

## O tráfico negroiro da Bahia: agentes, investimentos e redistribuição (1690-1817)

Cândido Eugênio Domingues de Souza

Tese de Doutoramento em História desenvolvida sob protocolo  
de cotutela  
(versão corrigida)

Julho, 2023

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI/UFBA),  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

S729 Souza, Cândido Eugênio Domingues de  
O tráfico negreiro da Bahia: agentes, investimentos e redistribuição (1690-1817) / Cândido Eugênio Domingues de Souza, 2023.  
432 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. João José Reis

Orientador: Prof. Dr. Jorge M. Pedreira

Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2023.

Tese (doutorado) - Universidade Nova de Lisboa. 2023

1. Tráfico de escravos. 2. Bahia – Período colonial, 1500-1822. 3. Comerciantes.

I. Reis, João José. II. Pedreira, Jorge M. III. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. IV. Universidade Nova de Lisboa. V. Título.

CDD: 326

---

Cândido Eugênio Domingues de Souza

**O tráfico negreiro da Bahia: agentes, investimentos e redistribuição (1690-1817)**

Tese apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em História (Especialidade em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa) realizada sob orientação científica do Professor Doutor Jorge M. Pedreira e do Professor Doutor João José Reis.

*Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito dos projetos UID/HIS/04666/2013, UID/HIS/04666/2019 e UIDB/04666/2020.*

## DECLARAÇÕES

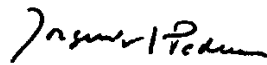
Declaro que esta tese é resultado de minha investigação pessoal e independente. Seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia.



O candidato,  
Salvador, 30 de setembro de 2022

---

Declaro que esta tese se encontra em condições de ser apreciada pelo júri a designar.



O orientador,  
Lisboa, 30 de Setembro de 2022

Declaro que esta tese se encontra em condições de ser apreciada pelo júri a designar.



O orientador,  
Salvador, 30 de Setembro de 2022

Ténpu ki bai  
Karega leba tántu algen ki nu áma  
Mostrá-nu ma mundu ê más ténpu ki stória  
Mostrá-nu ma ténpu ê más txeu ki bida

Ténpu ál leba  
Nhas médu, silénsiu, dia i noti  
E ál leba juventudi nós gentis gránde  
Má tanbé ál sára kuázi tudu dor

Ténpu ál leba  
Nha fórsa, kel sonhu di pas i nha sáangi  
Má ántis N ál pidi Ténpu pa dexa  
Bem livri melodia di nha vós

Ténpu ki bai  
Dexâ-m ali sakédu ta djobi óra  
Ku gána volta a ténpu di mininéza  
Sodádi na jardin di nha memória  
(“Ténpu ki Bai”, Mayra Andrade, in. *Lovely Difficult*, 2013)

Lui, mainha  
Ir, vozinha  
Dote, vozinho  
*In memorian*

## Agradecimentos

Este trabalho foi acompanhando desde o primeiro momento pelo professor Jorge M. Pedreira, que aceitou orientá-lo de pronto. Com o processo de cotutela, voltei a ser aluno do professor João José Reis. Nestes anos, pude partilhar de vossos conhecimentos e bom humor que tornavam melhor as reuniões de orientação. A leitura atenta de ambos foi muito importante para o trabalho final apresentado. Assumo a responsabilidade dos erros e dos temas abordados, em tempo que agradeço a compreensão e apoio de ambos. Sem dúvida, foi um luxo tê-los como orientadores.

Sou grato ao júri que arguiu a tese: Leonor Freire Costa, Roquinaldo Ferreira, Pedro Cardim e Maximiliano Menz. Agradeço, também, aos professores da NOVA e da UFBA que ministraram disciplinas que cursei neste período.

Nestes últimos anos, pude contar com o apoio, convivência e discussões com diversos investigadores do Centro de Humanidades (CHAM). Agradeço ao CHAM a concessão de uma bolsa de investigação. Na pessoa de Alexandra Canavieira, agradeço a atenção de todos os funcionários. À professora Nunziatella Alessandrini, coordenadora do antigo grupo *Economias, sociedades e culturas mercantis* (atual *Dinâmicas sociais, Económicas e Políticas*), ao qual a bolsa estava integrada. A todos os seus membros, agradeço a acolhida e as discussões.

Desde o momento em que este doutorado era apenas uma ideia, o professor Pedro Cardim apoiou-me e incentivou-me. Sua crítica cirúrgica sempre foi importante, muitas vezes apontando-me potencialidades que nem eu mesmo enxergava.

Cardim integrou-me à equipe do projeto *Resistance* que me colocou em contato com uma grande equipe de investigadores internacionais e levou-me a Cabo Verde. Agradeço o apoio da sua coordenadora, a professora Mafalda Soares da Cunha e de todos os colegas.

Em Cabo Verde, fui recebido por José Évora que me apresentou a cidade da Praia, o Arquivo Nacional e tornou-se um grande amigo. Nas pessoas de Dona Zinha e de Sandra Rosa, sou grato a todas as funcionárias do ANCV. Não posso esquecer dos amigos de José que me receberam como se eu já fosse *di terá*.

O professor Evergton Souza não mediu esforços para efetivar a cotutela com a UFBA. Agradeço a sua atenção e dos demais coordenadores e funcionários do PPGH.

Agradeço aos colegas do meu Colegiado de História que aprovaram meu afastamento de todas as atividades na UNEB por quatro anos. Em especial, sou grato a Jackson Ferreira e João Rocha que, quando estavam em cargos de gestão, não mediram esforços nas questões burocráticas. A Jackson, também sou devedor do intenso diálogo e constante aprendizado sobre História e a burocracia de um curso de licenciatura.

Com Polliana Moreno, dividi muitos momentos das angústias do doutorado, além de ser uma amiga e parceira para tantas atividades no colegiado.

Nestes anos, passei por muitos arquivos e bibliotecas e não poderia deixar de agradecer a atenção de todos os funcionários que me atenderam. Não posso esquecer, especialmente, do sorriso e bom humor de dona Beatriz Caetano, sempre bem-disposta na sala de consulta do Tombo. Meu muito obrigado a Fernanda, Isabel, Odete Martins e Paulo Tremoceiro no ANTT, e a Isabel Lisboa no AHU, assim como as funcionárias da BNP. A atenção e compromisso com o acervo da Santa Casa da Bahia, são sempre as marcas do trabalho de Rosana Souza e Diana Souza. Obrigado pela atenção de sempre! Sou grato, também, à equipe do APEB nessas quase duas décadas de pesquisas desde a graduação. Agradeço a Maiane Soares pela revisão do texto e a paciência no processo.

De ex-alunos a amigos e exímios profissionais, sou grato e feliz por dialogar com Geraldo Antônio da Silva, Iasmim Cesar Oliveira, Mariana Dourado. Muito da pesquisa aqui discutida teve muito de seus trabalhos, assim como de Jamile Palafoz. Rosara Lopes, amiga desde a graduação, também se esmerou numa vasta pesquisa para essa tese.

Na cotutela com a UFBA, novamente fui recebido na Linha de Pesquisa *Escravidão e Invenção da Liberdade* onde pude discutir alguns capítulos. Obrigado pela leitura atenta e críticas necessárias.

A vida acadêmica distanciou-me de Utinga, mas deu-me muitos colegas e amigos. Alguns deles deram-me afilhados.

Reitero que o meu maior presente dos arquivos é o amigo-irmão Urano Andrade. Aproximam-se as duas décadas de parceria, boas conversas, projetos e agora o pequeno Tércio nos une pelos laços do compadrio.

Pétala veio para fortalecer uma amizade com Joana Marques (sua mãe), a dinda Bárbara Viana e eu. De nossa infância utingense, agora estamos mais próximos na turbulenta e distante vida adulta.

Ediana Mendes sempre foi uma amiga de muitas estradas e historiadora que me inspira e que admiro. Maria Ferraz nunca economizou palavras e carinho nos momentos



que mais precisei. Maria ainda transcreveu coisas para mim. São sempre boas nossas conversas sobre o mundo colonial. Obrigado pela nossa amizade!

Camila Amaral, como sempre, foi amiga e um porto-seguro em Lisboa. Foram muitas viagens, discussões sobre História e felicidades com o sorriso do pequeno Miguel. Compartilhamos também as tristes as notícias do Brasil.

No primeiro ano em Lisboa, dividi casa com Poliana Cordeiro e fomos vizinhos de mesa no Tombo. Foi mais fácil aguentar o frio, rindo e conversando sobre tantas coisas.

Em Salvador, Abner Viana esteve sempre pronto para resolver quaisquer coisas e me esperar para uma cerveja gelada.

Carlos da Silva Jr. foi sempre um grande interlocutor. Historiador metuculoso, nossas conversas sempre buscaram nos desafiar nas inerpretações do Brasil escravista.

No meio da pandemia, juntamente com Carlos, Moreno Pacheco e Felipe Azevedo pensamos e criamos o projeto *Salvador Escravista*, que passou a ser um importante instrumento para conhecer outras histórias dessa cidade tão linda e contraditória. Valeu muito nossa conversa, e obrigado por compreenderem meu fuso-horário de tese.

A amizade com Naira Mota prova que o Atlântico nunca separou, pelo contrário, sempre une. Entre idas e vindas, foram muitas discussões sobre historiografia, a vida e nossa profissão.

Com Ana Flávia Magalhães Pinto aprendo a cada dia como ser um professor mais atentos aos problemas do Brasil. Nossas longas conversas parecem que são apenas minutos. Obrigado por compartilhar comigo as agruras e as felicidades de nossa profissão.

Lisboa nos aproxima do Brasil e lá fiz amigos de várias regiões brasileiras. Com Bruno Kawai e Frederick Matos ainda hoje rimos e dialogamos sobre História e as andanças lisboetas. Com João Lucídio, historiador experiente, aprendo a cada dia sobre a vida e como tornarmos melhor professor e pesquisador. Wania Viana, Thiago Mota, Alexandre Bitencourt, Alexandre Pelegrino tornaram a vida e a pesquisa mais fáceis. A Thiago devo o incentivo maior para fazer a cotutela.

Mais uma vez, David Barbuda e eu andamos pelo mundo em busca de arquivos e histórias. É muito bom conversar sobre História e compartilhar esses momentos da vida acadêmica contigo.

Foi sempre bom encontrar e dialogar com tantos amigos historiadores de passagem por Lisboa: Mariana Candido, Yacine Daddi Addoun, Judith de Armas, Toby

Green, Juliana Farias, Katia Lorena Almeida, Yuko Miki, Jaime Rodrigues, Ernst Pijning, Esteban Salas, Diele Sousa, Monique Marques, Ferdinand Almeida, Joshua Eichen.

Sou grato também aos amigos que me acolheram em suas casas durante essa jornada: Seyni Gueye em Paris, Gustavo Ferreira em Coimbra, Naira Mota e Luiza Tonon no Rio de Janeiro. Com Jair Rattner os cafés diminuíram as agruras de nossas conversas sobre a política do Brasil.

As inquietações teóricas de Tomás Albuquerque e Jesús Bohorquez foram importantes para que um antigo projeto virasse a tese que hoje apresento. Obrigado pelas conversas, reuniões virtuais e bibliografias compartilhadas.

As não-historiadoras Larissa da Silva e Daniela Rocha apresentaram outras lisboas enquanto ríamos e conversávamos. Entre cafés e vinhos, até ao arquivo foram para ajudar-me.

Edison Rodrigues sempre foi um primo companheiro dos diálogos antropológicos. A painho e meu irmão, agradeço o apoio desde a ideia de sair do Brasil para a tese.

Sou grato a minha namorada Dandara Matos com quem dividi os momentos mais tensos da tese e da pandemia. Com ela, aprendo sobre o século XX além de discutir sobre pesquisa e docência. É sempre bom contar com seu carinho e apoio. Desculpe-me as ausências quando o capítulo falava mais alto. Que venha a sua tese!

Sei que tantas outras pessoas contribuíram, de seu modo, nestes cinco anos de pesquisa e escrita e sou muito grato a cada abraço, sorriso e paciência, em especial, das minhas ausências e de quando eu reclamava do frio do Norte.

\*\*\*

Nestes 19 anos fora de Utinga, coube ao tempo seguir seu lema: *Karega leba tántu algen ki nu áma*. As mulheres que me ensinaram a chegar e sair, a agradecer e reconhecer as pessoas que nos encontram cumpriram suas jornadas na vida. Com Iraildes Domingues (Irá) aprendi a gostar de política e enfrentar os desafios. Luiza Izabel, mainha, nunca mediu esforços para que eu estudasse e essa tese é fruto do que ela investiu por longos anos. Sempre amorosa e compreensiva, soube entender o filho que sempre disse que iria embora sem passagem de retorno. E, também, a vizinho, Benedito Rodrigues, cujas palavras de amor, gratidão e respeito me faltam para expressão tudo que me ensinou e que lhe sou tributário. Foi uma honra conviver com vocês! Obrigado, por tudo!

## Resumo

Este trabalho tem como objetivo analisar o tráfico de africanos escravizados desenvolvido em Salvador da Bahia no período de 1690 a 1817. Pretendeu-se demonstrar dimensões políticas e econômicas globais do tráfico, anteriormente não evidenciadas.

A pesquisa dividiu-se em duas partes. A primeira discute-se a organização do tráfico da Bahia, na primeira metade do século XVIII, inserida nas discussões sobre a política e diplomacia, buscando entender como questões supranacionais interferiram nas relações de Salvador com a Costa da Mina. Depois, analisa-se como os homens de negócio da Bahia se organizaram para defender seus interesses comerciais na Costa da Mina, mas mantendo suas ligações com correspondentes e agentes mercantis em Lisboa. Os dois capítulos refutam uma discussão historiográfica nacionalista centrada no protagonismo dos comerciantes de Salvador, rivalizando com seus pares reinóis e centrados no comércio bilateral entre a Bahia e a África.

A segunda parte buscou mostrar que o tráfico da Bahia seguiu regras tradicionais da cultura mercantil europeia, utilizando os mesmos instrumentos para o seu financiamento como as letras de risco, as carregações e as sociedades. Este comércio também apresentou mecanismos tradicionais da própria praça baiana, como a larga participação social nos investimentos no tráfico. Ficou evidente que o tráfico era sustentado pelo crédito e foi desenvolvido em dois níveis: um mais concentrado em mãos de homens de negócios profissionais, que detinham o capital e poder político, estavam inseridos em redes globais de negócios e eram importantes credores da praça. O outro era mais disperso entre centenas de médios e pequenos investidores nos navios negreiros. Algumas mulheres destacaram-se no primeiro nível, por integrarem famílias de negreiros, investir ao longo da vida e administrar os negócios quando viúvas.

A pesquisa buscou dialogar com a História Global, mirando as relações entre os mercados negreiros da Bahia e de outras praças do Brasil, assim como o mercado brasileiro de mercadorias tropicais (açúcar, tabaco, ouro), com os consumidores europeus, considerando ainda as relações com o Oriente. Ressaltou-se também as relações entre os homens de negócios de Salvador com seus pares europeus e asiáticos.

**PALAVRAS-CHAVE:** Tráfico Negreiro, Bahia Colonial, Comerciantes

## **Abstract**

This work aims to analyze the Africans slave trade in Salvador da Bahia between 1690 and 1817. What is intended is to demonstrate the global political and global economic dimensions of slave trade, not previously evidenced.

The research was divided into two parts. The first discusses the organization of slave trade in Bahia, in the first half of the 18<sup>th</sup> century. From discussions about politics and diplomacy it seeks to understand how supranational issues interfered in Salvador's relation with Costa da Mina. Then, it analyzes how Bahia's businessman organized themselves to defend their commercial interests in Costa da Mina, while maintaining their trade relations with commercial agents in Lisbon. The two chapters refute a nationalist historiographical discussion, centered on the protagonism of merchants from Salvador, against the Portuguese counterparts and centered on bilateral trade between Bahia and Africa.

The second part shows that the slave trade in Bahia followed traditional rules of European mercantile culture, using the same instruments for financing the business, like risk notes, shipments, and societies. Bahia's slave trade also presented specific settings like broad social participation in investments. It became clear that slave trade was supported by loan in two levels: the first concentrate in professional creditors businessman with capital, power political and inserted in global business networks. The second marked by medium and small investors. Some women stand out at first level, integrating slaver families, investing in slave trade in lifelong or managing the business when turn widow.

The research dialogues with Global History, focusing on relationship between Bahia's slave trade and other Brazilian marketplaces, topicals commodities (sugar, tobacco, gold), European consumers and Asian partners.

**KEYWORDS:** Slave Trade, Colonial Bahia, Merchant

## Lista de quadros e tabelas

Quadro 1.1 – A praça mercantil de Salvador, 1680-1807	26
Quadro 3.1 – Ideias e projetos de companhias monopolistas, Lisboa-Bahia, 1691-1757	131
Quadro 3.2 – Condenações dos homens de negócio contrários à CGGPM	149
Quadro 3.3 – Procurações da Bahia para membros da Mesa de Lisboa	157
Quadro 5.1 – Letras de risco passadas por João Ribeiro da Silva a Hermenegildo Neto da Silva, 1783-1786	264
Tabela 1.1 – Destino das viagens negreiras armadas na Bahia, 1690-1817	32
Tabela 1.2 – Africanos desembarcados no Brasil, 1690-1817	35
Tabela 1.3 – Número de viagens negreiras destinadas ao Brasil, 1690-1817	36
Tabela 1.4 – Navios portugueses atacados por franceses na África, 1794-1801	54
Tabela 2.1 – Nação das embarcações responsáveis pelas exportações do mar Báltico, 1778 e 1779	84
Tabela 2.2 – Navios “brasileiros” confiscados e suas cargas, 1681-1730 (florim)	106
Tabela 3.1 – Relação de confrades da administração da Mesa do Bem Comum que armaram navios negreiros	183
Tabela 4.1 – Tipos de senhorios no comércio negreiro da Bahia, 1690-1817	204
Tabela 4.2 – Viagens do tráfico da Bahia: os “24 navios” e o tráfico livre	205
Tabela 4.3 – O registro das sociedades negreiras que atuaram na praça da Bahia: os “24 navios” e o tráfico livre	207
Tabela 4.4 – Companhias que atuaram no comércio negreiro da Bahia, 1697-1778	209
Tabela 4.5 – Viagens negreiras para a Bahia em nome da Coroa portuguesa, 1690-1817	212
Tabela 4.6 – Relação entre senhorios e o número de viagens registradas, Bahia, 1690-1817	213
Tabela 4.7 – Atuação dos 54 maiores senhorios, Bahia, 1699-1817	218
Tabela 4.8 – Registros de viagens negreiras feitos por mulheres, Bahia, 1703-1817	232

Tabela 4.9 – Relação entre mulheres e a quantidade de registros de viagens, Bahia, 1703-1817	233
Tabela 5.1 – O capital da sociedade Cruz & Cardozo (1746)	277
Tabela 6.1 – Sexo dos escravizados saídos de Salvador, 1718-1798	308
Tabela 6.2 – Crianças escravizadas saídas de Salvador, 1719-1798	309
Tabela 6.3 – Nações africanas na redistribuição de escravizados, Salvador, 1718- 1798	311
Tabela 6.4 – Escravos enviados de Salvador para capitâneas auríferas, 1720-1798	320
Tabela 6.5 – Quantidade de escravos e passaportes por destino, 1778-1798	337
Tabela 6.6 – Embarcações com escravos chegadas ao Maranhão, 1793	351
Tabela 6.7 – Balança comercial entre Portugal e Grã-Bretanha – 1786, 1788, 1789 e 1790 (em libras esterlinas - £)	354
Tabela 6.8 – Exportações de algodão de Portugal para Grã-Bretanha e Irlanda, 1786, 1788, 1789 e 1790	355
Tabela 6.9 – Exportação dos produtos do Brasil para Grã-Bretanha via Lisboa, 1786, 1788, 1789 e 1790 (em réis)	356

## Lista de mapas

Mapa 1 – Costa da Guiné no século XVII [fonte: adaptado de Barbot on Guinea]	10
Mapa 2 – A Costa da Mina na década de 1770 .....	96
Mapa 3 – Estabelecimentos da WIC no Golfo do Benin, séculos XVII-XIX .....	109
Mapa 4 – Procurações registradas na Bahia por membros da administração da Mesa do Bem Comum e pela própria (1712-1786) .....	186

## Lista de imagens

Imagem 1.1 – Salvador no início do século XIX	11
Imagem 2.1 – Vista do Castelo de São Jorge da Mina, 1750	101
Imagem 2.2 – Passaporte neerlandês traduzido para o português, 1751	105
Imagem 3.1 – Retrato de d. Vasco Fernandes César de Meneses, 1º Conde de Sabugosa (1673-1741), 4º Vice-rei do Brasil (1719-1735)	125
Imagem 4.1 – Chegada da escuna <i>Lucrecia</i> de Porto Novo, 1817	228
Imagem 5.1 – Escrito de crédito que faz João Ferreira da Rocha ao credor Luís Coelho Ferreira. Bahia, 6 de novembro de 1753	246
Imagem 5.2 – Despacho feito na Bahia por Clemente José da Costa. Bahia, 16 de junho de 1758	290
Imagem 6.1 – Passaporte de escravos para as Minas, 1719	301
Imagem 6.2 – Passaportes de escravos, 1786	301

## Lista de gráficos

Gráfico 1.1 - Principais regiões de embarque de africanos para a Bahia (1690-1817), segundo o número de viagens	38
Gráfico 4.1 – Senhorios interessados em dez ou mais viagens do tráfico da Bahia, 1690-1817	216
Gráfico 4.2 – Mulheres que registraram mais de duas viagens negreiras. Bahia, 1746-1807	235
Gráfico 6.1 – Total dos escravos redistribuídos por Salvador, 1718-1798	306
Gráfico 6.2 – Sexo dos escravizados saídos de Salvador, 1718-1798	307
Gráfico 6.3 – Redistribuição de crianças (1719-1798)	310
Gráfico 6.4 – Ocupações registradas nos passaportes, 1759-1798	315
Gráfico 6.5 – Quantidade de escravos despachados por Capitania, 1778-1798	338
Gráfico 6.6 – Escravos despachados da Bahia para Maranhão e Piauí, 1778-1798	347
Gráfico 6.7 – Africanos desembarcados no Maranhão, 1750-1800	349



## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	1
Tempos e espaço .....	5
Fontes .....	6
Capítulos .....	7
CAPÍTULO 1 – SALVADOR, TRÁFICO E TEMPOS .....	11
A praça mercantil de Salvador .....	20
Relações negreiras da Bahia com a Costa da Mina, Angola e Moçambique.....	31
Ordenamentos do comércio negreiro entre a Bahia e Costa da Mina: o longo século XVIII	45
Os “24 navios do número”, 1690-1756 .....	46
Os novos tempos do tráfico livre, 1756-1817 .....	49
Tempos de revoluções, 1776-1808.....	52
Tempos ilegais: o pós-1808 .....	56
Içar velas.....	60
PARTE I – PROBLEMAS GLOBAIS, QUESTÕES IMPERIAIS: A BAHIA E A COSTA DA MINA.....	62
CAPÍTULO 2 – TABULEIRO GLOBAL: BAHIA E COSTA DA MINA ENTRE PORTUGAL E PAÍSES BAIXOS .....	64
O tráfico negreiro entre guerras, diplomacia e paz .....	68
Os Países Baixos como intermediários do comércio português no Báltico.....	80
O que dizem os Tratados de Paz e Comércio.....	86
Os portugueses na Costa da Mina “neerlandesa” .....	95
A WIC estabelece regras na Costa da Mina: quarteamento ou repressão .....	99
“Esta Companhia já teria entrado em guerra com Portugal”: ataques e contra-ataques na Costa da Mina.....	112

CAPÍTULO 3 – COMPANHIAS DE MONOPÓLIO E MESAS DE COMÉRCIO: RIVALIDADES ENTRE A COLÔNIA E A METRÓPOLE? .....	126
“Arruinadas com ellas”: as companhias monopolistas seriam o melhor caminho? .....	127
Criar companhias: ideias e projetos .....	128
Comércio livre <i>versus</i> monopólio .....	144
Antônio Marques Gomes: o último suspiro das companhias para a Costa da Mina .....	154
A Mesa do Bem Comum dos Comerciantes da Bahia .....	161
A Mesa do Bem Comum: criação e objetivo .....	163
A Mesa do Espírito Santo da Pedreira, procuradora da Bahia .....	170
A Mesa da Bahia e a defesa do comércio .....	176
Uma Mesa, alguns confrades e os mercados globais .....	181
Companhias, Mesas e um mundo em movimento: algumas conclusões .....	189
<b>PARTE II – ARMADORES, CAPITAL E MERCADOS</b> .....	192
CAPÍTULO 4 – DECOMPONDO NÚMEROS: OS REGISTROS DE VIAGENS NEGREIRAS PARA BAHIA .....	194
Papéis (inter)conectados: senhorios, armadores e investidores .....	195
Quem registrou viagens negreiras para o mercado da Bahia .....	200
Mulheres de grandes negócios: as damas do tráfico .....	226
Sem números... algumas últimas palavras .....	239
CAPÍTULO 5 – DIMENSÕES DO CAPITAL NEGREIRO .....	241
Registrando em notas .....	243
“Porque comumente passavam de 100 pessoas” – a dispersão dos investimentos .....	248
Créditos e letras de risco .....	254
Carregações .....	267
Sociedades .....	273
Os irmãos Cruz e Antônio Cardozo dos Santos: uma sociedade para a Costa da Mina, 1746 .....	276
A Sociedade “Mello, Florim, Filgueiras”, 1809 .....	279

O capital indiano na praça da Bahia .....	284
Traficantes da Bahia nos <i>Livros dos Quartos</i> da Casa da Índia (1756-1776).....	288
Fecha a conta e passa a régua.....	296
CAPÍTULO 6 – OURO, ALGODÃO E ESCRAVOS: O TRÁFICO INTERNO SEGUE A ECONOMIA GLOBAL .....	298
Reexportar: o mercado de mão de obra escrava.....	303
As minas diminuem, mas não acabam (1718-1772) .....	316
Homens de negócio, mercadorias estrangeiras, tráfico atlântico e redistribuição .....	322
A economia global pede algodão (1778-1798).....	331
Salvador como porto fornecedor de escravos para lavoura de algodão.....	341
O algodão brasileiro no comércio luso-britânico .....	353
Alinhavando o escravismo global .....	357
CONCLUSÃO – O tráfico negreiro: um comércio global e complexo .....	359
Arquivos e bibliotecas.....	362
Fontes publicadas.....	376
Banco de dados.....	379
Bibliografia.....	380
Anexos.....	429

## Lista de abreviaturas

### Arquivos e Bibliotecas

ABM	Arquivo e Biblioteca da Madeira (Funchal)
ADVCT	Arquivo Distrital de Viana do Castelo
AHMHN	Arquivo Histórico do Museu Histórico Nacional
AHMS	Arquivo Histórico Municipal de Salvador
ASCMBA	Arquivo da Santa Casa de Misericórdia da Bahia (Salvador)
AHMI	Arquivo Histórico do Museu da Inconfidência
AHU	Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa)
AMP	Arquivo Municipal do Porto
ANCV	Arquivo Nacional de Cabo Verde (Cidade da Praia)
AN-PARIS	Archives Nationales (Paris)
ANTT	Arquivo Nacional Torre do Tombo (Lisboa)
AN-RIO	Arquivo Nacional do Rio de Janeiro
APEB	Arquivo Público do Estado da Bahia
APM	Arquivo Público Mineiro (Belo Horizonte)
APEM	Arquivo Público do Estado do Maranhão (São Luís)
AUC	Arquivo da Universidade de Coimbra
BNP	Biblioteca Nacional de Portugal (Lisboa)
BN-RIO	Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro
BPE	Biblioteca Pública de Évora
BPMP	Biblioteca Pública Municipal do Porto
IHGB	Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (Rio de Janeiro)
IPHAN,	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Museu do
MO/CBG	Ouro/Casa Borba Gato (Sabará-MG)
NA-HAIA	Nationaal Archief (Haia)

## Fundos e Coleções

AT	Arquivo do Conde de Tarouca
AL/CI	Alfândegas de Lisboa, Casa da Índia
AV/CS	Avulsos, Contrato do Sal
AV/ULT	Avulsos Ultramar
BA/AV	Bahia Avulsos
BA/CA	Bahia Coleção Eduardo de Castro e Almeida
BA/LF	Bahia Coleção Luiza da Fonseca
BG	Brasil Geral
CC	Casa dos Contos
CFZ	Conselho da Fazenda
CG	Conselho Geral
CN	Cartório da Nobreza
CR	Casa Real
CFTR	Casa Fronteira e Alorna
CLNH	Condes de Linhares
CNLSB	Cartório Notarial de Lisboa
DHBN	Documentos Históricos da Biblioteca Nacional
FSACR	Família Saldanha e Castro e Falcão Trigoso
HSJ	Hospital de São José
HOC	Habilitação da Ordem de Cristo
JAT	Junta da Administração do Tabaco
JIM	Juízo da Índia e Mina
JR	Justificação do Reino
LN	Livros de notas
MA	Maranhão
MCO	Mesa da Consciência e Ordens
MMIP	Manuscritos vindos do Ministério da Instrução Pública
MNE	Ministério dos Negócios Estrangeiros
MNEJ	Ministério dos Negócios Eclesiásticos e Justiça
MR	Ministério do Reino
MSLIV	Manuscritos da Livraria

MSS	Manuscritos
PE	Pernambuco
SCP	Seção Colonial e Provincial
SGG	Secretaria Geral de Governo
SJ	Seção Judiciária
STP	São Tomé e Príncipe
TSO	Tribunal do Santo Ofício

### **Outras abreviaturas**

ant.	Anterior
cap.	Capítulo
cód.	Código
CNCDP	Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses
DHAM	Documentos Históricos do Arquivo Municipal
doc.	Documento
Ed.	Edição(ões)
f.	fólio(s)
Hab.	Habilitações
lv.	Livro
mç.	Maço
nº	Número
p.	página(s)
s/n	sem número
s/d	sem data
s/l	sem local
v.	Volume
t.	Tomo

## Unidades de pesos e medidas

### Massa e volume

Alqueire	36,27 litros
Canada (da Bahia)	6,85 litros
Arroba	14,745 quilograma
Libra ou Arrátel	0,460 quilograma
Marco	230 gramas
Onça	29,800 gramas
Oitava	3,600 gramas
Quilate	0,900 gramas
Grão	0,050 gramas
Vara	1,10 metro
Côvado	0,66 metro

### Moedas

Florim	400 réis
Moeda de ouro	4\$800 réis
Oitava de ouro	1\$500 réis
Vintém	20 réis

Fonte: Noya Pinto, *O ouro brasileiro*, p. 335; Barickman, *Um contraponto baiano*, p. 23; Antunes, Münch e Salvado, “The Resources of Others”, p. 515, nota 36.  
[https://pt.wikipedia.org/wiki/Antigas\\_unidades\\_de\\_medida\\_portuguesas](https://pt.wikipedia.org/wiki/Antigas_unidades_de_medida_portuguesas), acesso em 17/08/2022.

## INTRODUÇÃO

Em razão da proibição feita pelos holandeses aos portugueses de fazer seu tráfico com mercadorias da Europa, Lisboa ficava fora do circuito de trocas (tabaco contra escravos), diretamente estabelecido entre a Bahia e a Costa da Mina. Daí resultou uma viva oposição de interesses entre os homens de negócio de Portugal e os da Bahia.

*Foram esses os primeiros germes da futura independência do Brasil.*<sup>1</sup>

Pierre Verger, 1968

Longe de me propor revisionista da independência, quis o tempo que eu escrevesse essa introdução na semana em que se comemoram os 200 anos da Independência do Brasil. Talvez, se essa frase de Pierre Verger fosse tão conhecida e citada como o resto de sua obra, alguns poderiam estar comemorando os pouco mais de 300 anos do início do processo de separação colonial do Brasil. Mas, não! A introdução de *Fluxo e refluxo* raramente é lembrada. Infelizmente! Pois está aí o *germe* e o fio condutor da mais importante obra sobre o tráfico negreiro da Bahia.

Encontra-se em um subtópico desta obra um dos momentos em que o autor mais se utiliza da interpretação das fontes sobre o tráfico colonial: “Início do ciclo da Mina. Primeiros sinais de rivalidade entre os negociantes da Bahia e os de Portugal”. Neste, como em todo o resto do livro, “Verger decidiu fazer os documentos falarem sem parar, enquanto ele ficava na surdina”, afirmou João José Reis em posfácio a uma nova edição.<sup>2</sup>

Verger leu e transcreveu uma documentação monumental. Esse método possibilitou a ele mostrar mais do que muito da historiografia que se lhe seguiu conseguiria perceber. Ao narrar os fatos, costurando os documentos com o mínimo de interferência, o autor apresentou um comércio atlântico, e até global, com disputas entre colonos (homens de negócio da Bahia) e a metrópole, o que seria óbvio! Com forte

---

<sup>1</sup> Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII a XIX)*, 4ª ed. Salvador, Ed. Corrupio, 2002 [1ª ed. em francês 1968], p. 30 (grifo meu).

<sup>2</sup> Verger, *idem*, p. 79-82; João José Reis, “Verger historiador”, in. Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII a XIX)*; Trad. Tasso Gadzanis; prefácio Ciro Flamarion S. Cardoso; posfácio João José Reis. 1ª ed. São Paulo, Companhia das Letras, 2021 [1968], p. 866.



protagonismo de reis africanos. Afinal, tudo isso está documentado e, a partir desta (mais uma vez foi notado por João Reis), se construiu vasta historiografia.<sup>3</sup>

O que necessitava ir um pouco mais além na leitura e análise das mesmas fontes eram os “*sinais de rivalidade* entre os negociantes”. Para isso, fontes não consultadas por Verger precisam ser levantadas e confrontadas com propostas de companhia de monopólio para a Costa da Mina, com pareceres dos traficantes negreiros de Salvador, com relatórios dos governadores, com cartas trocadas pela diplomacia portuguesa. É a isto que esse trabalho se propõe.

Inspirado nesta premissa lançada por Pierre Verger, esta pesquisa foi assentada sobre algumas perguntas-chave:

- Até que ponto relações internacionais europeias incidiam diretamente no tráfico da Bahia?
- As interações entre os homens de negócio de Salvador e os reinóis eram de rivalidade (como propunha Verger) ou de cooperação mercantil?
- Quanto a cultura mercantil ajuda a compreender as ações dos traficantes de Salvador e suas interações com a Coroa, parceiros comerciais e concorrentes e, até mesmo, com outros mercados?
- E se podemos analisar o tráfico negreiro desenvolvido na Bahia a partir de uma perspectiva global?

Buscando responder a estas questões, este trabalho estuda a atuação dos homens de negócio estabelecidos em Salvador da Bahia protagonistas da organização e financiamento do tráfico de africanos escravizados entre 1690 e 1817.

---

<sup>3</sup> Reis, *idem*, p. 862-863. Catherine Lugar, *The Merchant Community of Salvador, Bahia, 1780-1830*, tese (doutorado em História), New York, State University of New York, 1980, p. 20-22; Luiz Vianna Filho, *O negro na Bahia*. 2ª ed. Salvador, 1976, p. 8-15; Jean Baptiste Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*, São Paulo, Brasiliense, 1996, p. 231-234; Maria Inês Côrtes de Oliveira, “Quem eram os ‘Negros da Guiné’? A origem dos africanos na Bahia”, in. João José Reis, Carlos da Silva Jr. (orgs.), *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*, Editora UFRB, 2016, p. 576-577 [*Afro-Ásia*, nº 19-20 (1997)]; Alexandre Vieira Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 – c. 1830*, dissertação (mestrado em História), UFRJ, 2005, p. 32 e 60-61; Carlos da Silva Jr., *Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)*, dissertação (mestrado em História), UFBA, 2011, p. 42-43; Cândido Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII, dissertação (mestrado em História), UFBA, 2011, p. 40-41; Daniele Santos de Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negreiro (c.1680-c.1790)*, tese (doutorado em História), UFBA, 2018, cap. 2. Esse tema será desenvolvido nos capítulos 2 e 3 desta tese.

Para tanto, o trabalho divide-se em duas partes, uma mais centrada na política e diplomacia internacionais, e outra centrada na política interna do Império português. A segunda parte é voltada para a economia do tráfico negreiro, seus agentes, instrumentos de financiamento e interações de mercados.

Unindo as partes e os capítulos, tomei como base a cultura mercantil europeia para analisar a participação dos homens de negócio de Salvador nesse comércio. Por cultura mercantil portuguesa, entende-se os modos como o comércio era feito pelos principais homens de negócio, a organização em praças e associações mercantis (no caso português, as Mesas de Comércio até 1755 e a sequente Junta de Comércio), manutenção de uma correspondência que informasse sobre os mercados e a política internacional, a formação de redes de correspondentes e de confiança, o manejo de instrumentos de crédito e financiamento, enfim, o *modus operandi* da elite mercantil.<sup>4</sup>

Para entender os homens de negócio da Bahia em suas relações com seus pares alhures, foi inspirador o diálogo com perspectivas da História Global. A partir da ideia de que os comerciantes mantiveram redes de confiança que possibilitaram negociar com agentes de outras religiões e culturas, pude mostrar que os traficantes de Salvador negociaram com comerciantes de Lisboa - conhecidos ou não, nacionais ou estrangeiros –, mas também com hindus de Goa ou Moçambique. Para tanto, mantiveram relações comerciais prolongadas a despeito de, muitas vezes, os correspondentes não se conhecerem pessoalmente, não serem familiares nem tampouco compartilharem a mesma fé, o que era um aspecto importante da vivência naquele mundo na época. Conforme afirmou Tijn Vanneste, “os comerciantes atuantes nesses circuitos puderam atuar como agentes globalizadores não apenas porque possuíam conexões globais, mas também porque ocupavam uma posição social em seu entorno imediato”.<sup>5</sup> No caso baiano, os

---

<sup>4</sup> Jorge M. Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa: De Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, Reprodução e Identificação de um Grupo Social*, tese (doutorado em História), FCSH-UNL, 1995, cap. 7; Xabier Lamikiz, “Un ‘cuento ruidoso’: confidencialidad, reputación y confianza en el comercio del siglo XVIII”, *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 16 (2007), p. 113-142; Tijn Vanneste, *Commercial Culture and Merchant Networks: Eighteenth-Century Diamond Traders in Global History*, tese (doutorado em History and Civilization), European University Institute, 2009, cap. 1; Amélia Polónia, “Indivíduos e redes auto-organizadas na construção do império ultramarino português”, in. Amélia Polónia, Álvaro Garrido, Leonor Freire Costa, Luís Miguel Duarte, *Economia, Instituições e Império. Estudos em Homenagem a Joaquim Romero de Magalhães*. Coimbra, Almedina, 2012, p. 349-372; David Alonso García, *Mercados y mercaderes en los siglos XVI y XVII. Una historia global*, Madrid, Editorial Síntesis, 2016.

<sup>5</sup> Vanneste, *Commercial culture and merchant networks*, p. 55-59 e 73 (citação). Ver também Francesca Trivellato, *Familiaridade entre estranhos: a diáspora sefardita, Livorno e o comércio transcultural na Idade Moderna*, trad. Teresa Furtado, Bernardo Cruz, Lisboa, Edições 70, 2020 [2009]; Sebastian Conrad, *O que é a história global?*, Lisboa, Edições 70, 2019 [2016]; Kazuo Kobayashi, “Indian Textiles and Gum

principais homens de negócio mantiveram relações com negociantes estrangeiros em Lisboa e com hindus, integrando-se suas redes e movimentando o comércio nos quatro continentes. Todavia, são necessárias novas pesquisas para que conheçamos mais detalhes deste envolvimento com o comércio global, quais as principais redes, a durabilidade dos negócios, enfim, suas características.

Recentes pesquisas têm evidenciado as relações para além do Império português envolvendo os homens de negócio que movimentaram o comércio de africanos escravizados no Brasil. Ernst Pijning e Filipa Ribeiro da Silva analisaram o comércio brasileiro desenvolvido na Costa da Mina sob a ótica de interação transnacional ou transimperial, respectivamente.<sup>6</sup> Alguns historiadores do tráfico brasileiro, como Roquinaldo Ferreira, Maximiliano Menz, Gustavo Acioli Lopes, Leonardo Marques e Carlos da Silva Jr., têm focado na participação do ouro como moeda de comércio com europeus na Costa da Mina e, dessa forma, têm detalhado as relações comerciais transimperiais, a organização e o volume desse comércio, conforme já apontava Verger.<sup>7</sup>

Jesús Bohorquez e Maximiliano Menz, por sua vez, têm mostrado complexas redes de financiamento do tráfico do Rio de Janeiro que uniam Lisboa, Angola, Índia e, até mesmo, Macau. Segundo Bohorquez, “para desenvolver tal hipótese, estuda-se de maneira conjunta o financiamento do comércio da Ásia e o do tráfico de escravos na

---

Arabic in the Lower Senegal River: Global Significance of Local Trade and Consumers in the Early Nineteenth Century”. *African Economic History*, v. 45, n° 2 (2017), p. 27-53.

<sup>6</sup> Ernst Pijning, “Transnationality and the Brazilian Slave Trade: the Case of the Corisco Company (1715-1730)”, in. Jacint Creus Boixaderas, Jean-Marc Lefebvre, Gastau Nerin, Ernst Pijning e Valérie de Wulf (orgs.), *La Guinée équatoriale aux Archives nationales (XVIII<sup>e</sup>-début XX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, L’Harmattan, 2015, p. 71-87; Filipa Ribeiro da Silva, “Trans-Imperial and Cross-Cultural Networks for the Slave Trade, 1580s-1800s”, in. Cátia Antunes e Amélia Polónia (orgs.), *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*, Leiden/Boston, Brill, 2016, p. 41-68.

<sup>7</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 57-64. Maximiliano Menz e Gustavo Acioli Lopes, “Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)”, in. João José Reis, Carlos da Silva Jr. (orgs.), *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*, Editora UFRB, 2016, p. 71-95 (publicado originalmente em *Afro-Ásia*, n° 37 (2008), p. 43-73); Roquinaldo Ferreira, “From Brazil to West Africa Dutch-Portuguese Rivalry, Gold Smuggling, and African Politics in the Bight of Benin”, in. Michiel van Groesen (org.), *The Legacy of Dutch Brazil*, Nova York, Cambridge University Press, 2014, p. 77-102; Leonardo Marques, “Um banqueiro-trafficante inglês e o comércio interimperial de escravos no Atlântico setecentista (1688-1732)”, in. Carlos L. Kelmer Mathias, Alexandre Vieira Ribeiro, Antônio C. J. de Sampaio e Carlos G. Guimarães, (orgs.), *Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso - século XVIII*, Rio de Janeiro, Mauad/FAPERJ, 2017, p. 73-91; do mesmo autor, “O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português de Escravos”, in. Henrique A. Ré, Laurent A. M. de Saes e Gustavo Velloso (orgs.), *História e Historiografia do Trabalho Escravo no Brasil Trabalho Brasil: Novas Perspectivas*, São Paulo, Publicações BBM, 2020, p. 87-124; Carlos da Silva Jr., “Rotas, direções e etnicidade no tráfico de escravos entre o Brasil e a Costa da Mina no longo século XVIII”, in. Lucilene Reginaldo e Roquinaldo Ferreira (orgs.), *África, margens e oceanos: Perspectivas de História Social*, Campinas, Ed. da Unicamp, 2021, p. 217-250.

África, operação historiográfica que, aliás, pode surpreender alguns estudiosos, para os quais os dois espaços se apresentam totalmente desconexos”.<sup>8</sup>

Nesse caminho, busquei apontar as relações dos traficantes da Bahia com comerciantes estrangeiros, sediados em Lisboa, e hindus, no Oriente. Ver-se-á que não eram relações de momento, as remessas de ouro para homens de negócio de Lisboa, nacionais e estrangeiros, ocuparam longo período, assim como a recepção de mercadorias enviadas de Goa pelos indianos. Há, ainda, um fio que nos conduz ao comércio de Livorno, na Itália. Tudo isso, no entanto, demandará mais aprofundamento em novas pesquisas com foco no funcionamento dessas redes.

### **Tempos e espaço**

Os dados do *Slave Voyages* apontam Salvador como o maior porto negreiro do período moderno, tempo que o Brasil era colônia portuguesa. Tal fato, por si só, justificaria uma pesquisa sobre a organização e funcionamento do tráfico baiano, porém, outros pontos somam-se como razões da escolha.

No alvorecer do século XVIII, a Bahia possuía uma praça mercantil forte e estável. No Recôncavo da Baía de Todos-os-Santos, diversos engenhos produziam, assim, toneladas de açúcar e outras tantas roças cultivavam tabaco e mandioca, ambos os setores consumindo milhares de braços cativos negociados no continente africano. Além desse mercado consumidor baiano, tão logo se descobriu ouro nas Minas Gerais, Salvador não hesitou em abastecê-los, e assim se manteve durante todo o século.

Além de Minas Gerais, bastava identificar em qual capitania havia demanda por cativos que os baianos se apresentavam. Desse modo, a Salvador era um verdadeiro mercado negreiro onde se encontravam negociantes de todas as capitanias em busca dos africanos da Costa da Mina.

---

<sup>8</sup> J. Bohorquez e Maximiliano Menz, “State contractors and global brokers: the itinerary of two Lisbon merchants and the transatlantic slave trade during the eighteenth century”, *Itinerario*, v. 42, nº 3 (2018), p. 403-29; J. Bohorquez, *Globalizar el sur. La emergencia de ciudades globales y la economía política de los imperios portugués y español: Rio de Janeiro y La Habana durante la Era de las Revoluciones*, tese (doutorado em History and Civilization), European University Institute, 2016; do mesmo autor, “Para além do Atlântico Sul: Fundamentos institucionais e financeiros do tráfico de escravos do Rio de Janeiro em finais do século XVIII”, *Revista de História* (São Paulo), nº 178 (2019), p. 1-43 (citação à p. 9); do mesmo autor, “Linking the Atlantic and Indian Oceans: Asian textiles, Spanish silver, global capital and the financing of the Portuguese-Brazilian slave trade, c. 1760-1808”, *Journal of Global History*, v. 15, nº 1 (2020), p. 19-38.

A Costa da Mina acaba, também, por definir a temporalidade desta pesquisa. Sua relação com a Bahia iniciou-se no último quartel do século XVII, e se fortaleceu na centúria seguinte, tornando o principal fornecedor de africanos escravizados para Salvador. Ao tempo que consumia o tabaco de terceira qualidade da Bahia, o tráfico da Costa da Mina trazia a Portugal um problema internacional que perpassa, com algumas mudanças, todo o período aqui analisado. Assim, tomei por base a década de 1690, porque já temos para esse período mais informações sobre as relações dos negreiros baianos com os neerlandeses do Castelo de São Jorge da Mina. Todo o século XVIII será marcado por idas e vindas nas relações entre os portugueses da Bahia com os neerlandeses naquelas águas.

No outro extremo da cronologia, chegamos ao século XIX, quando os conflitos já serão com a Inglaterra e seu projeto de abolição do comércio negreiro. Geograficamente, a Costa da Mina situa-se ao Norte de linha do equador, hemisfério sob o qual recaíram as primeiras negociações bilaterais de Londres com as nações traficantes para acabar com aquele comércio. Com Portugal, as negociações quanto ao tráfico para o Brasil tiveram início em 1810 e se arrastaram até 1817, no mínimo. Este último ano marca o limite desta pesquisa porque foi quando Rio de Janeiro e Londres assinaram uma Convenção Adicional ao Tratado de Viena que proibia o tráfico acima da linha do equador, portanto prejudicando a ação negreira dos baianos na Costa da Mina.

O tráfico da Bahia, tornava-se assim ilegal – muito antes do brasileiro. Suas relações com a Costa da Mina determinaram o que chamo de longo século XVIII baiano (1690-1817). Seu final ocorreu através de negociações diplomáticas luso-britânicas que impuseram aos traficantes baianos mudanças importantes no comércio de gente, agora tornado ilegal.

## **Fontes**

Para alcançar os objetivos aqui descritos, a pesquisa foi feita num amplo espectro de fundos nos arquivos portugueses e baianos visitados. De início, a pesquisa foi direcionada ao Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT), em especial o Ministério dos Negócios Estrangeiros e a coleção de inventários *post-mortem*. A escolha, entre outras razões, justifica-se por ser um arquivo não visitado por Pierre Verger, o que poderia apontar coisas novas, como aliás se confirmou. Sendo, pois, um tema de Estado, a

pesquisa nos fundos das Casas Nobres se mostrou fértil uma vez que pude encontrar cópias de documentos já não existentes, ou mesmo anotações de pareceres dos nobres funcionários régios. A partir do fundo Erário Régio, pude analisar as relações dos homens de negócio da Bahia com os de Goa, por exemplo. Outros tantos fundos da Torre do Tombo e de outros arquivos e bibliotecas foram importantes para complementar informações qualitativas.

No Brasil, o principal fundo documental foi o do Tabelionato de Notas de Salvador integrado ao acervo do Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB). Com um banco de dados elaborado a partir de quarenta e dois livros dessa coleção, pude analisar os investimentos feitos pelos negociantes baianos no tráfico, além de apontar as relações comerciais dos homens de negócio com várias praças atlânticas e índicas através das procurações. Inventários *post-mortem* e a coleção de Ordens Régias também foram primordiais para as análises aqui desenvolvidas. Com menor fôlego de pesquisa, também foram consultados acervos do Rio de Janeiro e de Minas Gerais.

O fio condutor para conhecer o tráfico e os traficantes de Salvador foi, então, o *The Trans-Atlantic Slave Trade: a Database (Slave Voyages* ou TSTD). Desenvolvida por uma equipe transnacional liderada por David Eltis, professor da Emory University, a base de dados continua a ser atualizada com novas informações e com correções de erros ou duplicações. Apesar de ser uma das fontes mais importantes de pesquisa para o comércio negreiro dentro de uma proposta de Humanidades Digitais, o *Slave Voyages* não deixa de ter seus problemas. Assim, sempre que possível confrontei a documentação citada com a que eu mesmo pesquisei.

A documentação citada foi atualizada e recebeu pontuação quando se percebeu necessária. Exceções a esta regra foram utilizadas quando considerei que seria melhor a leitura no original.

## **Capítulos**

Então, vejamos como está estruturada a pesquisa que se segue.

Cabe ao primeiro capítulo apresentar ao leitor a cidade de Salvador da Bahia a partir de uma narrativa centrada no olhar dos viajantes sobre o comércio, o negreiro em especial, e seu corpo mercantil. Também a partir dos relatos de viajantes apresento o mercado de escravos novos que ocorria nas ruas, praças e lojas da cidade. Então, é

analisada a praça mercantil, baiana, buscando uma comparação com as do Rio de Janeiro e Recife.

Em seguida, a pesquisa foi dividida em duas partes.

Seguindo uma questão de Pierre Verger sobre a existência de uma rivalidade entre os homens de negócio da Bahia e de Lisboa, a parte I analisa o tráfico baiano com a Costa da Mina, à luz da diplomacia luso-neerlandesa, e as relações entre aqueles negociantes com seus pares do Reino.

O capítulo 2 analisa o debate diplomático entre Lisboa e Haia, mostrando que não era viável aos portugueses enfrentarem a poderosa República das Sete Províncias Unidas dos Países Baixos (Países Baixos ou Estados Gerais, como utilizo nesta pesquisa) e sua *West-Indische Compagnie* (WIC), em especial, por conta do papel lusitano de neutralidade nos muitos conflitos europeus. A paz manteve o acesso de Portugal ao crescente mercado do Báltico, através da respectiva marinha mercante.

Se nesse capítulo o foco incidiu sobre assuntos transimperiais, o capítulo 3 analisa questões internas ao império português. O assunto tratado é a rivalidade entre os negociantes de Salvador e de Lisboa em torno do tráfico da Bahia. Inicialmente, analisei as discussões ou projetos de criação de companhias de monopólio para a Costa da Mina focando três pontos importantes sobre o tema: o tabaco, a defesa dos navios negreiros e o capital. O capítulo é finalizado com uma análise da atuação das Mesas de Comércio da Bahia e de Lisboa, numa leitura que as percebe como defensoras do comércio de suas praças, agindo em defesa dos interesses dos membros e buscando resolver disputas internas ao grupo evitando, assim, perda de tempo e despesas com a Justiça.

A parte II é composta por três capítulos e seu objetivo é dialogar com a historiografia do comércio português, em particular, mas também o global, mostrando que os homens de negócio de Salvador compartilhavam de uma cultura mercantil aprendida no Reino, ou ao chegar na colônia; e o tráfico africano era desenvolvido através dos instrumentos típicos desse tradicional *modus operandi*.

O capítulo 4 privilegia informações da base de dados eletrônica *Slave Voyages* para um estudo dos senhorios de navios envolvidos no tráfico de Salvador. A partir daí mostra-se que mais de 700 pessoas (15 delas mulheres) armaram navios destinados a comprar escravos na África e revendê-los na Bahia. Mais de 90% das viagens foram organizadas em Salvador, acentuando a importância de sua comunidade mercantil, do uso

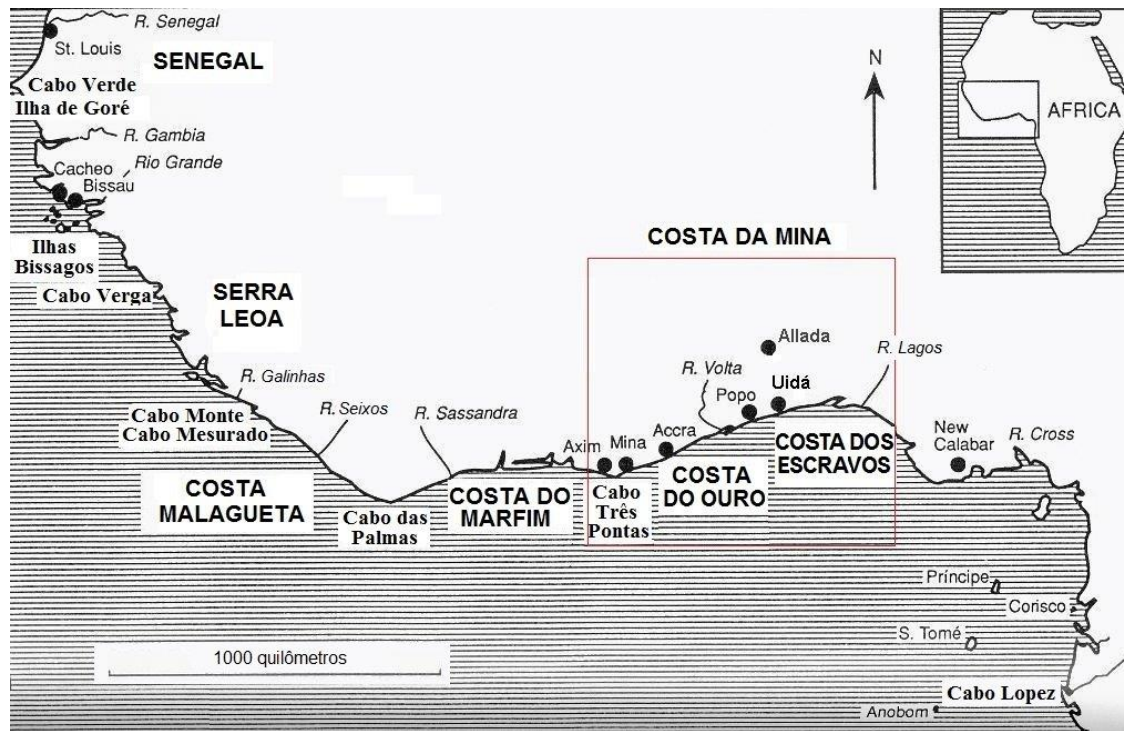
do ouro carreado de Minas Gerais e do tabaco produzido na Bahia para o comércio africano.

O capítulo 5 centrou a atenção em 42 livros de notas dos tabelionatos de Salvador, o que representa 25% do acervo disponível para consulta para o período de 1690 a 1817. Analisando letras de risco, carregações e sociedades encontradas nos livros dos tabeliães e em inventários *post-mortem*, compreendemos melhor o uso desses instrumentos no financiamento do comércio de cativos na praça baiana. Então, uma análise dos despachos na alfândega de Salvador de mercadorias vindas da Índia mostrou fortes laços entre traficantes da Bahia e importantes homens de negócio hindus sediados em Goa.

No capítulo 6, assim, destaca-se a praça negreira de Salvador como importante abastecedora de escravos para outras capitâneas do Brasil. Analisando três livros de registros dos chamados *Passaportes de Escravos*, mostrou-se que os homens de negócio da Bahia conseguiam atingir os mercados mais carentes de mão de obra cativa para a produção da mercadoria mais promissora daquela conjuntura: o ouro na primeira metade do século XVIII e o algodão no final da centúria.



Mapa 1 – Costa da Guiné no século XVII [fonte: adaptado de Barbot on Guinea]



Fonte: <http://www.costadamina.ufba.br/index.php/?conteudo/exibir/11>, acesso 30/09/2022.

## CAPÍTULO 1 – SALVADOR, TRÁFICO E TEMPOS

[Do comércio da Costa da Mina] se seguiu a ereção de tantos templos ornados com custosas peças de prata e ouro, quantos admira a piedade e pode celebrar repetidas formas de louvor toda a posteridade; dela tem resultado a nobreza e esplendor dos edifícios públicos e particulares desta cidade [da Bahia] ampliando-se sua extensão em mais três partes do que hera. Della vivem quase todos seus habitantes [...]; com ela se sustentam todos os lavradores de pão de terra, em que se ocupam muitos milhares [de escravos].<sup>9</sup>

Manoel Cardozo da Silva, Bahia, 07/01/1731.

**Imagem 1.1 – Salvador no início do século XIX**



Fonte: BPMP, cota 686, “Observações sobre a Fortificação da Cidade da Bahia [...]”, desenho a nanquim e carvão, 1,60m x 0,40.

No início do século XIX, uma desafiadora obra da engenharia desejava tornar o comércio na Baía de Todos-os-Santos mais seguro e rápido. Conforme se vê à esquerda da imagem, um corte deveria ser feito na península de Itapagipe para ligar a parte mais interior da Baía de Todos-os-Santos à Água de Meninos, de modo a que as embarcações vindas do Recôncavo não precisassem enfrentar as perigosas águas da Ponta de Mont Serrat.

No desenho, previa-se que embarcações grandes, como a retratada, pudessem acessar uma espécie de eclusa baiana. O projeto que deu origem à belíssima *Descrição*

---

<sup>9</sup> Parecer de Manoel Cardozo da Silva, procurador dos homens de negócio (Bahia, 07/01/1731), APEB, SCP, OR, v. 27, doc. 78-A.

*da Cidade de S. Salvador* destaca a força do comércio marítimo da cidade.<sup>10</sup> A obra não foi executada, mas legou-nos uma vista de Salvador como se fosse uma fotografia atual feita por *drone* a partir do meio da baía, porém “sem a cidade”. Olhando atentamente, percebe-se que grande parte das casas da Cidade Alta não foram retratadas de modo a destacar as fortificações interiores que defendiam a *urbe* a partir de sua parte superior.

No Atlântico, vemos duas grandes embarcações, prontas para adentrar a Barra de Santo Antônio, enquanto na baía já se encontravam uma dúzia de navios com dois ou três mastros, além de vários outros de menor porte. Ali estavam embarcações que navegavam os rios do Recôncavo, trazendo açúcar, tabaco e outras mercadorias, e as transoceânicas, certamente, algumas delas conhecedoras do horror do comércio de gente com a África. Essa era a vista que impressionava todos os viajantes que visitavam a Cidade da Bahia.

Chegando a Salvador em março de 1676, Charles Dellon, um francês prisioneiro da Inquisição de Goa por heresia, falou da grandeza da Cidade da Bahia e seu porto. Não demorou a reconhecer que “em Salvador residem ricos comerciantes de todas as nações”, assim como notar a presença de escravizados que “da Guiné, de Angola e de outros lugares de África são levados para o Brasil em grande número”.<sup>11</sup>

Ao entrarem na Baía de Todos-os-Santos, os viajantes deparavam com uma cidade dividida em duas pela falha de 70m de altura. No alto, uma cidade imponente com palácios e igrejas ricamente ornadas. Ali viviam e trabalhavam o governador ou vice-rei, o arcebispo e cabido da Sé, magistrados, muitos funcionários da administração colonial, senhores de engenhos e alguns grandes homens de negócio. Estes, no entanto, preferiam a parte baixa da cidade, próximo a seus armazéns e navios transoceânicos. A Cidade Baixa, inicialmente apenas formada pela freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia, ou bairro da Praya, a partir de 1720 passou a contar com uma nova freguesia desmembrada daquela: a freguesia de Nossa Senhora do Pilar.

A Cidade Baixa era uma exígua faixa continental espremida entre a montanha e o mar. Ali se encontravam a igreja dos mareantes (Corpo Santo), a matriz da Conceição, um dos principais destinos dos africanos novos onde seriam batizados após negociados,

---

<sup>10</sup> BPMP, cota 686, “Observações sobre a Fortificação da Cidade da Bahia e Governo do Arsenal, pela Intendencia da Marinha, e Armazens Reais. Ordenados, Por Domingos Muniz Barreto, capitão de Infantaria do Regimento de Estremôz”, s/d [começo do Séc. XIX, segundo o catálogo da biblioteca], desenho a nanquim e carvão, 1,60m x 0,40.

<sup>11</sup> Charles Dellon, “De Goa a Lisboa, 1676-1677”, in. *PORTUGAL nos séculos XVII & XVIII: quatro testemunhos*, apresentação, tradução e notas de Castelo-Branco Chaves, Lisboa, Lisóptima Edições, 1989, p. 25. Sobre o crime cf. p. 11-13.

e a alfândega, onde eram cobrados os impostos sobre produtos desembarcados e embarcados. Protegendo todo esse complexo, em particular a Alfândega, estava o forte de São Francisco. Defronte de tudo isso, o forte do Mar (São Marcelo), que defendia a cidade, conforme se vê na imagem acima.

Protegidas pela bateria do Forte São Marcelo, as freguesias da Conceição e do Pilar eram habitadas pelos grandes homens de negócio e capitães negreiros. Marinheiros, mestres das embarcações que partiam para o Recôncavo, homens e mulheres libertos também preferiam as oportunidades de comércio daquele local para viver e trabalhar. Uma multidão de pessoas escravizadas vendia seus serviços de ganho sonhando com o pecúlio que poderia lhes garantir a liberdade futura.<sup>12</sup>

Chegando a Salvador em julho de 1695, o viajante francês Froger descreveu a cidade e seu cotidiano. Sobre a Baía de Todos-os-Santos, afirmou que podia “passar pela maior, mais bela e mais cômoda do mundo; [podendo] conter mais de 2.000 navios”; e sobre os moradores da cidade, disse que “eles eram ricos, amam o comércio e a maioria é de raça judaica”.<sup>13</sup>

Para Amédée François Frézier, também francês, “o comércio que se faz na Baía dos gêneros do país põe os habitantes numa situação folgada”.<sup>14</sup> Três anos depois, em 1717, mais uma vez um francês desembarcara em Salvador. Le Gentil de la Barbinais,

---

<sup>12</sup> Sobre a dinâmica da cidade baixa narrada nestes três parágrafos cf. Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”; do mesmo autor, “Escravidão marítima e capitães negreiros. Bahia, século XVIII”, in. Gian C. de Melo Silva (org.), *Ensaio sobre escravidão e sociedade no Brasil colonial e imperial*, Maceió, Edufal, 2022, p. 59-75; Carlos Eugênio Líbano Soares, “Sacramento ao pé do mar: batismo de africanos na freguesia da Conceição da Praia, Bahia, 1700-1751”, *Revista de História Comparada*, v. 7, nº 2 (2013), p. 47-74. Ver também Silva Jr., *Identidades afro-atlânticas*; Mary E. Hicks, *The Sea and the Shackle: African and Creole Mariners and the Making of a Luso-African Atlantic Commercial Culture, 1721-1835*, tese (doutorado em História), University of Virginia, 2015, cap. 1; Cândido Domingues, Carlos Eugênio Líbano Soares e Carlos da Silva Jr. *Africanos na cidade da Bahia: tráfico negreiro, escravidão e identidade africana-século XVIII*, Cruz das Almas, EDUFRB; Belo Horizonte, Fino Traço, 2016. Sobre o trabalho escravo ver, Souza, *Entre o “serviço da casa” e o “ganho”*.

<sup>13</sup> Le Sieur Froger, *Relation d’un voyage fait en 1695, 1696 & 1697, Aux Cotes D’Afrique, Detroit de Magellan, Bresil, Cayenne et Isles Antilles, Par une Escadte des Vasteaux du Roi, commandée par M. de Genes*, A Amsterdam, Chez les Heritiers, D’Antoine Schelte, 1699, p. 140 e 142, conforme o texto original: “puet passer pour une de plus grandes, des plus belles & des plus commodes du monde; elle peut contenir plus deux mille Navires [...] ils sont riches, aiment le commerce, & la plûpart sont de race Juive”. Sobre a presença de cristãos novos na Bahia ver Anita W. Novinsky, *Cristãos-novos na Bahia: 1624-1654*, São Paulo, Edusp/Perspectiva, 1972; Suzana Maria de S. Santos Severs, *Além da exclusão: a convivência entre cristãos-novos e cristãos-velhos na Bahia setecentista*, Salvador, EDUNEB, 2016.

<sup>14</sup> Amédée François Frézier, *Relation d’un Voyage de la Mer du Sud des Côtes du Chili, du Pérou et do Brésil, faite pendant les années 1712, 1713 et 1714*, Amsterdam, 1717, tomo II, p. 521, apud Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 104, nota 30.

voltava do Oriente, e, antes de chegar à Bahia, passara por Parati e Angra dos Reis, mas preferiu não ir ao Rio de Janeiro, temendo retaliações por conta da invasão francesa de 1711. Em Salvador, conheceu o vice-rei marquês de Angeja e andou por suas ruas. Afirmou que “o comércio no Brasil é considerável e o luxo de seus habitantes o torna necessário. O país produz açúcar e tabaco em abundância, e as minas dão muito ouro”. Seu olhar, no entanto, não se desviou da escravidão e do tráfico. Assim, notou que “o Brasil consome muitos escravos e tornam-se atualmente raros nas minas. Entretanto, todos os anos chegam mais de 25.000 na Baía de Todos-os-Santos, e contam-se mais de 15.000 na cidade de São Salvador”.<sup>15</sup> Apesar de algum exagero nos números, La Barbinais logo compreendeu bem o espírito do mercado colonial baiano. Um porto abarrotado de açúcar e tabaco, navios negreiros chegando e saindo, enquanto embarcações menores levavam africanos novos para serem vendidos nas Minas do Ouro.

A crônica mais completa da Bahia colonial, certamente, veio da pena do professor de Grego Luís dos Santos Vilhena. Em 1802, mesmo falando mal dos comerciantes e suas práticas vãs, não se negou a afirmar que “sabe todo o mundo comerciante, que a praça da Bahia é uma das mais comerciosas das colônias portuguesas”.<sup>16</sup>

Contemporâneo de Vilhena, o comerciante inglês Thomas Lindley, preso em Salvador entre 1802 e 1803, ao contemplar a Baía de Todos-os-Santos não deixou de declarar que “situand[a] ao centro do globo habitável, sente-se que foi feita pela natureza para tornar-se o *empório do universo*”. Sobre o comércio e os comerciantes, parece que trocara ideias com Vilhena, pois também reconhecia na “Bahia um comércio assaz considerável, devido às suas superiores vantagens locais, não à operosidade de seus habitantes”. Sobre o comércio com as vilas do Recôncavo, disse ser “realmente espantoso”; e, acerca das relações de Salvador com outras capitâneas, afirmou que era “igualmente considerável e extenso”. Quanto ao tráfico negreiro notou que “os baianos têm permissão de importar seus próprios escravos e de trazer, nos mesmos navios, diversos artigos africanos, tais como cêra e ouro em pó”. Por fim, e com algum exagero,

---

<sup>15</sup> Le Gentil de La Barbinais, *Nouveau voyages autour du monde, par L. G. de La Barbinais; enrichi de plusieurs plans, vues et perspectives des principales villes et parts du Perou, chily, Brésil et de la Chine avec une description de l'Empire de la Chine ... et deux memoires sur les Royaumes de la Conchinchine, de Tonquin & de Siam*, Paris, Briasson, 1728, tomo III, p. 186, apud, Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 105-106.

<sup>16</sup> Luís dos Santos Vilhena, *A Bahia no século XVIII*, notas e comentários de Braz do Amaral e apresentação de Edison Carneiro, Salvador, Itapuã, 1969, v. 1, p. 56.

arrematou: “uma riqueza, em grau desconhecida na Europa, é assim posta em circulação”, e poderia ainda ser maior não fossem as rígidas leis do exclusivo comercial.<sup>17</sup>

Mas não foi apenas o grosso do comércio negreiro que foi percebido por quem passou pela Cidade da Bahia. Vejamos algumas raras descrições da venda de pessoas escravizadas na Salvador colonial.

No século XVII, Dellon anotou que, em Salvador, os escravos eram “vendidos publicamente em mercados como se fossem animais”.<sup>18</sup> Em 1714, Frezier presenciou a existência de “lojas cheias desses pobres infelizes que lá são expostos completamente nus, e que aí são comprados como animais”.<sup>19</sup> Meio século depois, foi a vez da inglesa Jemima Kindersley visitar Salvador. Sobre a região das freguesias da Conceição da Praia e Pilar, chamou-lhe a atenção que em “toda aquela parte da cidade à beira-mar, as ruas são estreitas e sujas, cheias de lojas de aparência mesquinha e apinhadas de escravos negros de ambos os sexos”.<sup>20</sup>

No alvorecer do Oitocentos, em 1807, Quirijn ver Huell, um prisioneiro neerlandês, que viveu em Salvador, ficou chocado com as cenas da escravidão africana na cidade. Conforme narrou, “em várias oportunidades, pude testemunhar a chegada de bandos inteiros destas pobres criaturas em uma pequena embarcação, na qual elas estavam dispostas, umas sobre as outras, como fardos de mercadorias”. Um século se passou e mais uma vez as pessoas escravizadas eram comparadas a animais no mercado. As cenas presenciadas na Cidade Baixa, o mercado negreiro a céu aberto de Salvador, por Quirijn ver Huell, estarreceram o seu olhar e arrancaram-lhes “uma lágrima involuntária”. Presenciando um leilão de africanos novos assim o descreveu:

de vez em quando um homem, uma mulher ou uma jovem menina era arrastada para longe do grupo como se fosse um animal irracional. Aquela pobre ser humano devia então andar de um lado para o outro,

---

<sup>17</sup> Thomas Lindley, *Narrativa de uma viagem ao Brasil*, trad. Thomaz Newlands Neto, prefácio de Wanderley Pinho, notas e revisão de Américo Jacobina Lacombe, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1969 [Londres, 1805], p. 160 (grifo meu) e 170-172. A expressão de Lindley inspirou o trabalho de Maria J. Rapassi Mascarenhas, “Salvador e seu recôncavo: o empório do universo”, *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH*, São Paulo, 2011, p. 1-11.

<sup>18</sup> Dellon, “De Goa a Lisboa”, p. 25

<sup>19</sup> Frézier, *Relation d’un Voyage*, tomo II, p. 521, *apud* Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 104, nota 30.

<sup>20</sup> Jemima Kindersley, *Letters from the island of Teneriffe, Brazil, the Cape of Good Hope, and the East Indies*, Londres, J. Nourse, 1777, p. 27-38 (Letter VIII, Salvador, agosto/1764); no original “all that part of the town next the sea, the streets are narrow and dirty, full of mean looking shops, and crowded with negro slaves of both sexes”.

agitar braços e pernas, ser apalpado e avaliado antes da venda ser fechada. Caso não se entrasse em acordo quanto ao preço, no mesmo instante, a sangue-frio, afastava-se outra vez a inocente criatura com um empurrão.<sup>21</sup>

Com o passar dos séculos, o mercado de pessoas escravizadas de Salvador permaneceu ocupando suas ruas, praças e lojas de portas abertas. Um edital de 20 de fevereiro de 1811 tentou mudar esse cotidiano no miolo da Cidade Baixa, determinando que o comércio de escravos deveria ocorrer a partir da Gamboa para o Sul (direção da Vitória e Barra) e de Água de Meninos para o Norte (direção do Bonfim). Três anos depois nada havia mudado e, ao que parece, tal intento não surtiu efeito em décadas futuras.<sup>22</sup>

Nessa região da cidade, dividindo espaço com as moradas de homens de negócio e mareantes, estavam os grandes trapiches que guardavam as mercadorias chegadas da Europa, África e Ásia. Neles também eram acondicionados todos os produtos brasileiros a serem embarcados para aqueles continentes. Decerto que as gigantes caixas de açúcar, o grande volume do tabaco em folha e em rolos contrastavam com a quantidade de pessoas escravizadas expostas a venda. Menos perceptível, circulava também ouro e prata destinados ao comércio com a África e Oriente, ou mesmo à Europa como pagamento das mercadorias enviadas por comerciantes.

Por décadas, a historiografia do tráfico baiano focou-se no fumo trançado em corda e aromatizado com especiarias como a mercadoria-moeda de primeira grandeza para o tráfico de Salvador com a Costa da Mina. Por utilizar as folhas da terceira soca, ou

---

<sup>21</sup> Quirijn M. Rudolph ver Huell, *Minha primeira viagem marítima: 1807-1810*, trad. Jan Mauritis van Holthe, 2ª ed. Salvador, EDUFBA, 2009, p. 224-227. Essas cenas mantiveram por mais algumas décadas na Cidade da Bahia como mostra a carta de liberdade de Felicidade que, em 1818, foi encontrada “cativa no lote e poder de José Antônio da Costa” por sua mãe Anacleto Maria do Rosário, já liberta. Cinco anos depois foi a vez de Domingos do Sacramento afirmar que foi “comprado em lote por Anna Francisca”, sua irmã; no mesmo ano Anacleto Maria de Santa Anna, preta forra da Costa da Mina, identificou “uma filha que lá ficou [...] achando-a em lote a comprei”, sobre esses casos de parentes que se reencontraram no mercado negreiro ver Lisa Earl Castillo e Urano Andrade, “Famílias africanas em tempos do tráfico atlântico o resgate de parentes em cinco cartas de alforria (Bahia, 1818-1830)”, *Afro-Ásia*, 60 (2019), p. 253-274.

<sup>22</sup> Do guarda-mor da Saúde José Antônio da Costa Ferreira para o Governador (Bahia, 11/06/1814), APEB, SCP, mç. 226 (Cartas ao Governo, 1814). Agradeço a Urano Andrade por enviar-me esse documento. Documento também citado por João José Reis, “‘Por sua liberdade me oferece uma escrava’: alforrias por substituição na Bahia, 1800-1850”, *Afro-Ásia*, v. 63 (2021), p. 253-255.

colheita, foi chamado “tabaco de terceira e ínfima qualidade” e proibido de ser vendido a Lisboa. Tinha, contudo, um expansivo mercado africano cativo de seu sabor.<sup>23</sup>

Sem tirar o protagonismo do tabaco, novos olhares têm mostrado a importância do ouro nesse comércio; a esse propósito, Robin Law divergiu da leitura de Verger.<sup>24</sup> Esse panorama contrasta com a primazia dos tecidos, em especial os indianos, como a historiografia internacional aponta. O padrão diferente do tráfico da Bahia deu-se, especialmente, pela primazia da Costa da Mina como sua fornecedora de cativos; um mercado fora dos domínios coloniais portugueses.

Como veremos nessa pesquisa, o protagonismo do tabaco no tráfico de Salvador com a Costa da Mina era fruto de um conjunto de forças em disputa pelo mercado negreiro daquela região que unia a preferência do mercado africano pelo tabaco da Bahia, com as proibições neerlandesas impostas aos portugueses de comerciarem com outra mercadoria senão o tabaco. Completando esse jogo de forças, o ouro, legal ou contrabandeado, aumentava a disputa entre europeus e daomeanos para negociar com os capitães negreiros da Bahia.<sup>25</sup> Voltarei a falar desta questão ao longo desse trabalho. Por ora, vejamos a relação do tabaco com a cidade e o mercado global.

Em Salvador, oficinas especializadas em enrolar as folhas de tabacos produziam uma das mercadorias mais disputadas pelos europeus na Costa da Mina. Especializados também eram os escravos responsáveis pelo serviço. Em 1746, uma sociedade negreira estabelecida entre grandes homens de negócio para o negócio com a Costa da Mina arrolou uma fábrica de enrolar tabaco no valor de 761\$720 réis e 57 escravos, estes, certamente, trabalhadores tanto da fábrica quanto dos navios da sociedade. Em 1809, Tomé Alves Braga da Veiga, cavaleiro professo da Ordem de Cristo, vendeu a José Antônio de Souza Severo todas as suas instalações de enrolar fumo, com todos os

---

<sup>23</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 46-49; José R. do Amaral Lapa, “Esquema para um estudo do tabaco baiano no período colonial”, *Afro-Ásia*, nº 6-7 (1968); Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 114 e cap. 6; João de Figueirôa-Rêgo, “‘Escravos do fumo’. Notas sobre a escravatura no contexto tabaqueiro Bahia, Costa da Mina e Angola (séculos XVII-XIX)”, in. Santiago de Luxán Meléndez, João de Figueirôa-Rêgo e Vicent Sanz Rozalén (orgs.), *Tabaco e escravos nos impérios ibéricos*, Lisboa, CHAM; FCSH/NOVA, 2015, p. 87-108.

<sup>24</sup> Robin Law, *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*, Oxford, Clarendon Press, 1991, p. 136 e 204.

<sup>25</sup> Marques, “O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português de Escravos”, p. 87-124; Silva Jr., “Rotas, direções e etnicidade”, p. 217-250.



instrumentos de trabalho e seus vinte e um escravos pela quantia de 4:993\$520 réis, “sendo cada um dos escravos no valor de 200\$000” réis.<sup>26</sup>

Esse tabaco era cobiçado pelos europeus para barganhar melhor com os negociantes africanos. Os neerlandeses logo passaram a cobrar dos barcos da Bahia um décimo da carga a ser pago na Castelo de São Jorge da Mina. Ingleses e franceses buscavam negociar com os *baianos* para adquirir alguns rolos que também lhes seriam úteis nos mercados da costa. Em 1702, João Guedes de Sá, ouvidor geral de Pernambuco, informou ao rei de que “os ingleses de uma Companhia que está na Costa do Leste” negociam com navios negreiros da Bahia e Pernambuco, vendendo escravos por tabaco para com esse conseguir ouro africano.<sup>27</sup>

O tabaco brasileiro, especialmente o baiano, era uma mercadoria cobiçada no mercado global de cativos africanos.<sup>28</sup> Rapidamente Lisboa se tornou um dos principais abastecedores da mercadoria para os Impérios europeus e suas colônias, visto que era produto de monopólio régio que deveria ser comercializado no Jardim do Tabaco, às margens do Tejo. Assim sendo, o tabaco do Brasil fez da metrópole uma parada obrigatória dos navios negreiros do norte europeu para adquirirem o produto. Nos anos de 1786 e 1788 a 1790, foram comercializados 12.179 rolos de tabaco com os ingleses em Lisboa. Navios negreiros ingleses compraram em Lisboa 11.974 rolos (98,31%) antes de seguir para a África. Outras embarcações negociaram 192 rolos destinados à Grã-Bretanha, doze para a América (12) e um para a Irlanda.<sup>29</sup> À época, navios de Saint-Malo tocavam Lisboa em busca do tabaco da Bahia.<sup>30</sup>

Segundo Bruno Aidar Costa, buscando evitar o contrabando de tabaco baiano com

---

<sup>26</sup> Sobre a sociedade de 1746 cf. capítulo 5. Escritura de venda e paga de uma fábrica de enrolar tabaco para a Costa da Mina (04/11/1809), APEB, SJ, LN, nº 160, f. 178v-180.

<sup>27</sup> Carta do ouvidor geral de Pernambuco ao Rei (Recife, 11/09/1702), AHU, CU, PE, cx. 20, doc. 1892.

<sup>28</sup> Sobre a importância dos portos africanos na economia global ver Filipa Ribeiro da Silva, “The Rise and Fall of Portuguese Early Modern Ports in Western Africa”, in. Amélia Polónia, Cátia Antunes (orgs.), *Seaports in the First Global Age: Portuguese agents, networks and interactions (1500-1800)*, Porto, U. Porto Edições, 2016, p. 163-190.

<sup>29</sup> “State of Trade between the British Dominions and the Port of Lisbon in the year 1786”; “State of Trade between the British Dominions & the Port of Lisbon in the year 1788”; “State of Trade between the British Dominions & the Port of Lisbon in the year 1789” e “State of Trade between the British Dominions & the Port of Lisbon in the year 1790”, ANTT, MNE, cx. 919. Sobre o comércio de escravos numa perspectiva da história global, ver Alonso García, “África, sus esclavos e el comercio global”, in. *Mercados y mercaderes*, p. 113-122.

<sup>30</sup> Alain Roman, *Saint-Malo au temps des négriers*, Paris, Karthala, 2001, p. 79, 82 e 149. Franceses e ingleses tentaram imitar o tabaco da Bahia em sua produção colonial, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 47-49.

os franceses, Portugal defendeu a venda do refugio do tabaco, em Lisboa, para navios europeus destinados à África. Um desses entusiastas foi Jacinto Fernandes Bandeira, contratador do tabaco para a Espanha, que contactou diversas casas comerciais francesas oferecendo o produto e seus serviços mercantis no porto lisboeta. Conforme afirma Costa,

nos anos de 1788, 1789 e 1792, Bandeira carregou com tabaco 25 navios provenientes de portos franceses destinados à Costa da Guiné com escala em Lisboa, sendo a maior parte destes navios embarcada em 1789 (19 navios). A maioria das embarcações saía de La Rochelle (10), seguida por Nantes (7), Bordeaux (5), Saint Malo (2) e Saint Valery (1).<sup>31</sup>

O próprio Jacinto Bandeira já havia armado uma galera em Lisboa com 5.500 rolos de tabaco para negociar na Costa da Mina.<sup>32</sup> Não era apenas ele quem estava interessado no lucrativo comércio com estrangeiros. Em junho de 1786, Massieu de Clerval respondia com entusiasmo a Roque Jorge, homem de negócio lisboeta, sobre suas pretensões de organizar uma Companhia de Cabo Verde para o tráfico negroiro.<sup>33</sup>

Esta rota, que insere Lisboa no comércio negroiro das outras nações, requer maior atenção dos historiadores. Mais estudos também poderão mostrar o real peso da participação do tabaco brasileiro no tráfico negroiro praticado pelos demais impérios europeus. No momento, vejamos a praça mercantil baiana que, por mais de dois séculos

---

<sup>31</sup> Bruno Aidar Costa, *A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*, Tese (doutorado em História Econômica), USP, 2012, p. 412-413. A atuação de Jacinto Fernandes Bandeira no contrato do tabaco para Espanha também foi importante para ele adquirir prata com a qual compraria tecidos indianos para negociar africanos cativos em Angola e vender para o sudeste do Brasil e Império espanhol, cf. Tomás A. P. de Albuquerque, *Qual o papel das redes na construção da carreira de um grande homem de negócios e sua relevância para o funcionamento do Império?*, dissertação (mestrado em História), UNL, 2016, p. 34-56. O tabaco da Bahia continuou participando do tráfico espanhol no século XIX, ver Michael Zeuske, “Capitanes y comerciantes catalanes de esclavos”, in. Martín Rodrigo y Alharilla e Lizbeth Chaviano Pérez (orgs.), *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)*, Barcelona, Icaria, 2017, p. 86.

<sup>32</sup> Relação de documentos e informações sobre os procedimentos dos holandeses contra os navios portugueses na Costa da Mina e Ajudá nas décadas de 1760, 1770 e 1780 (post. 01/10/1787), AHU, CU, STP, cx. 21, doc. 1771. Refere-se a uma carta do diretor do forte de São João Batista de Ajudá datada de 26 de junho de 1780, na qual referia ao quarteamento pago no Castelo de São Jorge pela galera de Jacinto Fernandes.

<sup>33</sup> Carta de Massieu de Clerval [em resposta] a Roque Jorge sobre o comércio de escravos entre Portugal e a França (Le Havre, 22/06/1786), BNP, MSS, cx. 98, nº 101. Na década de 1770, Luís Cantofer, um lusogermânico nascido em Madrastra, propunha ao rei de França a criação de uma companhia franco-portuguesa para abastecer de cativos as colônias daquele Império, ver Fernando Guedes, “Notícias de um fracassado negócio de escravos em tempos do marquês de pombal”, *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, nº 101 (2006), p. 215-232.

e meio, garantiu a movimentação de milhões de toneladas daquele produto em direção à Costa da Mina.

### A praça mercantil de Salvador

“a sólida verdade, e honrados sentimentos dos nossos comerciantes da Bahia dificilmente espero aqui [no Rio de Janeiro] encontrar”<sup>34</sup>

Marquês do Lavradio, 1769

“das três praças Rio de Janeiro, Pernambuco, e Bahia, esta se reputa pela menos policiada, quando até agora a mais pecuniosa”<sup>35</sup>

Luís dos Santos Vilhena, 1802

Desde muito cedo, a história de Salvador é marcada por referências ao seu forte comércio. Lembra-nos Amaral Lapa que, na documentação dos primeiros séculos de colonização, há referências a seu porto como “porto do Brasil”. Por ele se escoava o açúcar produzido no século XVI, no Recôncavo da Baía de Todos-os-Santos, por engenhos, cujo número variava entre cinquenta e sessenta.<sup>36</sup>

Maior cidade da América portuguesa colonial, em 1644, já contava com quatro Tabelionatos do Judicial e Notas quando Pascoal Teixeira Pinto justificou seu requerimento a d. João IV para que criasse o quinto tabelionato. Em resposta ao Conselho Ultramarino, como procurador da Câmara da Bahia, Jerônimo de Burgos, advogado, juiz dos Órfãos e licenciado reiterou a necessidade de mais um ofício devido a ser “a capitania grande, em cujo termo há doze freguesias povoadas de muitos moradores além do *contínuo comércio que a ela vai de mar em fora*”.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> Carta do Marquês do Lavradio ao desembargador intendente da Bahia, João Ferreira Bitencourt, (Rio de Janeiro, 08/12/1769), Marquês do Lavradio, *Cartas do Rio de Janeiro (1769-1776)*, Rio de Janeiro, Instituto Estadual do Livro, 1978, doc. 149, p. 8. Sobre a o “dolo e falta de lisura” do comércio do Rio de Janeiro, cf. doc. 164, p. 11-12.

<sup>35</sup> Vilhena, *A Bahia no século XVIII*, t. 1, p. 56.

<sup>36</sup> José R. do Amaral Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia* (Ed. Fac-símile), São Paulo/Campinas, Hucitec/Ed. da Unicamp, 2000 [1968], cap. 1; Stuart, *Segredos internos*, p. 224-228. De acordo com Russell-Wood, “Salvador e Bahia possuíam certas vantagens naturais em comparação com Rio de Janeiro e Pernambuco”, ver Anthony John R. Russell-Wood, “Portos do Brasil colonial”, in. *Histórias do Atlântico português*, 1ª ed., organização Ângela Domingues e Denise A. Soares de Moura, São Paulo, Editora Unesp, 2014, p. 140.

<sup>37</sup> Consulta do Conselho Ultramarino (Lisboa, 08/02/1644), AHU, BA/LF, cx. 9, doc. 1038. A mesma consulta informa que, apesar de menor, Pernambuco já possuía seis Ofícios. À mesma época, o Rio de Janeiro possuía apenas três ofícios, o 4º será criado em 1657 e permanecerá assim até a segunda metade do

Este ir e vir de pessoas, algumas delas chegando do Reino para construir nova vida, outros milhares, forçadamente desembarcados para o trabalho escravo, faziam crescer a *urbe*. De acordo com informações do arcebispo d. José Botelho de Matos, em 1706, havia registrado “em alguns livros desta Mitra, [que nas] 6 freguesias”, de Salvador viviam 21.601 “almas de confissão”. Ainda conforme d. Botelho de Matos, em 1755 a cidade já contava com nove freguesias, “6.719 fogos e 37.543 almas de confissão”.<sup>38</sup> Salvador continuava crescendo. Conforme dados passados pelo vice-rei, o 6º conde dos Arcos, a Martinho de Melo e Castro, em 1759, a cidade já contava com “6.782 fogos, com 40.263 habitantes de ambos os sexos e o seu Recôncavo e comarca com 8.315 fogos com 62.833 habitantes”. Portanto, em meados no Setecentos, o complexo agroexportador Salvador e Baía de Todos-os-Santos era habitado por 103.096 habitantes.<sup>39</sup> A população de Salvador passaria por uma queda nas décadas de 1770 e 1780, voltando a crescer no início da centúria seguinte, quando alcançou os 51.112 habitantes em 1807. Dauril Alden ressalta que, apesar se sabermos que a população da Bahia, Pernambuco e Minas Gerais era majoritariamente de cativos, temos dados apenas para a capitania do Rio de Janeiro. Nesta, 49,3% da população era cativa, entre 1772 e 1780.<sup>40</sup>

A riqueza mercantil e o crescimento de Salvador foram apontados pelos protagonistas dessa história, no século XVIII. Em 1723, ao justificar a importância de se criar uma Mesa de Comércio em Salvador, os homens de negócio assim descreveram o comércio da Bahia para o vice-rei conde de Sabugosa.

*Acha-se hoje esta Cidade [da Bahia,] Cabeça do Estado do Brasil, com mais comércio que nenhuma outra do Reino, porque o tem para todas as partes do mesmo Reino no Porto, Viana, Ilhas da Madeira e dos*

---

século XIX, cf. D. L. de Macedo, *Tabeliões do Rio de Janeiro, 1565-1965*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1965, p. 7-14 e 46.

<sup>38</sup> Carta do Arcebispo da Bahia para Diogo de Mendonça Corte Real (Bahia, 30/08/1755), AHU, CU, BA/CA, cx. 11, doc. 2010.

<sup>39</sup> Instrução de Martinho de Melo e Castro para o marquês de Valença (Queluz, 10/09/1779), AHU, CU, BA/CA, cx. 54, doc. 10319. Agradeço a Poliana Cordeiro e Hyllo Nader a indicação desse documento.

<sup>40</sup> Sobre a população de Salvador e do Brasil coloniais ver Thales de Azevedo, “Os censos do século XVIII”, in. *Povoação da Cidade do Salvador*, ed. Fac-símile, Salvador, Fundação Pedro Calmon, 2009 [1949], p. 150-168; Dauril Alden, “The Population of Brazil in the Late Eighteenth Century: A Preliminary Study”, *The Hispanic American Historical Review*, v. 43, n° 2 (1963), p. 173-205; Bert J. Barickman, *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo (1780-1860)*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003, p. 98. Um bom resumo sobre a Bahia colonial é Charles R. Boxer, “Bahia de Todos os Santos”, in. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*, 3ª ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2000 [1962], p. 153-187.

Açores, e para todas as conquistas de Angola, Costa da Mina, Ilhas do Príncipe e São Tomé, e de Cabo Verde, e também para todos os portos do Brasil, com tanta frequência que são poucos os moradores que não tenham negócio e comércio para as ditas partes, de que se faz preciso haver nela procuradores.<sup>41</sup>

O grande comércio, no entanto, não chamava a atenção apenas dos estrangeiros, como vimos na subseção anterior. A correspondência entre as instituições administrativas do Brasil e o Reino também o ressaltava. Entre 1769 e 1776, o vice-rei marquês de Lavradio emitiu do Rio de Janeiro um conjunto de cartas particulares nas quais reconhecia a potência do comércio baiano e a grandeza de seu corpo mercantil. Conforme vimos na epígrafe acima, ele afirmava não ter esperanças de encontrar no Rio de Janeiro homens de negócio com “sólida verdade, e honrados sentimentos” como os da Bahia.<sup>42</sup>

Alguns destes homens da administração foram menos condescendentes com os homens de negócio do Brasil, em especial com os da praça baiana. Em 10 de setembro de 1779, Martinho de Melo e Castro escreveu uma instrução com noventa e quatro pontos para que o marquês de Valença conhecesse a capitania da Bahia que iria governar e dando diretrizes para o seu governo.<sup>43</sup>

No 37º ponto criticou o grande número de cargos existentes na Bahia, propôs a extinção de muitos e arrematou que seus ocupantes, para viver em opulência e ociosidade, acabavam por investir na agricultura e no comércio. Porém, serão as instruções de número 74 em que ele afirmava categoricamente os inconvenientes do “comércio da Costa da África entregue nas mãos dos Americanos [...] não nos lembrando de acordar ao mesmo tempo aos negociantes das praças deste Reino, alguns privilégios, graças ou isenções, para que na concorrência com os ditos americanos [...] tivessem os portugueses a preferência”.

Conforme ressaltou Fernando Novais, as palavras de Melo e Castro estavam recheadas da defesa da política exclusivista.<sup>44</sup> Porém, era uma defesa no mínimo míope.

---

<sup>41</sup> Registo de uma representação que fizeram os homens de negócio desta praça [da Bahia] ao Exmo. vice-rei e capitão geral de mar e terra da Cidade digo deste Estado [do Brasil] (Bahia, 10/1723), AN-RIO, cód. 141, v. 3, f. 127v-128v.

<sup>42</sup> Carta do Marquês do Lavradio ao desembargador intendente da Bahia, João Ferreira Bitencourt, (Rio de Janeiro, 08/12/1769), Marquês do Lavradio, *Cartas do Rio de Janeiro (1769-1776)*, doc. 149, p. 8. Sobre a o “dolo e falta de lisura” do comércio do Rio de Janeiro, cf. doc. 164, p. 11-12 (Rio, 22/01/1770).

<sup>43</sup> Instrução de Martinho de Melo e Castro, AHU, CU, BA/CA, cx. 54, doc. 10319.

<sup>44</sup> Fernando A. Novais, *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*, 8ª ed., São Paulo, Hucitec, 1995 [1979], p. 194-195.

Ora, a visão centralizadora de um homem de Estado como Melo e Castro, ao defender uma arrecadação mais próxima de El-Rei, certamente fê-lo desconsiderar as múltiplas relações mercantis tanto bilaterais, como em forma de sociedades, entre os principais homens de negócio da colônia e da metrópole. Também não foi ponderada pelo ministro a importância dos pagamentos de impostos nas praças coloniais sobre o tabaco que saía para Costa da Mina e os escravos que entravam nas Alfândegas de São Tomé e Príncipe e de Salvador. Tais impostos serviam para o sustento das numerosas instituições administrativas e, no caso da Bahia, ainda para sustentar os “filhos da folha de São Tomé”, a fortaleza de São João Batista de Ajudá e acudir às despesas de capitânias no Estado do Brasil.<sup>45</sup> Assim sendo, sua afirmação foi parcialmente verdadeira, como mostrarão os diversos casos de parceria comercial entre homens de negócio de Bahia e de Lisboa apresentados nessa pesquisa.

Servem-nos, ainda, as *Instruções* de Melo e Castro de resumo do comércio com a Costa da Mina: afinal, desde aquele ponto 74 até o 94 (último), narrou os principais assuntos sobre o comércio, arrecadação, relações com estrangeiros e o contrabando de tecidos forçado pelos neerlandeses do Castelo de São Jorge da Mina. Eram, realmente, temas que tomaram, em maior ou menor grau, o tempo de todos aqueles que governaram a Bahia desde o último quartel do século XVII.

Esta pesquisa tem seu foco naqueles homens que, segundo Melo e Castro, teriam alijado os reinóis do comércio. Comerciantes e homens de negócio que mudaram os rumos de seus navios, no final do Seiscentos, retornando à Costa da Mina depois de sua perda para os neerlandeses da *West-Indische Compagnie* (WIC). A centenária praça mercantil de Salvador teve no tráfico com aquela região grandes desafios, internos e externos, para se consolidar no mercado africano e alcançar êxito. Como veremos, ela estava consolidada e soube negociar com a administração colonial, com homens de negócio do Reino (muitos deles sócios), com a Mesa de Comércio de Lisboa e mesmo com os estrangeiros europeus sediados na Costa da Mina.

A praça mercantil de Salvador já foi tema de estudo em diversos momentos da historiografia do Império português, especialmente o Setecentos. Suas características principais estão consagradas por essa tradição que identificou uma frequente renovação a

---

<sup>45</sup> “Observações sobre a Fortificação da Cidade da Bahia e Governo do Arsenal, pela Intendencia da Marinha, e Armazens Reais. Ordenados, Por Domingos Muniz Barreto, capitão de Infantaria do Regimento de Estremôz.” s/d [começo do Séc. XIX, segundo o catálogo da biblioteca], BPMP, cota 686, f. 56f-58v.

partir da chegada de jovens portugueses, em sua maioria, do Minho e de Lisboa, nessa sequência de importância. Muitos deles eram parentes ou conhecidos dos comerciantes que os recebiam na Bahia.<sup>46</sup>

Muitos dos recém-chegados já sabiam ler, escrever e fazer contas, iniciando a carreira mercantil na colônia como caixeiros em lojas ou guarda-livros daqueles já estabelecidos na praça. Essas informações também podem ser confirmadas nos processos de habilitação para Familiares do Santo Ofício ou Cavaleiro das Ordens Militares. Estes estatutos eram almejados pelos homens de negócio como forma de melhor reconhecimento na sociedade colonial, fontes de destaques em eventos públicos e meios de distanciarem-se da pecha de ascendência cristã-nova.<sup>47</sup>

Conforme afirmou Stuart Schwartz,

Em princípio do século XVIII, a elite baiana tornara-se um grupo mais heterogêneo; embora ainda predominassem os senhores de engenho, outros setores da economia e outras profissões propiciavam a ascensão social. Os comerciantes de Salvador haviam sido importantes nas

---

<sup>46</sup> Marieta Alves, “O comércio marítimo e alguns armadores do século XIII, na Bahia”, *Revista de História* (USP), v. 31, n° 63 (1965); v. 34, n° 69 e 70 (1967), v. 36, n° 73 e 74 (1968), v. 40, n° 81 (1970), v. 42, n° 86 (1971); John Norman Kennedy, “Bahian Elites, 1750-1822”, *The Hispanic American Historical Review*, v. 53, n° 3 (ago/1973), p. 415-439; David Grant Smith, *The Mercantile Class of Portugal and Brazil in the Seventeenth Century: a Socio-economic Study of the Merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690*, tese (doutorado em História), University of Texas at Austin, 1975, cap. 6 a 10; Rae J. Flory e David G. Smith, “Bahian merchants and planters in the seventeenth and early eighteenth centuries”, *The Hispanic American Historical Review*, v. 58, n° 4 (nov/1978), p. 571-594; Rae J. Flory, *Bahian Society in the Mid-Colonial Period: the Sugar Planters, Tobacco Growers, Merchants, and Artisans of Salvador and the Reconcavo, 1680-1725*, tese (doutorado em História), The University of Texas at Austin, 1978, cap. 6; Catherine Lugar, *The Merchants Community of Salvador, Bahia, 1780-1830*, tese (doutorado em História), State University of New York, 1980; Maria J. Rapassi Mascarenhas, *Fortunas coloniais: elites e riquezas em Salvador (1760-1808)*, tese (doutorado em História Econômica), USP, 1998; Alexandre Vieira Ribeiro, *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750-c.1800)*, tese (doutorado em História), UFRJ, 2009; Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes, *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808*, tese (doutorado em História), UFF, 2012, cap. 1.

<sup>47</sup> Diligências de Habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de Nicolau Lopes Fiúza (1690), ANTT, TSO, CG, Hab., Nicolau, mç. 2, doc. 21 (1690); Diligência de HOC de Antônio Álvares dos Reis (1724), ANTT, MCO, Hab., Letra A, mç. 47, n° 36 (1724); Diligência de HOC de Inocêncio José da Costa (1778), ANTT, MCO, Hab., Letra I e J, mç. 60, n° 16 (1778). Sobre as relações comerciantes e cristãos-novos ver Smith, *The Mercantile Class*, cap. 6; Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, p. 88-98; Daniela Buono Calainho, *Agentes da fé: familiares da inquisição portuguesa no Brasil Colonial*, Bauru/SP, Edusp, 2006, p. 96-97. Sobre o letramento dos comerciantes ver Júnia F. Furtado, *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*, São Paulo, Hucitec, 2006, cap. 2.

esferas econômica e social já no século XVI, mas por volta de 1700 seu *status* e influência política eram inegáveis.<sup>48</sup>

Esse processo de fortalecimento do grupo mercantil na Bahia e sua participação na vida política da cidade tinha-se iniciado no século anterior. Entre 1620 e 1690, segundo David Grant Smith, havia na Bahia 179 comerciantes e lojistas. Na maioria, eram cristãos-velhos e nenhum era estrangeiro. Apesar desse número já importante, Smith identificou a presença de 367 homens inseridos no comércio da praça baiana, muitos deles “apenas residentes temporários na cidade”. Por fim, afirmou o historiador, “A concentração do comércio em Salvador encorajou o desenvolvimento de uma classe mercantil distinta da elite de plantadores”.<sup>49</sup> O Quadro 1.1 confirma essa conclusão.

Após os estudos de Rae Flory, que estimou uma praça com pouco menos de 100 comerciantes residentes em Salvador, há uma lacuna de trinta anos (1725-1755) nos estudos sobre o tema. Estranhamente, é o exato período do apogeu aurífero. Nota-se que os dados para o ano de 1755 destoam de todos os demais, porque neste momento a conta incluiu homens de negócio e retalhistas. Afora isso, a praça de Salvador se mostrou estável, variando entre os 125 agentes mercantis elencados pelo engenheiro José Antônio Caldas, em 1759, e os 118 e 116 homens de negócio matriculados na Junta do Comércio na primeira década do Oitocentos. Apesar de não ser o melhor amigo do comércio baiano, Vilhena não os ignorou, mas seus dados unem residentes e comissários em trânsito, daí alcançar seus 164 agentes, no ano de 1802.

---

<sup>48</sup> Schwartz, *Segredos internos*, p. 227.

<sup>49</sup> Smith, *The Mercantile Class*, p. 274-282 e 386. No Rio de Janeiro o termo “homem de negócio” aparece apenas na década de 1690, cf. Antônio C. Jucá de Sampaio, *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2003, p. 78-79.



**Quadro 1.1 – A praça mercantil de Salvador, 1680-1807**

Ano	Negociantes	Obs.
1680-1725 (a)	<100	Estimativa para a elite mercantil residente em Salvador.
1755 (a)	250	Homens de negócio, retalhistas e agentes residentes em Salvador.
1757 (b)	125	“homens de negócio mercadores, traficantes, e todas as mais pessoas que na Cidade da Bahia vivem de algum gênero de negócio”
1798 (c)	117	Comerciantes matriculados
c. 1802 (d)	164	Nem todos eram matriculados. Os comissários também entraram nas contas.
1807 (c)	116	-
1812 (d)	165	-

Fonte: a - Flory, *Bahian Society*, p. 225; b - Jozé Antonio Caldas, *Noticia geral de toda esta Capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano desde 1759*. Editado por Alícia Duhá Lose, Vanilda Salignac de S. Mazzoni, Perla A. Peñailillo. 2ª ed., Salvador, Memória e Arte/EDUFBA, 2017 [1759], p. 353-356; c - *ALMANACH para o anno 1798*, Lisboa, Typog. da Academia Real das Sciencias, p. 391-394, BNP, microfilmes, F5501; d - *ALMANACH para a Cidade da Bahia, anno 1812* (Bahia. Na Typ. de Manoel Antônio da Silveira Serva. Com as devidas licenças necessárias). Intr. de Renato Berbert de Castro. Salvador, Conselho Estadual de Cultura. Secretaria de Educação e Cultura da Bahia, Empresa Gráfica da Bahia, 1973. Ed. facsimilar. 264p.

Acompanhar o número de agentes mercantis nas praças no período Moderno tem sido uma tarefa que desafia historiadores. Como afirmou Flory, “é difícil estimar o tamanho da comunidade mercantil da Bahia”.<sup>50</sup> Para o ano de 1710, Sampaio identificou 75 homens de negócio no Rio de Janeiro. Analisando o pagamento de fiança para fazer negócio com as Minas Gerais, entre 1727 e 1728, o autor encontrou 196 homens de negócio e 215 mercadores.<sup>51</sup> Já para a praça do Recife, entre 1654 e 1759, George Souza contabilizou 429 agentes mercantis atuando na mercancia.<sup>52</sup> Esses dados refletem bem os

---

<sup>50</sup> Flory, *Bahian Society*, p. 224.

<sup>51</sup> Antonio Carlos J. de Sampaio, “Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos”, in. João L. Fragoso; Antonio C. J. de Sampaio e Carla Maria C. de Almeida (orgs.), *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no antigo regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI e XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007, p. 232; do mesmo autor, *Na encruzilhada do império*, p. 240

<sup>52</sup> George F. Cabral de Souza, *Tratos e mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)*, Recife, Ed. UFPE, 2012, p. 97-98. Felipe Souza Melo, “Hierarquias mercantis no Atlântico português: os

desafios citados; se para o Rio temos homens de negócio em constante trânsito que não se pode provar ser estabelecida ali ou nas Minas, para o Recife temos elementos que se referem a um longo período o que não possibilita saber os níveis de reprodução e renovação do grupo.

Dados tão heterogêneos em sua composição e metodologia são fruto da ausência de documentação das Mesas do Comércio da primeira metade do século XVIII que, por essência, seria a instituição mais fidedigna para dimensionar o número de homens de negócio e comerciantes, residentes de modo a diferenciá-los de comissários, retalhistas e mascates. Nesse mesmo esteio, apenas para o início do século XIX teremos a quantidade de comerciantes matriculados na Junta de Comércio, inicialmente publicados pelo *Almanac de Lisboa*.

Para o Rio de Janeiro, dois almanaques listam 123 “negociantes que vendem atacado”, em 1792, e 125 “negociantes”, em 1794.<sup>53</sup> Vemos que o autor não usou o termo homem de negócio, porém sendo listados como atacadistas referiam-se aos indivíduos do topo da hierarquia da praça. Esses números dobrariam com o estabelecimento da Corte de d. Maria I na cidade. Em 1811, o *Almanak* já apontava para 202 comerciantes, subindo para 263 em 1816.<sup>54</sup>

É importante demarcar que os agentes mercantis que a historiografia do comércio de escravos e, especialmente, aqueles que este trabalho chama de *traficantes de escravos*, ou *negreiros* são, em última análise, homens de negócio, comerciantes, mercadores, etc.<sup>55</sup>

---

relações de agência no comércio entre Portugal e Brasil, 1780 a 1807”, *Revista de História*, (São Paulo), nº 180 (2021), p. 1-43.

<sup>53</sup> Almanaque da Cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1792, BN-RIO, Manuscritos, I-11,01,006; Almanaque da Cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1794, BN-RIO, Manuscritos, I-11,01,027. Há um Almanaque para 1799, contudo a lista dos negociantes está incompleta, constam 57 nomes até o nome José. Este é o único que lista uma mulher, dona Ana Maria de Souza e Companhia, da rua dos Pescadores, Almanaque da Cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1799, BN-RIO, mss23052.

<sup>54</sup> Manolo Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997, p. 178-179.

<sup>55</sup> Sobre as categorias das artes mercantis ver Flory, *Bahian Society*, p. 219-237; Katia M. de Queirós Mattoso, “Bahia Opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763)”, in. *Da revolução dos alfaiates à riqueza dos Baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*, Salvador, Corrupio, 2004 [1983], p. 292-295; Jorge M. Pedreira, “Tratos e contratos: actividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa (1755-1822)”, *Análise Social*, v. XXXI (136-137), 1996 (2.º-3.º), p. 355-379; Júnia Furtado e Renato Pinto Venâncio, “Comerciantes, tratantes e mascates”, in. Mary Del Priore, *Revisão do Paraíso: 500 anos e continuamos os mesmos*, Rio de Janeiro, Campus, 2000, p. 95-113. O mesmo ocorria com os negreiros de Liverpool, ver Sheryllyne Haggerty, “Liverpool, the slave trade and the British-Atlantic empire, c. 1750-75”, in. Sheryllyne Haggerty, Anthony Webster e

De mesmo modo, reitero que nem todos os homens de negócio estavam inseridos diretamente no tráfico atlântico de escravos, por mais lucrativo que este fosse.

Como bem demarcou Jorge Pedreira,

A actividade de negociante, configurando embora uma conjunção de funções, distingue-se, então, *não propriamente pela especificidade do seu conteúdo funcional, mas pela regularidade do seu exercício*, individualiza-se porque não tem um carácter esporádico mas reprodutivo, porque se traduz na separação entre a economia doméstica privada e a empresa mercantil e se *fundamenta num cálculo realizado em função do capital*, de tal forma que no final de cada período de negócio, os activos excedam aqueles que foram utilizados no processo de troca.<sup>56</sup>

Pedreira refere-se aos grandes do comércio de Lisboa, coadunando com as conclusões de David Hancock para os líderes da comunidade mercantil de Londres no século XVIII. Homens que desempenhavam múltiplas funções na sociedade, eram também investidores em terras e no comércio marítimo de longa distância (inclusive no negreiro), financistas e políticos, industriais e colecionadores de artes. Enfim, também na Inglaterra setecentista ser um “merchant” era sinónimo de múltiplas atividades urbanas e de investimentos no comércio global.<sup>57</sup>

---

Nicholas J. White (orgs.), *The empire in one city? Liverpool's Inconvenient Imperial Past*, Manchester, Manchester University Press, 2008, p. 25-27.

<sup>56</sup> Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, p. 29. Ver também Carlos G. Guimarães e Cláudia Maria das G. Chaves, “Negociante”, in. Andréa Slemian, Bruno Aidar e José R. de Lima Lopes (org.), *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos (Brasil séculos XVIII-XIX)*, São Paulo, Alameda, 2021, v. 2, p. 97-127; Cláudia Maria das G. Chaves e Andréa Slemian, “Praça mercantil e Junta do comércio”, in. Slemian, Aidar e Lopes (org.), *Dicionário histórico de conceitos*, v. 2, p. 215-244.

<sup>57</sup> David Hancock, *Citizens of the World: London Merchants and the Integration of the British Atlantic Community, 1735-1785*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995, p. 9-13. Para o caso português ver Virgínia Rau, “Um mercador luso-brasileiro do século XVIII”, in. *Estudos sobre História Económica do Antigo Regime*. Int. e Org. José Manoel Garcia. Lisboa, Ed. Presença, 1982, p. 17-25; Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, p. 326-331. Sobre a tradição mercantil europeia ver Pierre Jeannin, *Os mercadores do século XVI*, Porto, Vertente, 1986 [1961], p. 43-50 e 57-71; Braudel, *Civilização material, economia e capitalismo: Séculos XV-XVIII: as estruturas do cotidiano*. Trad. Telma Costa, São Paulo, Martins Fontes, 1995 [1979], t. 2, p. 331-352, sobre La Rochelle ver Brice Martinetti, *Les Négociants de La Rochelle au XVIIIe siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, p. 34-37; sobre Liverpool ver Alexandra Robinson, “‘Citizens of the World’: The Earle Family’s Leghorn and Venetian Business, 1751–1808”, in. Felix Brahm e Eve Rosenhaft (orgs.), *Slavery Hinterland Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*, Woodbridge-Rochester (NY), The Boydell Press, 2016, p. 51. Sobre Buenos Aires ver Susan Socolow, *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal: familia y comercio*, Buenos Aires, Ediciones de la Flor, 1991 [1978], cap. 3. A diversidade comercial também era possível em casas comerciais menores como demonstrou Tomás A. P. de Albuquerque, “A rede comercial da sociedade dos

Estudando Salvador, Catherine Lugar classificou os grandes comerciantes como aqueles que agiam com diversidade de comércio e os pequenos como os especializados. Florentino, Fragoso e Sampaio também ressaltaram a diversidade de investimentos entre os homens de negócio fluminenses, entre eles os traficantes. Não foi diferente com seus congêneres pernambucanos, paulistas e mineiros.<sup>58</sup>

Para a Bahia, tomemos o comércio do açúcar como lócus experimental para confrontarmos com o tráfico de mão de obra cativa e analisar a diversidade mercantil.

Trinta e quatro comerciantes que embarcaram açúcar em Salvador, na frota de 1704, também eram senhorios de navios negreiros na primeira década do Setecentos. Aqueles comerciantes também integraram o grupo de 72 pessoas que registraram 240 viagens à costa africana entre 1701 e 1710. Isto significa que 47% destes comerciantes investiram diretamente no comércio de açúcar e de escravos. Este cenário continua. Entre 1726 e 1748, importantes senhorios de navios negreiros também embarcaram grande quantidade de açúcar para Lisboa, tais como André Marques, João Lourenço Veloso, Lourenço da Silva Niza, Luís Coelho Ferreira, Manoel Fernandes da Costa, Teodósio Rodrigues de Faria, Joaquim Ignacio da Cruz e D. Thereza de Jesus Maria (viúva de Manoel Fernandes).<sup>59</sup>

Manoel José de Carvalho, armador de pelo menos uma viagem para a África, em 1783, tinha como correspondente em Lisboa o capitão Custódio Rodrigues da Fonseca. Em testamento, Custódio Rodrigues declarou “que tenho contas com Manoel José de Carvalho morador na cidade da Bahia, *de quem sou correspondente*, do qual tenho recebido remessa de vários gêneros, sendo o de maior número couros”. Da Bahia, Carvalho também remetia açúcar, tábuas de vinhático, sola e vaquetas, enquanto seu correspondente devolvia o capital investido em fazendas (de Bretanha e aniagem), fundos

---

Irmãos Silva Milheiros”, in. *Revista História e Economia*, São Paulo/Lisboa, v. 20 (jan/jul 2018), p. 89-107.

<sup>58</sup> Lugar, *The Merchant Community of Salvador*, p. 133-134; João Fragoso, *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998, p. 319-333; Florentino, *Em costas negras*, p. 177-208; Sampaio, *A encruzilhada do Império*, p. 239-263. Sobre Minas Gerais, ver Furtado, *Homens de negócio*, p. 240-241; Alexandra Maria Pereira, *Das Minas à Corte, de caixeiro a contratador: Jorge Pinto de Azeredo. Atividade mercantil e negócios na primeira metade do século XVIII*, São Paulo, Alameda, 2017. Para o Recife, ver Souza, *Tratos e mofartas*, cap. 4; Teresa C. de Novaes Marques, “José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII”, *Textos de História*, v. 15, n° 1/2 (2007), p. 246-249; sobre São Paulo, ver Borrego, *A teia mercantil*, p. 105-131

<sup>59</sup> ANTT, JAT, mç. 96, 97, 98 (cxs. 86 e 87), 99, 100.

de cobre, vinhos do Porto, ou em letras de risco para a Índia. Como consta da conta corrente dos dois comerciantes, entre novembro de 1773 e a morte de Custódio, em 1774, as mercadorias de Salvador mandadas por Carvalho renderam-lhes em Lisboa 14:309\$274 réis.<sup>60</sup>

Essa diversidade de investimentos não está reduzida ao mundo Atlântico. Ainda que se necessite de maiores pesquisas, a atuação de grandes comerciantes da Bahia aponta que era via Lisboa que eles conseguiam se inserir, com maior vulto, no comércio do Oriente. Assim, na mesma linha de pensamento que reconhece o “Brasil, fronteira de Portugal”, como afirmou Pedreira, podemos dizer que Lisboa era a “fronteira da Índia”, para os investimentos dos negociantes brasílicos.<sup>61</sup>

Poderoso homem de negócio na Cidade da Bahia, o capitão Teodósio Rodrigues da Silva, talvez para dar novo ânimo aos seus negócios, foi a Lisboa no fim da década de 1770, de onde passou a fazer comércio direto com Goa. Na monção de março de 1782 mandou a nau *Senhor do Bonfim, São Tiago Maior* para Moçambique e Índia.<sup>62</sup> À época, tanto o capitão quanto sua viúva figuraram entre os maiores investidores do tráfico negreiro da segunda metade do Setecentos. Muito provavelmente, com o esposo ausente, dona Ana de Sousa de Queirós e Sousa passou a administrar os negócios na Bahia.

Na segunda metade do Setecentos, Lisboa também passou a significar o centro de aperfeiçoamento técnico para aqueles que quisessem “seguir o método mercantil”. Em 1769, Antônio José dos Santos, cavaleiro professo na Ordem de Cristo e homem de negócio da praça de Lisboa assim se referiu a Lourenço Correia da Silva aspirante àquele

---

<sup>60</sup> Inventário *post-mortem* de Custódio Rodrigues da Fonseca (1774), ANTT, FF, IPM, Letra C, mç. 37, n.º 11, Apenso 3.º, para o *Testamento* ver f. 10-11, sobre a conta corrente, ver *Apenso 3.º*, f. 4v-5f; TSTD, # 51107. Ver também, Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, p. 330 e 521-538 (Apêndice documental VI – Correspondência mercantil).

<sup>61</sup> Jorge M. Pedreira, “Brasil, fronteira de Portugal. Negócio, emigração e mobilidade social (Séculos XVII e XVIII)”, *Anais UE*, 8-9 (1998-1999), p. 69-70.

<sup>62</sup> Acção cível sumária de soldadas em que é autor Manuel José Lourenço (cirurgião) e réu Teodósio Gonçalves da Silva (Lisboa, 1783), ANTT, FF, JIM, mç. 68, n.º 6, cx. 255; Acção cível de juramento de alma e condenação de preceito em que é autor João José Álvares (servente) e réu Teodósio Gonçalves da Silva (Lisboa, 1784), ANTT, FF, JIM, mç. 13, n.º 18, cx. 200; Acção cível sumária de soldadas em que é autor Elias Pereira (marinheiro) e réu Teodósio Gonçalves da Silva (Lisboa, 1786), ANTT, FF, JIM, mç. 31, n.º 16, cx. 218. Teodósio Gonçalves continuou no comércio entre a Bahia e a Corte como se vê na acção do marinheiro do navio *Santíssimo Sacramento e Nossa Senhora da Arrábida*, cf. Acção cível de soldadas em que é autor António Francisco da Silva e réu Teodósio Gonçalves da Silva (Lisboa, 1780), ANTT, FF, JIM, mç. 5, n.º 7, cx. 372. Kátia Lorena Novais Almeida, “Valer-se da autoridade do trono para obter sua liberdade’: fuga e alforria - Bahia e Lisboa, 1761-1804”, *Revista de História* (São Paulo), n.º 179 (2020), p. 1-43. Ver pintura a óleo no Anexo 1.1 de Teodósio Rodrigues da Silva e sua esposa dona Ana de Souza Queirós e Silva.

hábito: “Sabe com certeza [que] veio de sua pátria, que é a Cidade da Bahia, para esta cidade [de Lisboa], e atualmente andando na aula do comércio, *é correspondente de seu pai* com casa própria estabelecida aonde se trata gravemente”.<sup>63</sup>

No sentido inverso do que conhecemos na historiografia, o pai de Lourenço Correia, José Álvares da Silva, natural de Viana de Castelo e homem de negócio em Salvador, mandou seus filhos para estudar em Coimbra e em Lisboa. O filho homônimo tornou-se desembargador do Tribunal da Relação. O bacharel Francisco Álvares, seria ouvidor da Alfândega de Lisboa, enquanto Lourenço Correia fora aperfeiçoar-se no comércio e tratar dos assuntos mercantis da família. O patriarca foi um dos signatários do projeto da Companhia Geral da Guiné de 1757.<sup>64</sup>

\*\*\*

Assim, consolidada desde o Seiscentos e com relações comerciais que abrangiam de Lisboa à Índia, a praça mercantil de Salvador viu-se forte o suficiente para retornar ao comércio na Costa da Mina, de onde os portugueses tinham sido expulsos pelos neerlandeses desde 1637. Logo aquela região da África passaria a concentrar o destino das embarcações saídas do porto baiano. Isso não significou o abandono do mercado angolano, pelo contrário, os comerciantes sediados na Bahia tiveram um papel importante para abrir o comércio em Benguela, ao sul de Luanda. Ao longo do século XVIII, os traficantes da Bahia esporadicamente tentaram também o comércio com Moçambique, mas até ao último quartel do século XVIII, o meio mais seguros de investir no mercado negreiro oriental foi enviando carregações através da tripulação das embarcações destinadas à Índia. Vejamos as relações de Salvador com essas rotas negreiras.

### **Relações negreiras da Bahia com a Costa da Mina, Angola e Moçambique**

Entre 1690 e 1817, 25.946 expedições negreiras uniram os portos da África aos americanos. Destas, Salvador recebeu 3.451 viagens o que o coloca como o maior porto negreiro da Era Moderna com 13,3% desse comércio. Era seguido de perto pela Jamaica,

---

<sup>63</sup> Diligência de HOC de Lourenço Correia da Silva (1769), ANTT, MCO, Hab., Letra L, mç. 8, n.º 5.

<sup>64</sup> TSTD, # 50737 (1751); AHU, CU, BA/CA, cx. 15, doc. 2804-2805 e cx. 16, doc. 2806-2807 (anexo ao 2804), (Bahia, 03/05/1757).

com 3.399 (13,1%) e ambos a alguma distância de Saint-Domingue com suas 2.323 viagens (8,95%). No mesmo período, o Rio de Janeiro, segundo maior porto do Brasil colônia, ocupa apenas a quinta posição no computo geral com 1.644 (6,33%), logo atrás da colônia britânica de Barbados, com 1.666 (6,42%) viagens.<sup>65</sup>

No mesmo período, foram armadas 3.473 viagens negreiras em Salvador destinadas ao litoral africano. Sabe-se que 3.351 (96,48%) delas voltaram ao seu porto de origem e desembarcaram a carga humana adquirida. As demais 3,52% tiveram os mais diversos destinos, para algumas não havendo informações.<sup>66</sup> Não se sabe como terminaram trinta e três viagens. Destas, uma foi tomada por rebelião dos cativos a bordo e não se tem notícias do desfecho; é a única revolta registrada pelo *Slave Voyages* em todas as viagens analisadas aqui.<sup>67</sup>

Já no século XIX, vinte e seis viagens foram interceptadas por navios ingleses e terminaram em Freetown, Serra Leoa. As sessenta e três viagens restantes tiveram como destino vários portos americanos, brasileiros ou não, uma em Lisboa e outra em São Tomé. Vejamos o quadro a seguir.

**Tabela 1.1 – Destino das viagens negreiras armadas na Bahia, 1690-1817**

Período	Porto de desembarque	# de viagens	%
1690-1817	Bahia	3.351	96,50
1725-1817	Rio de Janeiro	38	1,09
1811-1817	Freetown (Serra Leoa)	26	0,74
1741; 1793-1814	Pernambuco	06	0,17
1790-1817	Maranhão	06	0,17
1814-1815	Havana	02	0,06
1698	Cartagena (Colômbia)	01	0,03
1704	Buenos Aires	01	0,03
1709	Martinica (França)	01	0,03
1727	Lisboa	01	0,03
1751	São Tomé	01	0,03

<sup>65</sup> Cf. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, acesso em 02/08/2022.

<sup>66</sup> TSTD, acesso 04 de outubro de 2019, às 19:03.

<sup>67</sup> TSTD, # 40302 (1784), a embarcação *Santíssimo Sacramento e São Francisco das Chagas* capitaneada por Alexandre José de Barras Lima comprou 331 escravos em Benguela.

1760	Barbados (Inglaterra)	01	0,03
1778	Pará	01	0,03
1785	La Guaira (Venezuela)	01	0,03
1714-1715	Porto ignorado nas Américas	03	0,08
1690-1817	Destino ignorado	33	0,95
<b>1690-1817</b>	<b>Total</b>	<b>3.473</b>	<b>100</b>

Fonte: <https://www.slavevoyages.org/voyages/3m2xHzvL>, acesso em 02/08/2022.

Alguns destinos não deixam de chamar a atenção. Sete viagens armadas na Bahia desembarcaram africanos em colônias de três impérios europeus diferentes: Inglaterra, França e Espanha. Das redes transimperiais do comércio negreiro são bem mais conhecidas as que ligavam o Rio de Janeiro à Colônia do Sacramento e daí a Buenos Aires. Ao analisar as datas das viagens não se percebe conjunturas que pudessem atrair os traficantes baianos. Poderíamos pensar numa exceção para o caso de Havana cujo mercado atrairá os negreiros baianos ao longo do século XIX.<sup>68</sup>

Nos 127 anos desta pesquisa, 3.451 viagens negreiras compraram 1.080.501 africanos dos quais 972.877 foram desembarcados na Bahia. No mesmo período, todo o Brasil recebeu 1.974.433 cativos, 49,27% deles dos quais foram, portanto, conduzidos para Salvador. Quando comparamos os desembarques na Bahia com os 5.930.772 desembarcados nas Américas no período, 16,4% foram destinados ao porto de Salvador.<sup>69</sup>

<sup>68</sup> TSTD, # 14621 (1814); 14647 (1815); 2357 (1824); 1274 (1833); 3668 (1848) e 4166 (1853). Alex Borucki, “The Slave Trade to the Río de la Plata, 1777-1812: Trans-Imperial Networks and Atlantic Warfare”, *Colonial Latin American Review*, v. 20, nº 1 (2011), p. 84-85 e 92-94.

<sup>69</sup> <https://www.slavevoyages.org/voyages/3m2xHzvL>, acesso em 02/08/2022. O Rio de Janeiro crescerá bastante ao longo do século XVIII, ultrapassando a Bahia em desembarques de africanos a partir da década de 1780, no entanto no volume acumulado Salvador será o maior porto até a independência, em 1822, cf. Cândido Domingues, “Salvador da Bahia, um porto negreiro na América portuguesa (c. 1574 - c. 1822)”, *Sines, História e Patrimônio, o Porto e o Mar Actas*, 1ª ed., Sines, Arquivo Municipal de Sines, 2017, p. 137-152. Se considerarmos as estimativas do *Slave Voyages*, o Rio de Janeiro teria recebido 1.095.112 africanos, contra 1.057.322 desembarcados em Salvador, cf. <http://www.slavevoyages.org/estimates/vVFLAxIY>, acesso em 02/08/2022. Para um resumo do tráfico no império português ver Daniel B. Domingues da Silva, “Brasil e Portugal no comércio atlântico de escravos: um balanço histórico e estatístico”, in. Roberto Guedes (org.), *África: brasileiros e portuguesas - séculos XVI-XIX*, Rio de Janeiro, Mauad X, 2013, p. 49-66; Roquinaldo Ferreira e Pablo Miguel Sierra Silva, “Spain, and the transatlantic slave trade”, in. Fernando Bouza, Pedro Cardim, e Antonio Feros (orgs.), *The Iberian world: 1450-1820*, Londres/Nova York, Routledge, 2020, p. 381-389. Ver também Maximiliano Menz e Wolfgang Lenk, “Escravidão, escravismo e tráfico de escravos”, in. Fábio Pesavento e Fernando C. G. de Cerqueira Lima (orgs.), *História econômica do Brasil Colônia*, São Paulo/Rio de Janeiro, Hucitec/EDUFF, 2022, p. 129-164. Para o tráfico no período ilegal ver Aderivaldo R. de Santana; Carlos



A tabela abaixo acompanha os desembarques de africanos no Brasil no período em estudo.

---

da Silva Jr.; Lucilene Reginaldo e Roquinaldo Ferreira, “Repensando o tráfico transatlântico de africanos escravizados na era da ilegalidade. *Afro-Ásia*, nº 65 (2022), p. 12–41. Para uma análise da escravidão sob uma perspectiva global ver Rafael de Bivar Arques, “A história global da escravidão atlântica: e perspectivas”, *Esboços*, Florianópolis, v. 26, nº 41 (jan./abr., 2019), p. 14-41.

Tabela 1.2 – Africanos desembarcados no Brasil, 1690-1817

Década	Bahia	Rio de Janeiro	Pernambuco	Maranhão	Pará	Paraíba	Santos	RGN	Ilha Grande	Não identificado	Total
1690	3.396	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.396
1691-1700	49.860	2.727	6.691	1.061	0	811	0	0	488	0	61.638
1701-1710	54.555	2.698	624	549	0	0	0	0	0	0	58.426
1711-1720	80.068	9.379a	6.303	506	0	879	248	0	0	0	97.383
1721-1730	95.253	37.061	39.456	0	0	1.892	0	0	121	0	173.783
1731-1740	99.055	24.615	21.178	77	0	912	0	0	0	0	145.837
1741-1750	99.440	52.584	29.753	201	0	388	1.058	0	0	0	183.424
1751-1760	77.865	17.646	32.841	2.056	4.388	0	0	0	0	290	135.086
1761-1770	68.328	37.022	28.914	6.115	7.693	0	0	0	0	0	148.072
1771-1780	80.053	17.142	22.344	5.962	8.408	0	0	0	0	0	133.909
1781-1790	83.755	32.044	18.296	14.997	3.208	353	0	0	0	0	152.653
1791-1800	98.738	101.652	13.580	11.904	7.854	0	2.399	224	0	0	236.351
1801-1810	104.536	157.137	37.323	24.957	8.941	0	0	0	0	0	332.894
1811-1817	85.599	169.366	56.239	11.032	2.515	0	0	0	0	0	324.751
<b>TOTAL</b>	<b>1.108.501</b>	<b>661.073</b>	<b>313.542</b>	<b>79.417</b>	<b>43.007</b>	<b>5.235</b>	<b>3.705</b>	<b>224</b>	<b>609</b>	<b>290</b>	<b>2.187.603</b>

Fonte: <https://www.slavevoyages.org/voyages/ucY6VJtL>, acesso em 14/08/2022.

a - 272 africanos foram classificados como “provincia do Rio de Janeiro” [sic], certamente algum lugar da capitania. Rio Grande do Norte (RGN)

A tabela acima revela que, apenas na última década do XVIII, o Rio de Janeiro ultrapassaria Salvador como porto de desembarque de africanos, porém, através de uma análise mais fina, por quinquênio, verifica-se que a Bahia esteve à frente do Rio até 1795. Essa liderança do porto baiano no comércio com a África também se confirma quando analisamos o número de viagens chegadas a Salvador. A tabela 1.3 mostra que, até 1810, Salvador recebeu mais viagens negreiras que o Rio de Janeiro. A mudança dá-se mediante uma queda brusca no tráfico baiano, resultado dos ataques britânicos aos navios negreiros no hemisfério Norte e da presença dos homens de negócio vindos com a mudança da Corte para o Rio de Janeiro em 1808.<sup>70</sup>

**Tabela 1.3 – Número de viagens negreiras destinadas ao Brasil, 1690-1817**

<b>Década</b>	<b>Bahia</b>	<b>Rio de Janeiro</b>	<b>Pernambuco</b>	<b>Amazônia</b>	<b>Totais</b>
1690	12	0	0	0	12
1691-1700	210	13	30	6	261
1701-1710	240	10	3	4	257
1711-1720	298	27	30	2	359
1721-1730	301	116	118	0	536
1731-1740	263	62	59	1	385
1741-1750	253	133	84	2	474
1751-1760	248	56	104	25	434
1761-1770	222	114	71	65	472
1771-1780	248	61	58	71	438
1781-1790	257	96	59	90	502
1791-1800	313	246	39	78	682
1801-1810	331	324	86	78	819
1811-1817	255	373	164	34	826
<b>Total</b>	<b>3.451</b>	<b>1.630</b>	<b>905</b>	<b>456</b>	<b>6.442</b>

Fonte: <https://www.slavevoyages.org/voyages/sUAXImSL>, acesso em 13/08/2022. Em 1752, há uma viagem saída de Pernambuco, mas com destino não identificado (TSTD, #52117).

Estes dados do *Slave Voyages* agregam os portos menos expressivos aos principais no Brasil. Além do Rio de Janeiro, algumas viagens chegaram a portos do sudeste em

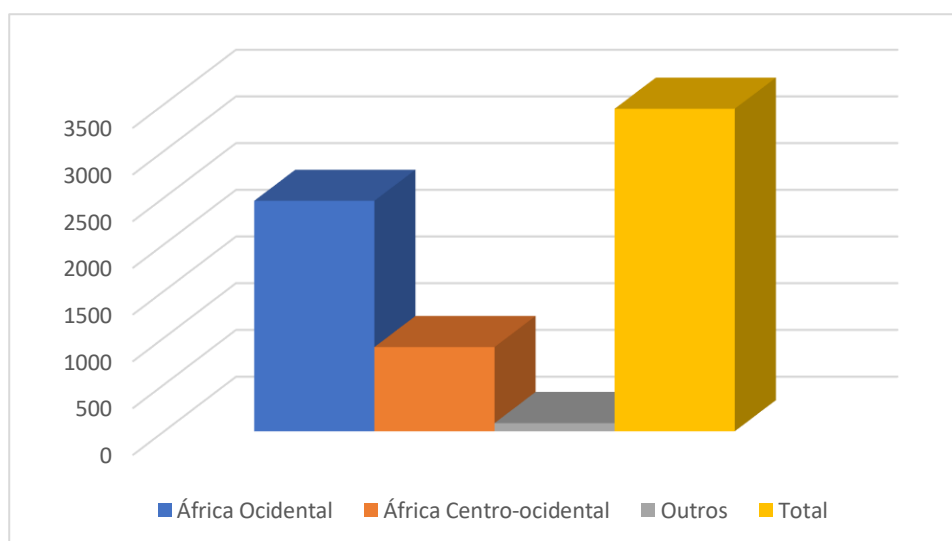
<sup>70</sup> Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 55-58.

Santos (10) e Ilha Grande (3). Já as viagens destinadas a Pernambuco e à Amazônia podem ser decompostas assim: Pernambuco (885), Paraíba (19), Rio Grande do Norte (1) (=905) e Maranhão (311) e Pará (145) (=456). Somando todas as viagens chegadas ao Brasil entre 1690 e 1817, são 6.457.

Contando com um porto negreiro único, a Bahia recebeu 53,44% das viagens chegadas ao Brasil. Um mercado negreiro de tamanha proporção só foi possível devido à forte economia açucareira do Recôncavo da Baía de Todos-os-Santos, à destacada produção de tabaco (tanto o exportado para Lisboa e revendido para a Europa e Oriente, quanto o utilizado como a mercadoria-moeda de negociação na Costa da Mina) e mesmo à sua vigorosa escravidão urbana.<sup>71</sup> Porém, o mercado baiano de escravos não se restringia ao consumo local. Como veremos no sexto capítulo desta tese, Salvador foi responsável por abastecer de mão de obra cativa as minas de ouro na primeira metade Setecentista e a lavoura do algodão na segunda metade. Vejamos quais eram os principais mercados africanos que alimentavam esse volumoso comércio de pessoas escravizadas para a Bahia colonial.

---

<sup>71</sup> Sobre a economia baiana colonial ver Stuart, *Segredos internos*, p. 77-206; Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*; Barickman, *Um contraponto baiano*; Mascarenhas, *Fortunas coloniais*, cap. 3 e 4; Daniele Santos de Souza, “Notas sobre a colonização e a escravidão no recôncavo”, in. José Ricardo Moreno Pinho e Antonietta d’Aguiar Nunes (orgs.), *Capítulos de história da Bahia: formação econômica*, Salvador, EDUNEB, 2020, p. 45-65; Halysson Gomes da Fonseca, “As dinâmicas econômicas no sul da Bahia na crise do antigo sistema colonial”, in. Pinho e Nunes (orgs.), *Capítulos de história da Bahia*, p. 101-153.



**Gráfico 1.1 - Principais regiões de embarque de africanos para a Bahia (1690-1817), segundo o número de viagens**

Fonte: <https://www.slavevoyages.org/voyages/ucY6VJtL>, acesso em 07/08/2022.

Nota-se que, em 71,42% das viagens negreiras que tiveram Salvador como destino final, os cativos foram adquiridos na África Ocidental, ou Costa da Mina.<sup>72</sup> Na África Centro-ocidental compraram-se 26,05%. Em conjunto, a Costa da Mina e Angola representaram 97,47% dos desembarques em Salvador. Os restantes 2,53% referem-se a 23 viagens oriundas da África Oriental, 18 vindas da Senegâmbia e 46 de locais não identificados.

Ao ler este trabalho, notar-se-á que falarei muito mais da Costa da Mina do que de Angola. Há capítulos sobre a região africana que não era colônia portuguesa, pelo contrário, era um mercado transimperial dos mais globalizados no continente. Sua onipresença nesse trabalho, portanto, se dá por ser o que mais abastecia de braços cativos a Bahia a partir da década de 1690. Isso, contudo, não significa que os traficantes *baianos* tivessem abandonado Angola. Eles mantiveram-se negociando com Luanda, ajudaram a abrir o comércio em Benguela na década de 1720 e, no último quartel do século, fortaleceram o tráfico com Cabinda, território reivindicado por Portugal frente a outras nações europeias.<sup>73</sup>

<sup>72</sup> A Costa da Mina “baiana” englobava um vasto território classificado no *Slave Voyages* como Windward Coast (Costa Sotavento), a Costa do Ouro, o Golfo do Benim, Baía de Biafra e ilhas do Golfo da Guiné.

<sup>73</sup> Sobre as relações do tráfico baiano com Angola ver Roquinaldo Ferreira, “Biografia, mobilidade e cultura atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX”, in. *Tempo*, v. 10, nº 20

Desde a perda do castelo de São Jorge da Mina para os neerlandeses, em 1637, e após o Tratado de Paz de Haia, de 1661, que a presença portuguesa ali passou a ser controlada. O criador perdeu a criatura, mas não de todo. A reaproximação comercial do Brasil com a Costa da Mina, via Bahia, ocorreu no último quartel do século XVII, quando Luanda passou a enfrentar dificuldades na oferta de cativos, inclusive devido a uma epidemia de febre amarela. Além de Salvador, a Costa da Mina atraía embarcações de outros lugares como a Paraíba, Santos, Pernambuco e Rio de Janeiro.<sup>74</sup>

Negociar ali, no entanto, não era fácil. Com maior ou menor intensidade, durante todo o século XVIII, uma galera de guerra neerlandesa protegia as águas da região e atacava os navios negreiros luso-brasileiros que abrissem comércio antes de ir ao Castelo de São Jorge pagar o imposto exigido de 10% da carga que levasse. Além dos neerlandeses, havia nas costas do Ouro e da Mina fortes inglês, francês e dinamarquês concorrentes no comércio e, algumas vezes, inimigos em guerras europeias.<sup>75</sup> Comerciantes e capitães negreiros tiveram que desenvolver técnicas e aprender a negociar numa região sem a proteção da Coroa, com acirrada concorrência europeia e regras culturais, mercantis e jurídicos de vários Estados africanos.

Aquela costa africana fornecia os africanos conhecidos como minas e jejes, de boa reputação como trabalhadores de corpos “robustos”. Ao adjetivar os africanos pelo biotipo e conhecimentos técnicos, os negreiros criaram classificações que lhes foram úteis

---

(jan/2006), p. 23-49; Ximenes, *Bahia e Angola*; Mariana P. Candido, “Os agentes não europeus na comunidade mercantil de Benguela, c. 1760-1820”, *Saeculum - Revista de História*, n° 29 (jul./dez. 2013), p. 97-124; da mesma autora, “Transatlantic links: the Benguela-Bahia connections, 1700-1850”, in. Ana Lúcia Araújo (org.), *Paths of the Atlantic Slave Trade: interactions, identities, and images*, Amherst/Nova York, Cambria Press, 2001, p. 239-272; da mesma autora, “Negociantes baianos no porto de Benguela: redes comerciais unindo o Atlântico setecentista”, in. Guedes (org.), *África*, p. 67-91; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, cap. 3.

<sup>74</sup> Sobre Paraíba, ver ANTT, JAT, mc. 96-A (Paraíba, 20/07/1698), agradeço a Camila Amaral a indicação deste documento; sobre um navio de Santos, ver Carta do ouvidor geral de Pernambuco ao Rei (Recife, 11/09/1702), AHU, CU, PE, cx. 20, doc. 1892. Enquanto o Rio de Janeiro foi proibido de mandar embarcações àquela costa, Pernambuco manteve-se negociando. Dentre a vasta bibliografia, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, cap. 1; Gustavo Acioli Lopes, *A Fênix e o Atlântico: a Capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1750)*, São Paulo, Alameda, 2018. Discutirei as influências do Tratado de Paz no tráfico da Bahia no cap. 2. Ver mapa 1 *Costa da Guiné no século XVII*.

<sup>75</sup> Sobre essa questão global do comércio na Costa da Mina e os reflexos para a Bahia, ver capítulo 2. Toby Green e Cândido Domingues, “O contexto holandês-africano: as Províncias Unidas entre África e Brasil, 1600-1650”, *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, Recife, n. 69 (2016), p. 41-86. Roquinaldo Ferreira bem sistematiza a presença portuguesa nesse teatro afro-europeu das concorrências seiscentistas, ver “A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (ca. 1637 - ca. 1700)”, *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 26, n° 44 (2010), p. 479-498.

como “propaganda”. Desse modo, os traficantes da Bahia exaltavam a força e conhecimento de mineração dos *mina*, enquanto os cariocas exaltavam a “passividade” dos *angolas* e belicosidade daqueles. Como o tráfico para as zonas auríferas procurava os *mina*, apesar da presença neerlandesa, o preço negociado em Minas Gerais compensa as dificuldades e o alto investimento.<sup>76</sup>

Quando os navios negreiros da Bahia começaram o comércio na Costa da Mina no fim do século XVII, eram seus fornecedores os Reinos de Benin e Allada. A partir de 1723, o Daomé dominaria a estes e tornar-se-ia senhor dos portos. Na segunda metade do século, outros mercados negreiros entraram em cena, como Porto Novo e Onim (atual Lagos, Nigéria). A ascensão e queda do Império de Oyó impactou o fornecimento de cativos no litoral até a abolição do tráfico.<sup>77</sup> Todo esse contexto foi permeado por muita diplomacia africana com Portugal. Da Costa da Mina partiram diversas cartas dos reis (*dada*) do Daomé buscando estreitar os laços comerciais com os monarcas portugueses, oferecendo-lhes até o monopólio comercial. Dos reis de Allada e do Daomé houve ofertas de terreno para a construção de feitorias. E de todos eles, Daomé, Ardra (Porto Novo), e Onim, ao longo do século XVIII, a Bahia e Lisboa receberam embaixadores que visavam reforçar acordos comerciais.<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> André João Antonil, *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, introdução e notas de André Mansuy Diniz Silva, São Paulo, Edusp, 2007 [1711], p. 98; Oliveira, ““Quem eram os ‘Negros da Guiné’?”, p. 588-589; Carlos da Silva Jr., “A diáspora mina-gbe no mundo Atlântico”, in: Aldair Rodrigues, Ivana Stolze Lima, Juliana Barreto Farias (orgs.), *A diáspora mina: africanos entre o Golfo do Benim e o Brasil*, Rio de Janeiro, NAU editora, 2020, p. 21-52; Moacir Maia, *De reino traficante a povo traficado: a diáspora dos courás do golfo de Benim para Minas Gerais (América Portuguesa, 1715-1760)*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2022, cap. 2. Os povos da Costa da Mina continuaram a prevalecer na composição étnica de Salvador Oitocentista ver João José Reis, *Rebelião escrava no Brasil. A História do levante dos malês em 1835*, São Paulo, Companhia das Letras, 2003, cap. 10; do mesmo autor, “Entre parentes: nações africanas na cidade da Bahia, século XIX”, in: Evergton Sales Souza; Guida Marques; Hugo R. Silva (orgs.). *Salvador da Bahia: retratos de uma cidade atlântica*. Salvador/Lisboa, EDUFBA/CHAM, 2016, p. 273-312.

<sup>77</sup> Law, *The Slave Coast*, cap. 6 e 7; Luís Nicolau Parés, *A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*, Campinas, Editora da Unicamp, 2006, cap. 1; do mesmo autor, *O rei, o pai e a morte. A religião vodum na antiga Costa dos Escravos na África Ocidental*, São Paulo, Companhia das Letras, 2016, cap. 6. Trabalhos sobre o tráfico colonial de africanos escravizados já analisaram o contexto político na Costa da Mina, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*; Domingues, “Perseguidores da espécie humana”, p. 36-49; Silva Jr., *Identidades afro-atlânticas*, p. 49-60; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, cap. 1, 2, 4 e 5.

<sup>78</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, cap. 7; Luís Nicolau Parés, “Cartas do Daomé: uma introdução”, *Afro-Ásia*, n° 47 (2013), p. 295-395; Mariza de Carvalho Soares, “Trocando Galanterias: a diplomacia do comércio de escravos, Brasil-Daomé, 1810-1812”, *Afro-Ásia*, n° 49 (2014), p. 229-271. Em 1796, dois embaixadores daomeanos foram batizados em Lisboa, o primeiro deles foi o irmão do Rei Agonglô, que recebeu o nome D. Manoel Constantino Carlos Luiz e faleceu em seguida de resfriado, cf. De Sua Majestade para d. Antão de Almada (Paço, 31/03/1796), ANTT, MSLIV, n° 821, doc. 57; Verger, *idem*, p. 292; Parés, *idem*, p. 307.

De modo diferente da Costa da Mina, Angola era uma colônia portuguesa, o que facilitava o comércio de cativos, especialmente nos portos de Luanda e Benguela. Entre 1690 e 1817, chegaram a Salvador 899 navios vindos da África centro-ocidental, enquanto 1.456 destinaram-se ao Rio de Janeiro. A cachaça carioca, ou jerebita agradou ao mercado angolano e estreitou os laços entre as praças garantindo uma parte importante do abastecimento do mercado negreiro fluminense.<sup>79</sup> Outra parte ficou a cargo de investidores reinóis que despachavam seus navios de Lisboa ou atuavam através de correspondentes residentes no Atlântico Sul. Essa parte do comércio tinha como protagonista os tecidos indianos e europeus.<sup>80</sup>

Esse contexto comercial, ainda que focado apenas no Rio de Janeiro, foi resumido por José Gomes Loureiro<sup>81</sup> no início do século XIX. Segundo registrou ele numa memória sobre o comércio colonial português, “de Benguela e Angola passam ao Rio de Janeiro, e seu sertão *os Cultivadores*, que este precisa, compram os seus comissários com fazendas que recebem de Lisboa, e alguns efeitos do mesmo Brasil: Metade ou três quartas partes daquelas fazendas que recebe[m] de Lisboa são vindas da Costa do Malabar”.<sup>82</sup> “Cultivadores” foi um eufemismo cínico utilizado pelo homem de negócio lisboeta para os africanos escravizados.

---

<sup>79</sup> Joseph C. Miller, *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison, University of Wisconsin Press, 1988, p. 464-468; José Curto C., “Vinho verso Cachaça. A Luta Luso-Brasileira Pelo Comércio do Álcool e de Escravos em Luanda, c. 1648-1703”, in. Selma Pantoja e José Flávio S. Saraiva, *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1999, p. 69-97; Roquinaldo Ferreira, “Dinâmica do comércio intracolonial: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)”, in. João Fragoso; Maria Fernanda Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa, (orgs.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001, p. 346-351; Camila Teixeira Amaral, “As práticas governativas de Dom João de Lencastre no Atlântico Sul: a regulação do comércio da aguardente entre Angola e Brasil (1688-1702)”, in. Giuseppina Raggi, João de Figueirôa-Rêgo e Roberta G. Stumpf (orgs.), *Salvador da Bahia: interações entre América e África (séculos XVI-XIX)*, Salvador/Lisboa, EDUFBA/CHAM, 2017, p. 121-138. Apesar da forte presença da cachaça no tráfico de Angola, Roquinaldo Ferreira mostrou que os tecidos da Índia tinham maior participação naquele comércio, ver *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*, tese (doutorado em História), University of California, Los Angeles, 2003, p. 48-68.

<sup>80</sup> Miller, *Way of Death*, cap. 15; Telma Gonçalves Santos, *Comércio de tecidos europeus e asiáticos na África Centro-ocidental: fraudes e contrabando no terceiro quartel do século XVIII*, dissertação (mestrado em história), Universidade de Lisboa, 2014; Bohorquez e Menz, “State contractors and global brokers”; Bohorquez, “Para além do Atlântico Sul”.

<sup>81</sup> Sobre a participação da família Gomes Loureiro no comércio com o Oriente, ver Ernestina Carreira, “O Comércio Português no Gujarat na Segunda Metade do Século XVIII: As famílias Loureiro e Ribeiro”, *Mare Liberum*, n° 9 (1995), p. 83-94.

<sup>82</sup> Memória escrita por José Gomes Loureiro (s/d [posterior a 1803]), ANTT, MNE, cx. 955 (grifo meu).



No porto e alfândega de Luanda, o aparato estatal buscava controlar ao máximo o comércio. Procuradores e caixas do Contrato Régio sobre a exportação de escravos trabalhavam para garantir a arrecadação dos impostos da Coroa. Armazéns de reinóis e de angolanos guardavam à espera dos tumbeiros os escravizados trazidos do interior. O clero católico batizava-os, colocando suas almas “em salvação” antes de enfrentarem as agruras dos porões e a travessia do Oceano. O governador acompanhava o comércio e, não raro, investia nele.<sup>83</sup>

Distantes dali, territórios hoje pertencentes à República de Angola (como Cabinda, Molembo e Ambriz) e Loango (atual Gabão) eram disputados entre Portugal e outras potências europeias.<sup>84</sup> Lisboa, no entanto, não tinha administração colonial suficiente na região que lhe assegurasse essa posse e impedisse a concorrência europeia naqueles mercados negreiros. Até mesmo Benguela, ao Sul, onde as instituições coloniais estavam mais presentes, sofria com investidas comerciais estrangeiras.<sup>85</sup> Nas palavras de Francisco Inocêncio de Souza Coutinho, governador de Angola (1764-1772), “os franceses, ingleses e holandeses que traficam na costa de África e que nos seus estabelecimentos [coloniais] não têm os durísimos serviços das minas do ouro preferem os de Angola, isto é, os de Cabinda e Loango aos da Costa da Mina pela segurança do

---

<sup>83</sup> Sobre a organização de Luanda para o comércio Atlântico, ver. José Carlos Venâncio, *A economia de Luanda e hinterland no século XVIII: um estudo de sociologia histórica*, Lisboa, Editorial Estampa, 1996, cap. 7. Para uma visão ampla do tráfico e colonização em Angola, no geral, e Benguela, no particular, ver Miller, *Way of Death*; Rosa Cruz e Silva, “Benguela e o Brasil no final do Século XVIII: Relações Comerciais e Políticas”, in. Pantoja e Saraiva, *Angola e Brasil nas rotas*, p. 127-142; Ferreira, *Transforming Atlantic Slaving*; Mariana P. Candido, *An African Slaving Port and the Atlantic World. Benguela and Its Hinterland*, Nova York, Cambridge University, 2013.

<sup>84</sup> Representação de Luís Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado, tenente coronel e engenheiro, fortaleza de São Francisco do Penedo, outubro de 1784, ANTT, MR, mç. 604, cx. 707, doc. 3; Notícias recente do Continente de São Paulo de Luanda na Costa da Guiné, vulgo Angola 1791, BPMP, n° 674, doc. 17. Phyllis Martin, *External Trade of the Loango Coast, and its Effects on the Vili, 1576-1870*, tese (doutorado em História), SOAS, University of London, 1970, p. 150- 156; David Birmingham, *África central até 1870: Zambézia, Zaire e o Atlântico Sul*, trad. Jorge Manuel Fragoso, Luanda, Empresa Nacional do Disco e de Publicação, 1981, p. 69-74; Joseph C. Miller, “A economia política do Tráfico Angolano de Escravos no Século XVIII”, in. Pantoja e Saraiva, *Angola e Brasil nas rotas*, p. 35-39; Ferreira, *Transforming Atlantic Slaving*, p. 83-88.

<sup>85</sup> Ferreira, *Transforming Atlantic Slaving*, p. 105-112; Daniel Domingues da Silva, “The Supply of Slaves from Luanda, 1768–1806: Records of Anselmo da Fonseca Coutinho”, in. *African economic history*, v. 38 (2010), p. 56-57; Mariana P. Candido, *Fronteras de Esclavización: esclavitud, comercio e identidad en Benguela, 1780-1850*, México, El Colegio de México, 2011, p. 32-33; da mesma autora, “The Formation of a colonial Society in the African Coast: Benguela and the Atlantic world, 1600-1780”, in. Polónia e Antunes (orgs.), *Seaports in the First Global Age*, p. 191-214.

transporte e pela maior docilidade dos costumes”.<sup>86</sup>

Portugal reconhecia como suas e buscava um reconhecimento internacional sobre aquelas regiões a partir do princípio jurídico *uti possidetis*, reconhecido internacionalmente desde o Tratado de Utrecht (1713). Nos seus termos, a posse de um território era definida pela antiguidade de sua ocupação. Lisboa reclamava tanto a chegada portuguesa ainda no século XV quanto sua ocupação, ainda que incipiente.<sup>87</sup> Em 1784, Portugal tentou edificar uma alfândega em Cabinda, porém bastou os materiais e funcionários chegarem ao porto para as rotas negreiras do interior desviarem-se para Molembo.<sup>88</sup> Os comerciantes dos sertões não queriam pagar impostos a Lisboa, e já tinham uma clientela internacional com quem negociavam havia muito tempo.

No século XVIII, mais ao sul, a rota Brasil-Moçambique-Brasil não era economicamente viável. Desde o início da centúria que o monarca português buscava fomentar aquele comércio negreiro sem êxito.<sup>89</sup> Em 1731, André Marques, representando os negreiros da Costa da Mina, justificou a falta de interesse da praça baiana em Moçambique, “pelo dilatado [tempo] das viagens e pela contingência das moções como

---

<sup>86</sup> Parecer sobre o comércio de escravos (Lisboa, 17/06/1774), ANTT, CLNH, mç. 46, doc. 10. Nota-se, aqui que, mesmo no último quartel do Setecentos, ainda persistia na mentalidade dos coevos um sistema de classificações dos povos africanos a partir de origem e “habilidades” para o trabalho. Mais uma vez os africanos da Costa da Mina são reputados para o serviço de mineração e os centrocidentais para a agricultura, sobre tais ideias cf. Souza, *Entre o “serviço da casa” e o “ganho”*; Silva Jr., *Identidades afro-atlânticas*; cap. 3.

<sup>87</sup> CONVENÇÃO celebrada entre o tenente coronel Luiz Candido Cordeiro Pinheiro Furtado, commandante do Forte construído no porto de Cabinda, e M.r Bernard de Marigny, commandante da esquadra franceza n’aquela estação, para a demolição do dito forte, assignada em Cabinda, a 21 de junho de 1784, in. *Collecção dos Tratados*, t. 2, p. 348-361; CONVENÇÃO entre a rainha a senhora Dona Maria I e Luiz XVI rei de França, com mediação de Carlos III rei de Hespanha, ácerca da demolição do forte de Cabinda, e declaração sobre os limites que deve ter o commercio dos francezes na costa occidental de África, assignada no Prado, a 30 de janeiro de 1786, e ratificada por parte de Portugal em 20 de fevereiro, e pela França em 5 de março do dito anno, in. *idem*, p. 410-419. Sobre o uso do princípio do *Uti Possidetis* na Diplomacia portuguesa, ver Lael Ferreira Neto *A doutrina do uti possidetis na tradição ibérica: A política externa expansionista do Marquês de Pombal*, monografia (graduação em Relações Internacionais), UnB, 2019. Agradeço a Naira Mota Bezerra pelo diálogo sobre o assunto e a indicação dos textos. Sobre as disputas europeias em Loango, ver Martin, *External Trade of the Loango Coast*, p. 143 e 150-156.

<sup>88</sup> Representação de Luís Candido Cordeiro Pinheiro Furtado, Tenente Coronel e Engenheiro, fortaleza de São Francisco do Penedo (10/1784), ANTT, MR, mç. 604, cx. 707, doc. 3; Miller, “A economia política do Tráfico Angolano”, p. 35-39; Luís de Oliveira Ramos, *D. Maria I*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2007, p. 149.

<sup>89</sup> Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 40-41; Ximenes, *Bahia e Angola*, p. 124-135. Os cativos negociados em Moçambique não gozavam de boa reputação e preço no mercado negreiro de Salvador, cf. Silva Jr., *Identidades afro-atlânticas*, p. 141-146.

pela dificuldade de pilotos práticos” para navegar as águas do Cabo da Boa Esperança. Segundo Marques, o capitão João Lopes dos Reis foi um dos que saiu da Bahia na tentativa de navegar as águas do Oceano Índico, mas acabou por chegar à “ilha de Mascarenhas que é povoada de franceses”. Outra tentativa malsucedida foi da nau *Santana*, saída do Rio de Janeiro, que “por não poder tomar a ilha de São Lourenço, Madagáscar, foi também arribada a Moçambique de que resultou ficar perdida dentro do mesmo cabo e desatinada”.<sup>90</sup> Em 1759, foi a vez de David de Oliveira Lopes e Luís Coelho Ferreira, proprietários da corveta *Jesus Maria José, São Francisco Xavier e Almas* tentarem abrir o comércio direto entre Bahia e Moçambique, também sem sucesso.<sup>91</sup>

Porém, não era apenas a distância e a dificuldade de navegação que atrapalhavam o comércio do Brasil na África Oriental. O mercado de Moçambique era frequentado pelos franceses das Ilhas Mascarenhas, contando, inclusive, com a participação do governador português local como ativo comerciante. A Rota do Cabo também era muito frequentada pelos navios ingleses e neerlandeses, aumentando o perigo para o comércio português em momentos de guerra. Por fim, conforme defende Luís Frederico Antunes, atrapalhavam o comércio baiano em Moçambique “o desconhecimento das regras de mercado entre as duas costas africanas e no facto de não possuírem nem terem acesso fácil e tão barato aos tecidos indianos”. Além destas características do mercado, pesavam também as características dos comerciantes indianos em Moçambique que “eram conhecidos pela perseverança profissional e pela forte corporação mercantil que os defendia, pelo menos desde meados do século XVIII”.<sup>92</sup>

Até o final do século XVIII, o comércio negreiro da Bahia com Moçambique foi frequente, porém, conduzido pelos marinheiros dos navios da Índia que, ao chegarem às

---

<sup>90</sup> Parecer de André Marques, representante dos armadores da Costa da Mina (Bahia, 08/01/1731), APEB, SCP, OR, v. 27, doc. 78-B. José Capela, *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1733-1794*, Porto, Ed. Afrontamento, 2002, p. 69-87.

<sup>91</sup> Requerimento de Luís Coelho Ferreira ao rei para mandar embarcação a Moçambique (Bahia, ant. 17/01/1759), AHU, CU, BA/AV, cx. 139, doc. 10722 (grifo meu). Ver também “Requerimento de David de Oliveira Lopes e Luís Coelho Ferreira, proprietários da corveta *Jesus Maria José, São Francisco Xavier e Almas*, ao rei para mandá-las a Moçambique” (Bahia, ant. 17/03/1760), AHU, CU, BA/CA, cx. 26, doc. 4979 (Anexo ao nº 4978). Ilha de São Lourenço era o antigo nome lusitano para Madagáscar. Ver também cap. 5, subsecção “Traficantes da Bahia nos *Livros dos Quartos* da Casa da Índia (1756-1776)”.

<sup>92</sup> Capela, *O tráfico de escravos*, p. 31-54 e 66-69; Luís Frederico Dias Antunes, “O comércio com o Brasil e a comunidade mercantil em Moçambique (séc. XVIII)”, *Dimensões*, n.º 19 (2007), p. 207-220; do mesmo autor “Nichos e redes: interesses familiares e relações comerciais luso-brasileiras na África Oriental (1750-1800)”, in. Maria F. Bicalho, Vera L. A. Ferlini (orgs.), *Modos de Governar: idéias e práticas políticas no império português, séculos XVI a XIX*, São Paulo, Alameda, 2005, p. 199-218.

praças de Moçambique e Angola, compravam escravos para si ou para quem lhes encomendavam na Bahia ou Rio de Janeiro. Os mareantes faziam-no nas suas “liberdades”, assim como levavam mercadorias do Oriente para diversas pessoas que lhes encomendavam em Lisboa.<sup>93</sup> A participação no comércio direto entre Brasil e Moçambique tornou-se maior no final do século XVIII, e avançando no Oitocentos.

\*\*\*

Quando elencou os diversos personagens que movimentavam a praça mercantil de Salvador em 1757, o engenheiro José Antônio Caldas já mostrou não haver exclusividade de rotas entre os homens de negócio, em especial, os que atuavam no tráfico negreiro.<sup>94</sup> A lista de Caldas, confrontada com outras fontes, deu sustento para a historiadora Cristiana Ximenes afirmar que “pode-se constatar que em todos os circuitos mercantis ‘frequentados’ por comerciantes baianos aparecem uma combinação de rotas diversificadas, tanto aquelas ditas majoritárias, quanto as minoritárias”.<sup>95</sup>

Ora, neste aspecto como em outros que veremos ao longo deste trabalho, o que movia esses homens de negócio, e algumas mulheres, era o lucro. Conquanto houvesse segurança, redução de riscos e mercado para receber os cativos, a mesma energia investida no último quartel do Seiscentos para retornar à Costa da Mina era disponibilizada para abrir e frequentar novas rotas negreiras. Prova disso são as várias tentativas, tanto da Bahia quanto do Rio de Janeiro, para irem a Moçambique.

### **Ordenamentos do comércio negreiro entre a Bahia e Costa da Mina: o longo século XVIII**

O tráfico negreiro da Bahia Setecentista pode ser compreendido por duas

---

<sup>93</sup> Relação dos escravos, que desembarcaram da Nau N. S<sup>a</sup> da Conceição, vinda do Estado da Índia a este porto da Bahia e nela deram fiança seus donos aos direitos que hão de pagar na Casa da Índia da Cidade de Lisboa (a) João Dias da Costa (Bahia, 03/01/1741), AHU, BA/CA, cx. 1, doc. 20 (anexo ao doc. 18). Na ementa consta dia 5, mas o documento referente aos escravos data do dia 3. Amaral Lapa, *A Bahia e a carreira das Índias*, p. 265. As naus da Índia também foram responsáveis por abastecer o residual mercado de escravizados de Lisboa até a proibição de novos escravos entrarem no Reino datada de 1761, cf. Filipa Ribeiro da Silva, “O tráfico de escravos para o Portugal setecentista: uma visão a partir do “despacho dos negros da Índia, de Cacheo e de Angola” na casa da Índia de Lisboa”, *Seculum*, n<sup>o</sup> 29 (2013), p. 47-73.

<sup>94</sup> Caldas, *Notícias geral desta Capitania da Bahia*, p. 353-356.

<sup>95</sup> Ximenes, *Bahia e Angola*, p. 134.

conjunturas de tempos médios. São dois meios séculos, com seus altos e baixos, conforme resumiu Braudel.<sup>96</sup> O primeiro momento iniciou-se na década de 1690 e acabou em março de 1756, quando o exclusivo do tráfico dos “24 navios do número” foi suprimido por Alvará Régio; e a segunda fase teve início neste último ano e encerrou-se com os acordos luso-britânicos de fim do tráfico ao Norte do equador, em 1817.<sup>97</sup>

### **Os “24 navios do número”, 1690-1756**

Muito já se escreveu sobre esse período, de modo que cabe a esta subseção apenas resumir os principais pontos sobre os famosos “24 navios do número”.

Na década de 1690, alguns homens de negócio de grosso cabedal e influência política na Cidade da Bahia intensificaram o comércio com a Costa da Mina, iniciado em ano desconhecido da década anterior. Nesse período, o comércio da Costa da Mina girava em trono de dezoito a vinte navios anualmente, que levavam o tabaco como principal mercadoria para a aquisição de pessoas escravizadas.<sup>98</sup>

O tabaco era um dos gêneros de maior importância para as receitas da Coroa que nessa mesma década buscava controlar melhor o seu comércio e evitar descaminhos. As últimas décadas do Seiscentos foram marcadas pela desvalorização de mercadorias coloniais na Europa e pela busca de d. Pedro II, a partir de 1690, fomentar o crescimento da economia portuguesa.<sup>99</sup> Os gastos militares foram outra razão para as mudanças na administração do tabaco. Conforme afirmou Salvado, “o catalizador da mudança foi, desta feita, a iminência de um conflito europeu em torno da sucessão da monarquia espanhola e a inevitabilidade do envolvimento português”.<sup>100</sup>

---

<sup>96</sup> Braudel, *Civilização material*, v. 3, p. 68-69.

<sup>97</sup> Alguns autores trataram de modo geral das relações entre a Bahia e Costa da Mina, cf. Corcino Medeiros dos Santos, “A Bahia no Comércio Português da Costa da Mina e a Concorrência Estrangeira”, in. Maria Beatriz Nizza da Silva (org.), *Brasil: colonização e escravidão*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2000, p. 221-227; Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, cap. 1.

<sup>98</sup> Nardi, *O fumo brasileiro*, p. 223.

<sup>99</sup> Vitorino Magalhães Godinho, “Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770)”, *Revista de História* (São Paulo), v. 7, nº 15 (jul.-set./1953), p. 74-78; Nardi, *O fumo brasileiro*, p. 81-93; Maria Paula Marçal Lourenço, *D. Pedro II, o pacífico (1648-1706)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2007, p. 256-265.

<sup>100</sup> João Paulo Salvado, “O estanco do tabaco em Portugal: contrato-geral e consorcios mercantis (1702-1755)”, in Santiago de Luxán (org.), *Política y hacienda del tabaco em los Imperios Ibéricos (siglos XVII-XIX)*, Madri, Centro de estudios Políticos y Constitucionales, 2014, p. 141. Ainda de acordo com Salvado, desde o século XVI que o tabaco teve “papel relevante na estruturação da elite de Lisboa” e, ao longo de todo o século XVIII, conforme aumentava seu consumo europeu, o seu o contrato era cobiçado pelos

Buscando evitar o descaminho e a desvalorização do tabaco, o rei mandou saber de d. João de Lencastre, governador da Bahia, qual a movimentação das mercadorias no tráfico africano e, a partir dos dados recebidos, passou a Carta Régia de 8 de janeiro de 1699, estabelecendo um número de 24 navios com licença para traficar na Costa da Mina e, segundo o historiador francês Jean Baptiste Nardi, limitando todo o comércio a 4.095 arrobas de tabaco.<sup>101</sup>

Assim nascia a polêmica “Lei dos 24 navios do número”, ou *numerus clausus*, que ao longo de toda a primeira metade Setecentista gerou contestações de homens de negócio que pretendiam mandar seus navios para aquela costa sem que possuíssem um “navio do número”. Segundo Nardi, no início dessa nova regulação o que contava eram as 24 viagens, e assim uma mesma embarcação poderia fazer mais de uma viagem. Mesmo estando aberto a qualquer que tivesse possibilidade de armar um navio negreiro e ocupar uma vaga nas “24 viagens”, o que se viu foi uma concentração do comércio nas mãos de alguns proprietários aos quais Nardi chamou de “oligarquia de negreiros”. João Verdoa possuía cinco embarcações e Pedro Fernandes Dourado tinha três. Desse modo, afirma o autor, “35% dos proprietários dispuseram de 45% da frota e 54% do comércio”.<sup>102</sup>

Não encontrei fontes que informasse quando a lista se consolidou e como as posições dos navios do “número” passaram a ser vendidos. As contestações, no entanto, passam a ser registradas pela documentação a partir do fim dos anos 1730. Nardi identifica essa década como o ponto de mudança da organização. A partir de algum ano desconhecido, a expressão os “24 navios” passava a referir-se aos donos, e não às viagens, “assim, entre 1728 e 1743, as 23 sociedades que faziam o comércio com a Costa da Mina dispunham de 88 navios, ou seja, três ou quatro cada uma”.<sup>103</sup>

Como veremos, as décadas de 1720 e 1730 foram de grandes ataques da WIC aos navios da Bahia na Costa da Mina. Era o tempo do auge da produção aurífera nas Minas Gerais e do tráfico. Em Salvador, discutia-se a formação de uma companhia de monopólio que pudesse enfrentar os ataques neerlandeses na África Ocidental e a desorganização no comércio. As opiniões, no entanto, eram muito diversificadas. Por fim, uma Carta Régia

---

grandes homens de negócio pois era “sabido que este contrato serviu de esteio à consolidação de seus sócios nos lugares de topo da elite mercantil de Lisboa e que foi a causa de acumulação das maiores fortunas de Portugal”, cf. p. 134.

<sup>101</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 44-46; Nardi, *O fumo brasileiro*, p. 223-225; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 94-96.

<sup>102</sup> Nardi, *O fumo brasileiro*, p. 225-227, citação à p. 226.

<sup>103</sup> Nardi, *O fumo brasileiro*, p. 227-231.

de 8 de maio de 1743, mandava que o vice-rei, conde das Galveas, reorganizasse o comércio num sistema de esquadras que deveria partir de Salvador num intervalo “nunca inferior a três meses”, cuja ordem seria sorteada entre os navios que já frequentavam aquela rota comercial. Esse modelo valeria tanto para o tráfico da Bahia, quanto para o de Pernambuco com a Costa da Mina. Assim, a primeira embarcação que saísse do porto de Salvador só voltaria à África Ocidental após a 24<sup>a</sup> fazer sua viagem.

Essa forma de comércio levou os traficantes que se sentiam prejudicados a atrasarem suas partidas, impossibilitando o bom êxito das mudanças. Novamente, em 1746, determinou-se que o sorteio fosse feito uma única vez com todas as embarcações, de modo que, fechando-se o ciclo das 24, recomeçasse com a primeira embarcação sorteada.<sup>104</sup>

A década de 1750 começava trazendo novo rei e muitas mudanças políticas. Continuavam, porém, as críticas contra a “oligarquia dos negreiros”. Com d. José e seu ministro Sebastiao José de Carvalho e Melo, as principais mercadorias da colônia passaram a ser fiscalizadas por uma nova instituição, a Mesa da Inspeção do Açúcar e do Tabaco.

A Mesa da Inspeção logo entrou em conflito com a Mesa do Bem Comum dos Comerciantes da Bahia e o primeiro deles foi por defender a interferência na distribuição de quotas para o investimento nos navios negreiros da Costa da Mina. Veremos isso no capítulo três. Com as mudanças pombalinas, à Mesa da Inspeção também caberá a regulação das saídas dos navios negreiros para a Costa da Mina, aumentando-lhe o seu poder sobre a economia colonial.<sup>105</sup>

O desembargador Wenceslau Pereira da Silva, intendente do ouro e primeiro presidente da Mesa da Inspeção, considerado por Verger “infinitamente mais [poderoso] do que os próprios vice-reis”, não poupou esforços contra a “oligarquia dos negreiros” e

---

<sup>104</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 89, doc. 7245 (Bahia, ant. 17/04/1747). Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 116-118; Nardi, *O fumo brasileiro*, p. 245-250; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 91-93 e 98-103. Novos estudos vêm discutindo os conflitos entre homens de negócio por uma vaga nos “24 navios”, ver Carlos Kelmer Mathias, “‘Como se fossem bens de morgado’”: considerações teórico-metodológicas acerca do espaço econômico do ouro e do sistema econômico atlântico”, in. Mathias, Ribeiro, Sampaio e Guimarães (orgs.), *Ramificações ultramarinas*, p. 51-71; Gabriel Silva de Jesus, “O monopólio dos vinte e quatro navios da Bahia para a Costa da Mina e os conflitos entre os homens de negócios (1750-1756)”, *Revista Angelus Novus*, ano 12, n. 17 (2021), p. 1-34.

<sup>105</sup> Idelma Aparecida Ferreira Novais, *A Mesa de Inspeção do Açúcar e Tabaco da Bahia, 1751-1808*, tese (doutorado em História), USP, 2016, p. 156-57.

a favor dos senhorios que não integravam os “24 do número”.<sup>106</sup> Nesse momento, ele compunha o governo interino com o arcebispo e o chanceler do Tribunal da Relação, enquanto se aguardava a chegada do 6º Conde dos Arcos de Goiás para assumir o governo da Bahia. Foram anos de muitas consultas, de muitos papéis viajando entre Lisboa e Salvador, ao ponto de alguns renomados homens de negócio, componentes de Mesa de Inspeção, afirmarem

que tem sido tão variáveis as resoluções que se tem tomado sobre o expediente desta navegação, sendo todas elas fundadas nos muitos e repetidos requerimentos, que tanto os comerciantes daquela navegação, como os administradores de alguns contratos (e não menos alguns particulares) e outros por esta Mesa [de Inspeção], que verdadeiramente não sabem tomar ponto certo no que será mais útil e conveniente para o futuro.<sup>107</sup>

Vê-se que a Mesa de Inspeção bem resumiu o que se passava há, pelo menos, duas décadas. Denúncias de todos os lados, centenas de folhas de papel depois, por fim, em 30 de março de 1756, o monarca liberou o tráfico da Costa da Mina a todos os seus vassalos, abolindo para sempre o sistema exclusivo dos 24 navios.<sup>108</sup>

### **Os novos tempos do tráfico livre, 1756-1817**

Após o terremoto de 1755, tudo o que d. José e seu ministro Sebastião José de Carvalho e Melo não precisavam era de problemas. Por ora, todo o intento estava em arrecadar mais para pagar os prejuízos dos desastres. Desse modo, várias medidas foram tomadas para racionalizar mais o Estado e ampliar a arrecadação. Algumas delas já estavam em curso, como a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão

---

<sup>106</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 2, doc. 124-125 (Bahia, 30/06/1751); Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 118-123; Nardi, *O fumo brasileiro*, p. 250-253; Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 36-40; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 104-120.<sup>106</sup>

<sup>107</sup> Parecer da Mesa de Inspeção à Portaria do vice-rei (Bahia, 1753); APEB. SCP. OR, v. 53, doc. 15, f. 39-40. Sobre governos interinos, ver Naira Maria Mota Bezerra, “*E se acham nomeador para o governo interino deste Estado...*”: *Governos provisórios da Bahia nos séculos XVII e XVIII*, dissertação de mestrado, UFF, 2018.

<sup>108</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 123-127; Nardi, *O fumo brasileiro*, p. 253-257.



(CGGPM) para impulsionar o desenvolvimento da região amazônica e o tráfico negreiro. O terremoto foi, portanto, um propulsor do que já vinha ocorrendo.<sup>109</sup>

A paz com o Reino do Marrocos está nesse bojo. Até então os navios da carreira do Brasil eram obrigados a navegar em frota para evitar, em especial, os constantes ataques das nações muçulmanas na altura da costa saariana. Conforme registrou o experiente homem de negócio Jacome Ratton

logo que se fez a paz com o Rei de Marrocos, cedendo-lhe a praça de Mazagão, e se estabeleceu hum cruzeiro no estreito de Gibraltar contra Argelinos e Tunesinos, principiou a fazer-se o commercio em navios soltos, pelo que aumentou a atividade do commercio nacional, navegação, e produtos colonias a hum ponto de prosperidade tal, que já mais se poderia imaginar.<sup>110</sup>

Certamente foi nessa onda que Sebastião José também liberou o tráfico negreiro da Bahia, após mais de uma década de reclamações de alguns homens de negócio contrários aos *24 navios*. Por força do Alvará de 30 de março de 1756, d. José tornou o comércio com a Costa da Mina livre a todos os seus vassallos, levando o historiador Cid Teixeira a considerar a medida um “fôlego vivo” da economia negreira baiana.<sup>111</sup> De início, a Guerra dos Sete Anos (1756-1763) afastou as embarcações europeias, reduzindo a concorrência nos portos negreiros. Afastados sim, ausentes nunca! Ingleses e franceses também digladiaram nas águas africanas.<sup>112</sup> Porém, os reveses da Costa da Mina não

---

<sup>109</sup> António Carreira, *As Companhias Pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*, Lisboa, Editorial Presença, 1983, cap. 1; do mesmo autor, *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*, v. 1 (O comércio intercontinental Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII), São Paulo/Brasília, Companhia Editora Nacional/INL, 1988, cap. 2; Kenneth Maxwell, “Mudança”, in *A devassa da devassa: a Inconfidência Mineira: Brasil-Portugal, 1750-1808*, 6ª ed., São Paulo, Paz e Terra, 2005 [1973], p. 54-83; Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, cap. 3. Esses são temas de vasta bibliografia, outras obras serão citadas em momento oportuno.

<sup>110</sup> *RECORDAÇÕES de Jacome Ratton sobre ocorrências do seu tempo, de maio de 1747 a setembro de 1810*, 4.ª ed., Lisboa, Fenda, 2007 [1813], p. 85.

<sup>111</sup> Cid Teixeira, “Densidade histórica”, in DHAM, *Atas da Câmara: 1751-1765*, v. 10, Salvador, Prefeitura Municipal de Salvador, 1996, p. 10. Ver também Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 123-127; Nardi, *O fumo brasileiro*, p. 253-257. Ver também Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 94.

<sup>112</sup> Carta da Mesa do Comércio da cidade da Bahia ao rei (Bahia, 25/07/1753), AHU, CU, BA/AV, cx. 115, doc. 9012. O conde de Athouguia relata as notícias chegadas da Ilha do Príncipe sobre uma esquadra francesa fortemente armada, comandada por Monsieur Karue, que estava na Costa da Mina atacando os navios ingleses. Diziam ter apresado onze navios e afundado três, assenhorando-se de mais de 900 africanos escravizados. Naquele momento, encontrava-se na Ilha do Príncipe, havia tomado “uma corveta inglesa que vinha do Porto de Benim com a carga de 318 escravos”, cf. Carta do Vice-rei do Brasil ao Secretário de Estado (Bahia 10/05/1757), APEB, SCP, OR, v. 56, f. 239fv. doc. 17.

deixariam o fôlego ser totalmente exitoso. Nas águas litorâneas, com menor intensidade do que no alvorecer do Setecentos, a galera de guerra da WIC voltou a atacar os navios negreiros da Bahia.<sup>113</sup>

No continente africano, o Daomé via crescer o comércio fora de seus domínios, em Porto Novo, e buscou controlar a situação atacando-o em 1763. No interior crescia a expansão do Império de Oyó, desarticulando o fornecimento de cativos ao Daomé e forçando os navios a buscarem portos mais a Leste. Porto Novo passou a pagar tributos a Oyó e a funcionar como terminal de suas caravanas de escravos. Com a ascensão ao trono do Daomé, em 1774, Kpengla buscou a reanimação do tráfico de Uidá. Dessa vez, o *dada* mandou atacar as estradas que ligavam Uidá e Porto Novo na tentativa de afugentar os fornecedores de cativos de Oyó. Na década seguinte, já aliado de Porto Novo e Oyó, o Daomé investiu contra os portos de Ekpe (1782) e Badagri (1783-84).<sup>114</sup> Esse contexto de apenas duas décadas dimensiona o quanto a política negreira dos Estados da África Ocidental era dinâmica como qualquer outra política internacional coeva.

A partir do último quartel do Setecentos, o mundo euro-americano viu eclodir várias guerras e revoluções. Nas Américas, as colônias inglesas tornavam-se independentes e fundavam os Estados Unidos da América, arrastando o Atlântico setentrional para mais uma guerra envolvendo diretamente França e Inglaterra.<sup>115</sup> No Caribe, a revolução francesa abriu caminho para a revolta escrava de Saint-Domingue, que virou a Revolução Haitiana, que desagregou o mercado sacarino e apresentou ao mundo a primeira nação construída por ex-escravos, o Haiti.<sup>116</sup>

Enquanto isso, o século XIX acordava com a *jihad* (1804) de Usuman dan Fodio que criou o Califado de Sokoto (1809), abarrotando os portos negreiros da Costa da Mina

---

<sup>113</sup> Sobre o retorno aos ataques da WIC, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 245-251; Cândido Domingues, “Navios negreiros: múltiplas funções, máquinas complexas, capitais e riscos de uma viagem. Bahia, século XVIII”, 2021, texto inédito.

<sup>114</sup> Law, *The Slave Coast*, p. 125-126; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 238-245; Carlos da Silva Jr., “Interações atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no Século XVIII”, *Revista de História* (São Paulo), nº 176 (2017), p. 1-41 (cf. versão reduzida em “Interações Atlânticas entre Salvador da Bahia e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII”, in. Giuseppina Raggi, João Figueirôa-Rego e Roberta Stumpf, (orgs.). *Salvador da Bahia Interações entre América e África (séculos XVI-XIX)*, Salvador/Lisboa, EDUFBA/CHAM, 2017, p. 73-97.

<sup>115</sup> Eric Hobsbawn, *A era das revoluções*, São Paulo, Paz e Terra, 1991 [1962], p. 104-105. Andre Gunder Frank, *A acumulação mundial – 1492-1789*, Lisboa, Estampa, 1979 [1978], cap. 5.

<sup>116</sup> Marcel Dorigny e Bernard Gainot, *Atlas das escravidões: Da antiguidade até nossos dias*, Petrópolis, Vozes, 2017, p. 68-75.

de prisioneiros de guerra e reaquecendo o comércio negreiro.<sup>117</sup> Em 1808, era a vez da Família Real portuguesa abandonar o Reino na iminência de ser invadido pelas tropas napoleônicas e fugir para a colônia tropical.<sup>118</sup> Todos esses eventos incidiram diretamente, em diversos níveis, no tráfico da Bahia.

Esse período, no entanto, enfrentou dois momentos distintos e difíceis que serão abordados mais à frente. O primeiro, que simultâneo recorrendo à famosa Era das Revoluções, vai de 1776 a 1807, quando os negreiros portugueses enfrentaram ataques inimigos em resultado das guerras europeias e da disputa por Cabinda. O segundo momento, refere-se ao início da primeira fase da ilegalidade do tráfico brasileiro (1808-1831), iniciada em 1808 e finalizada com a Convenção Adicional de 1817.<sup>119</sup> Logo depois o Brasil retomaria o curso de sua história como Império independente, ignorando os acordos antitráfico e fazendo recrudescer o escravismo. Essa já é outra história.

### **Tempos de revoluções, 1776-1808**

Para compreender melhor a influência da Era das Revoluções no tráfico do Brasil, no geral, e da Bahia, em particular, precisamos pensar em duas questões indissociáveis. Se por um lado o perigo de ataques nos mares africanos era real, inclusive assaltos a navios negreiros portugueses cuja bandeira era neutra, por outro, a guerra no Atlântico Norte e o devastador furacão de 1780, que assolou o Caribe, abriram o mercado açucareiro para o nordeste do Brasil, que também vivia um crescimento na produção de algodão.<sup>120</sup> Para os traficantes, era um risco que valia a pena enfrentar e isso fica evidente

---

<sup>117</sup> Reis, *Rebelião escrava no Brasil*, cap. 6.

<sup>118</sup> Jorge M. Pedreira e Fernando Dores Costa, *D. João VI: um príncipe entre dois continentes*, São Paulo, Companhia das Letras, 2008, cap. 5 a 7.

<sup>119</sup> Carlos da Silva Jr. mostra uma tendência historiográfica brasileira a desconsiderar o período de c. 1801 a 1831 como este primeiro momento de ilegalidade, ao que classificou de “riocentrismo”, ver “A Bahia e a Costa da Mina no alvorecer da Segunda Escravidão (c. 1810-1831)”. *Afro-Ásia*, nº 65 (2022), p. 97.

<sup>120</sup> Schwartz, *Segredos internos*, cap. 15; Barickman, *Um contraponto baiano*, p. cap. 1 e 226-231; Stuart B. Schwartz, *Mar de tormentas: Uma história dos furacões no Caribe, de Colombo ao Katrina*, São Paulo, Companhia das Letras, 2021, p. 122-140; Silva Jr., ““Escorpiões venenosos””, p. 91-93. Silva Jr. lembra que a crise no Caribe já vinha da década de 1760, quando eclodiram várias revoltas escravas, cf. p. 90. Sobre o algodão ver cap. 6 desta pesquisa. Apesar da neutralidade portuguesa, no início de 1780, Lisboa escreveu para seu diplomata em Haia, João Theotônio de Almeida Beja e Noronha, para desmentir notícias falsas sobre Portugal ter entrado em guerra contra os Estados Unidos e de estes terem atacado navios do Brasil. Segundo afirmou, eram ardis de “invejosos nos ganhos dos fretes dos navios portugueses, que se interessariam em desacreditar nossa Bandeira”, cf. Despachos de Lisboa para João Theotônio de Almeida Beja e Noronha, em Haia, (Lisboa, 25/06/1782 e 02/07/1782), ANTT, MNE, cx. 817.

na tabela 1.3 acima. Como se vê ali, a década de 1780 foi a primeira em que a Bahia alcançou a marca de mais de quinhentas viagens à África, abrindo uma era de crescimento, que sofreu os reveses da Abolição Britânica, mas que se manteve firme até a abolição brasileira do tráfico em 1850.

De início, a independência dos Estados Unidos frente a Coroa britânica colocou o Atlântico em reboição. As velhas rivalidades europeias voltaram. A França apoiou a ex-colônia e foi combatida pela antiga inimiga. O mundo atlântico tornou-se um palco de guerras. As frotas do algodão que vinham do Oriente Médio e Índia eram interrompidas no Mediterrâneo e no Atlântico, prejuízo que coincidiu com a destruição das plantações do Caribe.

Nesse ínterim, a quebra de patentes das máquinas de fiação na Inglaterra gerava um aumento do consumo de fibras.<sup>121</sup> Em contra-ataque, os ingleses também interceptavam cargas francesas. Os Países Baixos estavam cada dia mais enfraquecidos, tanto sua marinha mercante, quanto de guerra.<sup>122</sup> Restava a Portugal, nesse tabuleiro, usar seu privilégio de bandeira neutra, tornando-se um fornecedor para a Europa do serviço de transportes mais seguros para o algodão e outras mercadorias. Conforme afirma Bohorquez, “esto parece haberse dado principalmente durante las guerras de los noventa, momento en que los ingleses comenzaron a valerse de los negociantes portugueses para efectuar el comercio con Asia”.<sup>123</sup>

Mas não parou aí. Iniciada pelas políticas pombalinas, a produção do algodão no Maranhão e Pernambuco supriu em parte a necessidade das fábricas da Grã-Bretanha, a partir da década de 1780, e passou a destacar-se na composição da balança comercial luso-britânica, impactando na demanda brasileira por mais mão de obra escravizada.<sup>124</sup>

Enquanto isso, o velho açúcar voltou a ter seu mercado aquecido com a Revolta de Saint-Domingue. Destruídos os canaviais e fábricas daquela colônia, coube ao produto brasileiro, secularmente sustentado pelo escravismo, atender ao consumo europeu,

---

<sup>121</sup> Felipe Souza Melo, *O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII*, dissertação (mestrado em História Econômica), USP, 2017, p. 145; Thales A. Z. Pereira, *The Rise of the Cotton Trade in Brazil during the Industrial*, tese (doutorado em Ciências), PPGE/USP, 2017, p. 12.

<sup>122</sup> Charles R. Boxer, “El ocaso del Imperio holandês”, in. Carlo M. Cipolla, John. H. Elliott, *et alli, La decadencia económica de los imperios*, introdução de C. M. Cipolla, Madrid, Alianza Universidad, 1981 [1970], p. 195-221.

<sup>123</sup> Bohorquez, *Globalizar el sur*, p. 110.

<sup>124</sup> Sobre a balança comercial Portugal-Grã-bretanha, ver capítulo sexto.

aproveitando-se da alta de preço. Conforme registrou Azeredo Coutinho, “Todos sabem do alto preço a que tem subido o açúcar em toda a Europa, pela desgraçada revolução das colónias francesas nossas maiores rivais neste género de agricultura; e pelas grandes inundações que tem havido nas colónias espanholas; e nas inglesas pelos furacões de ventos muito fortes”.<sup>125</sup>

A fase do *Terror* (1793-1794) da Revolução Francesa aboliu a escravidão em fevereiro de 1794, contudo o trabalho escravo voltaria à legalidade com Napoleão Bonaparte, em 1802, exceto no futuro Haiti, que ficaria aguardando a vitória (que não veio) das tropas francesas frente aos revolucionários negros.<sup>126</sup> Durante a fase mais radical da Revolução Francesa, corsários a serviço da França intensificaram ataques ao tráfico de escravos e aos navios negreiros inimigos no Atlântico. No *Slave Voyages* encontramos dez navios portugueses tomados por franceses entre 1794 e 1801, conforme se vê na tabela 1.4 a seguir. Oito deles tinham saído do porto de Salvador, um de Lisboa e outro do Rio de Janeiro. Seis foram tomados nas águas da Costa da Mina, a viagem do Rio de Janeiro foi atacada em Angola e de três não temos registros.<sup>127</sup>

**Tabela 1.4 – Navios portugueses atacados por franceses na África, 1794-1801**

<b>Origem</b>	<b>1794</b>	<b>1797</b>	<b>1799</b>	<b>1801</b>	<b>Total</b>
Bahia	5	2	-	1	8
Rio de Janeiro	-	-	1	-	1
Lisboa	1	-	-	-	1
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>10</b>

Fonte: <https://www.slavevoyages.org/voyages/sUAXImSL>, acesso em 15/08/2022.

<sup>125</sup> José Joaquim de Azeredo Coutinho, “Memória sobre o preço do açúcar”, in. *Memórias Económicas*, t. III, p. 273. Stuart, *Segredos internos*, p. 342-355; Arruda, *O comércio do Brasil colonial*, p. 355-363; Barickman, *Um contraponto baiano*, p. 71-74; Dauril Alden, “El Brasil colonial tardio (1750-1808)”, in. Leslie Bethell (org.), *Historia de América Latina. América Latina Colonial – economia*, Barcelona, Editorial Critica, 1990 [1984], v. 3, 1990, p. 329-333; Jorge M. Pedreira, “From Growth to Collapse, Portugal, Brazil and the Breakdown of the Old Colonial System (1760-1830)”, *Hispanic American Historical Review*, v. 80, nº 4 (2000), p. 839-864.

<sup>126</sup> Hobsbawn, *A era das revoluções*, p. 121-122; Roman, *Saint-Malo au temps des négriers*, p. 258-259; Laurent Azevedo Marques de Saes, “A primeira abolição francesa da escravidão (4 de fevereiro de 1794) e o problema dos regimes de trabalho”, *Saeculum - Revista e História*, nº 29 (2013), p. 125-143. Sobre os reflexos na Bahia, ver Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 268-269; Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 84; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, cap. 5.

<sup>127</sup> <https://www.slavevoyages.org/voyages/sUAXImSL>, acesso em 15/08/2022.

Os ataques franceses de 1797 foram reportados a Lisboa pelo governador da Bahia, d. Fernando José de Portugal e Castro. Conforme a sua narrativa, dois corsários franceses chamados *Surprise* e *Venguer*, atacaram, em 17 de agosto de 1797, navios da Bahia que negociavam em São João Batista de Ajudá. A corveta *Graça* tinha fundeado apenas dois dias antes e ainda se encontrava com toda a carga quando foi tomada. Já a corveta *São João Nepomuceno*, perdeu parte da carga e oitenta africanos recém-negociados. Seguindo para Apé, os franceses atacaram o bergantim *Zabumba* com toda a carga, levando-o até Porto Novo, onde tomaram a carga de uma sumaca que se encontrava ali. Em seguida os franceses entregaram esta sumaca à tripulação do *Zabumba*.<sup>128</sup>

Ainda naquele agosto de 1797, enquanto alugava canoas no castelo de São Jorge da Mina, a corveta *Real Duque*, de Inocêncio José da Costa, foi atacada por duas lanchas e um navio chamado *Perseverança*, todos ingleses. A corveta do poderoso homem de negócio foi levada para Cabo Corso e o capitão inglês passou a utilizá-la em seu negócio em Ajudá. Reclamava o governador da Bahia que era de se estranhar um fato desses entre nações amigas.<sup>129</sup> Esse foi o único ataque a navios negreiros portugueses encontrado no *Slave Voyages*, entre 1770 e 1809, antes da repressão iniciada com o Tratado de 1810.

Em 1807, o governador de São Tomé e Príncipe informou à Junta do Comércio, em Lisboa, que o traficante Antônio Henriques Nogueira, morador da Ilha de São Tomé, vinha experimentando prejuízos no comércio a exemplo da “tomada de sua escuna Santa Rita, por uma Divisão Francesa, com setenta escravos e cem arrobas de cera”.<sup>130</sup>

---

<sup>128</sup> Ofício do governador da Bahia para d. Rodrigo de Sousa Coutinho (Bahia, 16/03/1798), AHU, CU, BA/CA, cx. 92, doc. 18125; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 268. A corveta citada por ser a *São João Nepomuceno e São Francisco de Paula* pode ser de propriedade de Ana Joaquina de São Miguel Cardoso, que chegara à Costa da Mina em julho de 1797, cf. TSTD, # 51273. A corveta *Graça* é a *Nossa Senhora da Graça e Flor da América* de Manoel José Ricardo, cf. TSTD, # 51281. Manoel José Ricardo foi importante traficante do fim do século XVIII e início do XIX. Mais interessante, ainda, é a trajetória de seu escravo Manoel Joaquim Ricardo que se tornou grande comerciante no Oitocentos e ao morrer em 1865 “pertencia aos 10% da população que formava a elite econômica de Salvador” ver João José Reis, “De escravo a rico liberto: a trajetória do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia oitocentista”, *Rev. Hist.* (São Paulo), n° 174 (2016), p. 15-68. Manoel Joaquim só foi libertado em 1841, quando já era rico.

<sup>129</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 92, doc. 18125; TSTD, # 51280, corveta por invocação Nossa Senhora da Conceição, Sr. do Bonfim. Os ataques “amigos” continuaram, em 1804, quando o navio *São José de Jaquiá*, indo de Lisboa para o Maranhão, foi tomado pelo corsário inglês *Marquis of Huntley*. Seu capitão “abriu a mala do Correio quebrando-lhe o selo, e de novo a tornou a selar”, cf. Ofício do governador do Maranhão ao visconde de Anadia (São Luís, 19/10/1804), AHU, CU, MA, cx. 137, doc. 10035.

<sup>130</sup> Da Real Junta do Comércio para d. João (Lisboa, 27/06/1807), ANTT, JC, mç. 62, cx. 202. No mesmo documento os deputados falam que Antônio Henriques Nogueira havia negociado embarcações com ingleses e franceses “por ignorar inteiramente a existência do Real Decreto [de 3 de junho de 1803, que proibia negociar as prezas]” dos corsários. Não encontrei a escuna *Santa Rita* no *Slave Voyages*, acesso em

## Tempos ilegais: o pós-1808

Apesar de a ilegalidade do comércio negreiro ao norte da linha do equador ter sido estabelecida com o Tratado da Santa Aliança assinado em Viena em 1815, seus antecedentes fazem-nos retroceder ao ano de 1808, quando mudanças importantes se abateram sobre o tráfico da Bahia com a Costa da Mina.

De acordo com Verger, “em 1807, dois acontecimentos vieram mudar completamente as condições das relações comerciais entre a Bahia e a Costa da Mina”: na Grã-Bretanha, o Parlamento aprovava a abolição do tráfico e em Portugal o Príncipe Regente, d. João, juntamente com sua Corte, deixava Lisboa fugindo da invasão napoleônica.<sup>131</sup> Mais uma vez a política europeia impactaria diretamente as relações da Bahia com a Costa da Mina.

Ao desembarcar em Salvador, d. João abriu os portos do Brasil às Nações Amigas, em janeiro de 1808, possibilitando aos homens de negócio da Bahia estreitarem relações com seus correspondentes na Grã-Bretanha como denunciavam as procurações registradas imediatamente após o ato régio.<sup>132</sup> Por outro lado, a política britânica contrária ao comércio negreiro encabeçaria a pauta diplomática com Portugal, trazendo preocupações e perdas aos traficantes da Bahia. Britânicos e portugueses da Bahia divergiam quanto à

---

15/08/2022. Quanto a Nogueira, ele aparece em apenas uma viagem da Bahia para a Costa da Mina, era o capitão do navio negreiro *Nossa Senhora do Pilar*, cf. TSTD, #. 40483 (1790).

<sup>131</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 317.

<sup>132</sup> Na sequência da chegada da Família Real aparecem as primeiras procurações de homens de negócio de Salvador emitidas diretamente para seus correspondentes em Londres, Liverpool e Gibraltar, cf. Procuração de Luís Francisco da Guarda (14/07/1808), APEB, SJ, LN, nº 160, f. 35-36; Procuração de João Antônio Pinto (27/05/1809), *idem*, f. 252fv; Procuração de Antônio José de Sousa da Costa (13/08/1810), LN, nº 164, f. 85v-86v; Procuração de João Rodrigues Souto (14/03/1811), *idem*, f. 202v-203f; Procuração de Antônio Borges de Campos (18/02/1814), *idem*, LN, nº. 180, fl. 106v-107f. Sobre a Abertura dos Portos, ver Wanderley Pinho, *A abertura dos Portos do Brasil na Bahia. Cairu, os Inglêses, a Independência*. Salvador: EGBA, 2008 [1961]; Lugar, *The Merchant Community of Salvador*, p. 73-84; Jorge M. Pedreira, “1810”, in. Roberto Carneiro, Artur Teodoro de Matos e João Paulo Oliveira e Costa (coord.), *Portugal, anos 10*, Lisboa, Textos Editores, 2010, p. 163-191; Pedreira e Costa, *D. João VI*, p. 202-210, 227-235. Chaterine Lugar mostrou o crescimento da participação de comerciantes ingleses no comércio da Bahia, especialmente após 1810, ver, *idem*, p. 176-193. Esse fenômeno não ocorreu sem a resistência do Corpo do Comércio da Bahia que, em 1808, representou ao Príncipe Regente contra a instalação de casas comerciais de estrangeiros, cf. “Representação que fez em 1808, o Corpo do Comércio da Bahia”, BN-RIO, Manuscritos, I-31, 12, 026.

amplitude de atuação do Artigo X do *Tratado de Aliança e Amizade*, assinado em 1810.<sup>133</sup> A discussão ficou por conta do que se considerava a Costa da Mina “portuguesa”, região onde se poderia manter o comércio. Diz o Artigo X que

Sua Alteza Real o Príncipe Regente de Portugal se obriga a que aos seus vassallos não será permitido continuar o comércio de escravos em outra alguma parte da Costa da África, que não pertença atualmente aos domínios de Sua Alteza Real, nos quais este comércio foi já descontinuado e abandonado pelas Potências e Estados da Europa que antigamente ali comerciavam; reservado contudo para os seus próprios vassallos o direito de comprar e negociar em escravos nos domínios africanos da Coroa de Portugal. Deve, porém, ficar distintamente entendido que as estipulações do Presente Artigo não serão consideradas como invalidando ou afetando de modo algum os direitos da Coroa de Portugal aos territórios de Cabinda e Molembo, os quais direitos foram em outro tempo disputados pelo Governo de França, nem como limitando ou restringindo o comércio de Ajudá e outros portos da África (situados sobre a costa comumente chamada na língua portuguesa a Costa da Mina).<sup>134</sup>

Vemos que a diplomacia europeia considerava os fortes negreiros uma posse das potências traficantes sobre o litoral africano. A essa política, intensificada na África Ocidental no século XVII, Roquinaldo Ferreira chamou de “primeira partilha da África”.<sup>135</sup> Desse modo, o forte de São João Batista de Ajudá, construído em 1721 com licença de Huffon, rei de Uidá, garantia o comércio legal aos portugueses (leia-se baianos), no Artigo supracitado. Não era, porém, o que os britânicos entendiam, e passaram a atacar os navios baianos naquelas águas, ainda em 1810. Em Salvador, o interesse pelo assunto foi tal que, tão logo obteve cópia dos dois tratados, a Typografia Silva Serva imprimiu-os para vender em sua loja.<sup>136</sup>

---

<sup>133</sup> Sobre as controversas interpretações ao Artigo X do Tratado, ver Paulo C. Oliveira de Jesus, *Mantendo o curso: restrições, subterfúgios e comércio da escravatura na Bahia (1810-1817)*, tese (doutorado de História), UFBA, 2017, cap. 2. Ver também Silva Jr., “A Bahia e a Costa da Mina”, p. 113-125.

<sup>134</sup> TRATADO de Aliança e Amizade entre o príncipe regente o senhor dom João, e Jorge III rei da Gran-Bretanha, assignado no Rio de Janeiro em 19 de fevereiro de 1810, e ratificado por parte de Portugal em 26 do dito mez, e pela Grã-Bretanha em 18 de junho do mesmo anno, in. *Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Publicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até o presente*, (comp., coord., e anotado por José Ferreira Borges de Castro), Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, t. 4, p. 396-415 (itálico do original; grifo meu). Não confundir com o *Tratado de Comércio e Navegação* de 1810 (*idem*, p. 348-395).

<sup>135</sup> Ferreira, “A primeira partilha da África”, p. 479-498; do mesmo autor, “From Brazil to West”.

<sup>136</sup> Jesus, *Mantendo o curso*, p. 82-99 e 147-156.



Enquanto isso, na outra margem do Atlântico, as notícias da chegada da Família Real ao Brasil foram recebidas por Adandozan, rei do Daomé, com a expectativa de fortalecer o tráfico negreiro com Portugal.<sup>137</sup>

A marinha britânica montou um forte controle das águas marítimas africanas na busca de impedir o tráfico. A primeira vítima portuguesa foi a escuna *Mariana*, de José da Silva Sena, aprisionada em Jaquim pelo navio *Dart*, sob o comando do capitão James Wilky em 30 de dezembro de 1810. Casco, aparelho e seguro foram avaliados em 10:600\$000 réis. As mercadorias para as negociações na costa africana valiam mais 14:174\$431 réis, somando tudo a pequena fortuna de 24:774\$431 réis. A escuna deveria comprar 341 africanos, cuja venda somada aos “Direitos Reais, Fretes e mais despesas”, alcançaria a soma de 30:155\$569 réis. As custas dos autos foram 16\$095 réis. Tudo somado perfazia um prejuízo de 54:946\$095 réis para os traficantes e o governo português. Essa primeira fase das apreensões inglesas foi até agosto de 1813. Foram apresados doze navios da Bahia, dois do Rio de Janeiro, um de Pernambuco e um da Ilha do Príncipe. Tudo somado alcançou um prejuízo estimado em 1.180:757\$378 réis, distribuídos em 88,8% da Bahia, 7,9% do Rio de Janeiro, 3,1% do Recife e 0,2% da Ilha do Príncipe. Abria-se, assim, uma era de fortes prejuízos aos investidores no tráfico, especialmente os baianos.<sup>138</sup> Portugal, contudo, não foi a única vítima das imediatas ofensivas da marinha britânica, a Espanha sofreu ainda mais, com quarenta e seis navios negreiros aprisionados até 1817.<sup>139</sup>

Enquanto isso, a Europa voltava à mesa diplomática para negociar a paz pós-Napoleão. Um dos pontos chave na política da Grã-Bretanha junto às nações negreiras foi a abolição do tráfico. A Portugal o assunto causava grande apreensão, afinal sua economia dependia da mão de obra cativa; por outro lado, mais do que nunca, ele próprio dependera dos britânicos para comboiar a Família Real ao Brasil e para defender e

---

<sup>137</sup> Rei Adandozan ao príncipe regente de Portugal, d. João (Abomé, 09/10/1810), in. Parés, “Cartas do Daomé”, p. 377-392; Law, *The Slave Coast*, p. 155-156; Soares, “Trocando Galanteria”.

<sup>138</sup> Diversas contas demonstrativas das perdas das embarcações tomadas pelos ingleses e o resumo geral de todas elas (Rio de Janeiro, 04/03/1815), ANTT, MNE, cx. 294. Há várias cópias deste documento em diversos arquivos. Estas foram consultadas por Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 317-333 e 679 (Apêndice A); Luís Henrique Dias Tavares, *Comércio Proibido de escravos*, São Paulo, Ática, 1988, cap. 1; Jesus, *Mantendo o curso*, p. 69-81 e 86. Em Salvador, um resumo das notícias foi publicado no jornal *Idade d’Ouro do Brasil*, cf. BN-RIO, *Idade d’Ouro do Brasil*, ed. 48 (16/06/1812).

<sup>139</sup> Michael Zeuske lista 28 traficantes donos de 46 barcos que foram reclamados pela Espanha frente à Grã-Bretanha através das “Reclamaciones de varios comerciantes de la Ysla de Cuba” (1817), cf. “Capitanes y comerciantes catalanes”, p. 75-76.

expulsar os franceses de seu território europeu. Em 1815, em Viena, portugueses e britânicos acordaram uma indenização aos negreiros lusitanos pelos ataques a seus navios no valor de 300.000 libras.<sup>140</sup> As tensões continuaram e, em 1817, o conde de Palmela informou o rei d. João VI sobre a possibilidade de a Grã-Bretanha desistir do Tratado de 1810 em favor da interrupção total do comércio de escravos em poucos anos.<sup>141</sup>

Quando o Acordo Suplementar de julho de 1817 ratificou o Tratado de 1815, chegamos ao fim do longo século XVIII do tráfico baiano. Verger considerou o período de legalidade no Golfo do Benim de 1678 a 1815, e não está errado.<sup>142</sup> Quis, nessa pesquisa, apenas estendê-lo a 1817, por ser um ato diplomático imediato ao Diploma de 1815. As negociações do Tratado da Santa Aliança tornaram ilegal o comércio de pessoas escravizadas ao norte do equador, região em que se situam São Tomé e Príncipe e a Costa da Mina, mas não Angola.

Em verdade, o tráfico da Bahia já estava ilegal muito antes do “brasileiro”. Desde 1811 que os negreiros de Salvador viviam uma nova realidade que os desafiava a se readaptar e unir forças para enfrentar a repressão britânica nas águas da Costa da Mina. Um dos subterfúgios usados foi pedir passaporte para seus navios negreiros declarando destinos em regiões pertencentes ao norte de Angola, como Molembo, o mais mencionado nesses documentos. Assim, velejavam até a Costa da Mina para negociar e retornar ao

---

<sup>140</sup> Leslie Bethell, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil. A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*, Brasília, Senado Federal, 2002 [1970], cap. 1; Valentim Alexandre, *Os sentidos do Império: questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português*, Porto, Edições Afrontamento, 1993, p. 269-287; João P. Marques, *Os sons do silêncio: o Portugal de Oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*, Lisboa, ICS, 1999, p. 101-113; Jaime Rodrigues, *O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*, Campinas, Ed. da UNICAMP, 2000, p. 97-100; Robin Law, *Ouidah: the Social History of a West African Slaving 'Port', 1727-1892*, Oxford, Ohio University Press, 2004, p. 155-160; Pedreira e Costa, *D. João VI*, p. 202-284; Pedreira, “1810”; do mesmo autor, “Guerras, afinidades e nacionalismos, 1750-1910”, in. Artur Teodoro de Matos, João Paulo Oliveira e Costa e Roberto Carneiro (coord.), *História. Portugal e Espanha. Amores e Desamores*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2015, v. 2, p. 155-328; do mesmo autor, “A economia e o império em Era de Abolições”, in. Miguel B. Jerónimo e José P. Monteiro (orgs.), *O direito sobre si mesmo: 150 anos da abolição da escravatura no império português*, Lisboa, Assembleia da República, 2019, p. 45-58.

<sup>141</sup> Convenção adicional ao Tratado de 22 de janeiro de 1815, entre Sua Majestade Fidelíssima e a Sua Majestade Britânica para o fim de impedir qualquer comércio ilícito de escravos por parte dos seus respectivos vassallos (Londres, 28/07/1817. Português e inglês), ANTT, *Tratados Inglaterra*, cx. 9, n.º 1. Alexandre, *Os sentidos do Império*, p. 307-11; Pedreira e Costa, *D. João VI*, p. 180-201 e 285-296; Alfredo C. T. Leite, *O tráfico negreiro e a diplomacia britânica*, Caxias do Sul-RS, EDUCS, 1998; Jesus, *Mantendo o curso*, cap. 1 e 2. Sobre as negociações da convenção adicional de 1817, cf. Guilherme de P. Costa Santos, *A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*, dissertação (mestrado em História), USP, 2007.

<sup>142</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 689 (Apêndice B).

hemisfério Sul o mais breve possível, “legalizando” a carga humana ilegal. Como disse Verger, “os métodos seguidos pelos comerciantes da Bahia eram menos brutais e mais sutis”.<sup>143</sup>

Estes estratégias teriam consequências no registro do volume do tráfico da Bahia no século XIX. Pela documentação oficial de saída dos navios, Molembo e Cabinda, suplantaram Luanda e despontaram numa participação no comércio para a Bahia como nunca tiveram, enquanto a Costa da Mina padecia de uma queda importante. João José Reis equacionou as estatísticas a partir da presença dos africanos na cidade do Salvador, mostrando que a Costa da Mina permanecia tão forte como outrora e iluminando os subterfúgios dos traficantes para enfrentar as proibições britânicas.<sup>144</sup>

Se, por um lado, o Oitocentos viu o maior número de pessoas escravizadas chegar às Américas, por outro, também foi o século que viu aumentar o risco dos investimentos e das perdas dos negreiros como resultado do aprisionamento de suas embarcações. Definitivamente, não foram as melhores águas para um capital fraco. Como diria um adágio da época, tudo teve que mudar, para que tudo permanecesse igual.

### **Içar velas...**

Por décadas a historiografia do tráfico da Bahia manteve uma visão autocentrada do comércio de escravos. Apenas o ouro e o tabaco foram considerados conectores dos homens de negócio da praça baiana com suas congêneres transnacionais, a partir das negociações na Costa da Mina.<sup>145</sup> Ora, essa visão simplificada dos processos globais envolvidos no tráfico atlântico de escravos deixa de fora as relações imperativas que os traficantes da Bahia precisavam manter com Lisboa, Porto e Viana do Castelo (para

---

<sup>143</sup> Jesus, *Mantendo o curso*, p. 156-180 e 184. Como mostra o autor, outros subterfúgios usados pelos homens de negócio da Bahia foi usar a bandeira espanhola, alegavam desconhecimento dos portos africanos ao Norte do equador, etc. Para uma análise dos subterfúgios desde 1810 até 1851, ver Verger, *Fluxo e refluxo*, cap. 11.

<sup>144</sup> Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 60; Reis, “Por sua liberdade me oferece uma escrava”, p. 232-290. Os dados atualizados do *Slave Voyages* colocam Cabinda à frente de Molembo. No período de 1811 a 1815, Cabinda recebeu seis viagens da Bahia, aumentando para 22 nos dois anos seguintes (1816-1817). Para a Costa da Mina, no mesmo período a queda foi de 112 viagens para 18. Para todo o período todo (1811-1817), Molembo recebera apenas duas viagens da Bahia, cf. <https://www.slavevoyages.org/voyages/ucY6VJtL>, acesso em 14/08/2022.

<sup>145</sup> Mary E. Hicks, “Financing the Luso-Atlantic Slave Trade, 1500–1840: Collective Investment Practices from Portugal to Brazil”, *Journal of Global Slavery*, v. 2 (2017), p. 273-309; Kelmer Mathias, “Como se fossem bens de morgado”.

ficarmos apenas nos três maiores portos lusitanos). Essas praças não eram apenas fontes de mais capitais para investimentos no tráfico africano, mas, também, eram a origem da renovação do grupo mercantil na colônia,<sup>146</sup> do acesso a tecidos ingleses e da Holanda,<sup>147</sup> de materiais para a construção naval oriundos do Báltico e Rússia,<sup>148</sup> de relações mais diretas com a Índia e de redistribuição das mercadorias coloniais por eles negociadas para as demais praças europeias.

Diante do apresentado, fica mais do que evidente que o comércio da Bahia com a África foi preponderante numa região: a Costa da Mina. Os dois mercados se atraíam e se complementava. Litoral e sertões de cada margem dialogavam no idioma do comércio e do lucro como velhos conhecidos. E, em verdade, à medida que o tempo passava, acabaram por ser grandes companheiros. Assim sendo, coube aos administradores coloniais e ao rei, junto com seus conselhos e diplomatas, buscarem instrumentos de regulação que garantissem a cobrança dos impostos, impedissem o descaminho fiscal e evitassem a falta de mão de obra cativa. Essa história não foi simples e os próximos capítulos buscam analisar as dimensões internas e externas ligadas ao tráfico da Bahia, no longo século XVIII.

---

<sup>146</sup> Pedreira, “Brasil, fronteira de Portugal”. A importância das relações familiares e regionais para a reprodução do grupo mercantil também foi notada no império espanhol, cf. Bohorquez, *Globalizar el sur*, p. 309-320.

<sup>147</sup> “Londres. Sobre o comércio de Portugal com Inglaterra. Insignificantes [1768, vários documentos]”, ANTT, MNE, cx. 955.

<sup>148</sup> Rómulo de Carvalho, *Relações entre Portugal e a Rússia no século XVIII*, Lisboa, Sá da Costa Editora, 1979, p. 148-159; João Miranda, *A ideia da Europa em Portugal na época de D. João V: comércio, diplomacia e visionarismo num projecto português de aliança com a Rússia de Pedro o Grande*, Lisboa, Edições Universitárias Lusófonas, 2000; Miguel Dantas da Cruz, “The diversification of Portugal’s commercial relations in the late eighteenth century: between discourse and praxis”, *e-JPH*, v. 10, nº 1 (Sum./2012), p. 37-61; Cândido Domingues, “Relações comerciais entre Dinamarca e Portugal na segunda metade do século XVIII”, 2017, texto inédito. Estes produtos europeus e tantos outros também eram negociados na Costa da Mina com traficantes neerlandeses, ingleses, franceses e dinamarqueses que ali iam comprar escravos. O próprio castelo de São Jorge tornou-se um mercado desses gêneros, Lopes, *A Fênix e o Atlântico*, p. 166-169.

## PARTE I – PROBLEMAS GLOBAIS, QUESTÕES IMPERIAIS: A BAHIA E A COSTA DA MINA

Os estudos sobre o tráfico negreiro na Bahia têm sido marcados pela análise de uma rivalidade mercantil nos moldes colônia *versus* metrópole.<sup>149</sup> Isso se dá, em especial, quando se analisa a comunidade negreira sediada na praça comercial de Salvador no século XVIII.<sup>150</sup> Duas características tornam o tráfico negreiro de Salvador diferente das demais praças coloniais do Brasil:

a) ao contrário do Rio de Janeiro, as relações comerciais da Bahia são, majoritariamente, com a Costa da Mina, um espaço que foge ao Império colonial português;

b) a comunidade de negreiros de Salvador, consolidada desde o século XVII, estava à frente da estabelecida no Rio de Janeiro e no Recife. Soma-se a isso a força dos homens de negócio de Lisboa no abastecimento negreiro do Rio de Janeiro. Essa ressalva está longe de negar as importantes relações do capital baiano-lisboetas, cada vez mais evidenciadas pela historiografia.<sup>151</sup>

---

<sup>149</sup> Na virada do século XX a historiografia do Império português viveu um vigoroso debate sobre as relações colônia *versus* metrópole, centro *versus* periferia, sobre isso ver, especialmente, Maria Fernanda Bicalho, “Centro e periferia: pacto e negociação política na administração do Brasil colonial”, *Leituras: Rev. Bibl. Nac. Lisboa*, S. 3, nº 6 (abr-out/2000), p. 17-39; Mello e Souza, *O sol e a sombra*, cap. 1; António Manoel Hespanha, “Depois do Leviathan”, *Almanack Braziliense*, nº (mai/2007), p. 55-66.

<sup>150</sup> As bases teóricas para esse debate na maior parte das vezes foram Novais, *Portugal e Brasil*, em que as relações da colônia com a metrópole são vistas a partir da dependência político-econômica. Por outro lado, as defesas de uma maior autonomia e agência colonial tem sustentação nos trabalhos de Fragoso, *Homens de grossa aventura*; João Fragoso e Manolo Florentino, *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001; Fragoso, Bicalho e Gouvêa, *O Antigo Regime nos trópicos*.

<sup>151</sup> Tratei do grupo mercantil da Bahia no capítulo 1; sobre seu investimento no tráfico negreiro ver capítulos 4 e 5. Sobre o Recife ver Souza, *Tratos e mofatras*; do mesmo autor “Comerciantes de escravos em Pernambuco (c. 1660 – c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial”, *CLIO*, v. 37 (2019), p. 116-143; Lopes, *A Fênix e o Atlântico*; Suely C. Cordeiro de Almeida, “Rotas Atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724-c.1752)”, *História* (São Paulo), v. 37 (2018), p. 1-31, da mesma autora, “A galera Aleluia da Ressureição e as almas em uma viagem entre Pernambuco e a Costa da Mina no ano de 1752”, in. Aldair Rodrigues, Ivana Stolze Lima, Juliana Barreto Farias (orgs.). *A diáspora mina: africanos entre o Golfo do Benim e o Brasil*. Rio de Janeiro, NAU editora, 2020, p. 201-227. Sobre o Rio de Janeiro temos uma vasta bibliografia que defende a ação de homens de negócio da praça no comando das transações negreiras sendo, inclusive, proprietárias do capital, ver Florentino, *Em costas negras*; Fragoso, *Homens de grossa ventura*; Sampaio, *Na encruzilhada do Império*. Novas

Assim sendo, o que se propõe nos capítulos que compõem a Parte II é melhor enquadrar o estudo da atuação do grupo mercantil da Bahia e seus projetos comerciais na política colonial portuguesa e, por conseguinte, nos limites das possibilidades da Coroa em relação ao jogo diplomático e econômico das demais nações europeias. Como afirmou Fernando Novais, na segunda metade do século XVII, “o tráfico negreiro passava, assim, a ser o nervo da concorrência colonial”.<sup>152</sup> E, como tal, seria uma atração para o enriquecimento, mas, também, um desafio político-econômico para Portugal.

Dessa maneira, tomaremos quatro pontos analíticos: dois deles com envolvimento global e dois outros internos ao Império português. De início, faz-se necessário enquadrar a posição portuguesa diante dos conflitos bélicos europeus do século XVIII, dos tratados de paz e comércio assinados por Lisboa e das relações luso-neerlandesas no tráfego marítimo. Em seguida, analiso as implicações da relação luso-neerlandesa com o comércio na Costa da Mina, quais as reais possibilidades de criação de companhias monopolistas para o tráfico de escravos naquela costa, bem como a “possível” rivalidade entre as praças de Salvador e Lisboa a partir do estudo das Mesas de Comércio: a Mesa do Espírito Santo de Lisboa e a do Mesa do Bem Comum, da Bahia.

---

pesquisas vêm questionando a força da comunidade mercantil carioca como dona do capital negreiro e inserindo agentes globais baseados em Lisboa como protagonistas desse negócio, ver Maximiliano Menz, “As ‘geometrias’ do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796-1807)”, *Revista de História* (São Paulo), nº 166 (jan-jun/2012), p. 185-222; do mesmo autor “Uma comunidade em movimento: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771”, *CLIO*, v. 37 (2019), p. 39-57; Bohorquez, *Globalizar el sur*; do mesmo autor “Para além do Atlântico Sul”.

<sup>152</sup> Novais, *Portugal e Brasil*, p. 39. Ver também Ferreira, “A primeira partilha da África”.

## CAPÍTULO 2 – TABULEIRO GLOBAL: BAHIA E COSTA DA MINA ENTRE PORTUGAL E PAÍSES BAIXOS

O segundo [motivo], e mais principal de que se seguiram algumas boas utilidades [no comércio da Costa da Mina] foram as guerras que estes anos passados houve na Europa, pois ocupadas as nações de França Inglaterra e Holanda não mandavam as suas embarcações à costa; como lá não metiam fazenda, nem extraíam escravos e ouro, tudo resultava em benefício nosso<sup>153</sup>

A historiografia brasileira do período moderno, infelizmente, não direciona a merecida atenção às guerras. Os historiadores europeus, por sua vez, não conseguem analisar a história do continente sem considerá-las seu *leitmotiv*. As batalhas épicas ou os grandes conflitos da Europa Moderna despertam maior atenção como definidoras de questões políticas, dinásticas ou mesmo econômicas, a exemplo de Lepanto (1571), da Guerra da Sucessão da Espanha (1703-14) ou da Era das Revoluções.<sup>154</sup> A guerra atinge, assim, todos os aspectos da vida e por conseguinte da história humana. Jorge Pedreira mostrou os reflexos diretos da imbrincada relação dos conflitos europeus com o comércio colonial e a indústria portuguesa entre 1780 e 1830.<sup>155</sup> Mais recentemente, Carrara e Sánchez Santiró apontaram a lacuna dos estudos sobre as influências bélicas nos sistemas

---

<sup>153</sup> Carta da Mesa do Comércio da Cidade da Bahia ao rei (Bahia, 25/07/1753), AHU, CU, BA/AV, cx. 115, doc. 9012.

<sup>154</sup> Fernand Braudel, *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na época de Filipe II*, v. 2, Lisboa, Livraria Martins Fontes Editora, 1983 [1966]; Reyes Fernández Durán, *La corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al libre comercio*, Madrid, Ecobook, 2011, em especial o cap. 4; Hobsbawn, *A era das revoluções. Em especial para os séculos XVI e XVII*, ver Luiz Carlos Soares, “As guerras comerciais no século XVII: uma “longa guerra” entre as potências europeias”, in. Rodrigo B. Monteiro e Ronaldo Vainfas, *Império de várias faces: relações de poder no mundo ibérico da Época Moderna*, São Paulo, Alameda, 2009, p. 216-239.

<sup>155</sup> Pedreira, *Estrutura industrial*, cap. 5. Pedro Puntoni muito bem enquadró o tráfico do Brasil Holandês nos conflitos luso-afro-americanos do Seiscentos, cf. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*, São Paulo, Hucitec, 1999; ver também Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000, p. 105-09, *passim*. Maria Verónica Secreto tece importante análise sobre o período revolucionário francês e o comércio negreiro platino, ver “Territorialidades fluidas: corsários franceses e tráfico negreiro no Rio da Prata (1796-1799). Tensões locais-tensões globais”, *Topoi*, v. 17, n° 33 (2016), p. 419-443.

fiscais nos impérios ibéricos.<sup>156</sup>

Os estudos das relações europeias com a África e a consequente construção da escravidão atlântica não puderam evitar a guerra como tema central. Entendendo a violência como fator primordial para a produção de escravos para o mercado americano, Toby Green mostrou a dinâmica de ascensão e queda de mercados regionais na Senegâmbia e a consolidação do comércio luso-africano no século XVI.<sup>157</sup>

Ao enxergar o tráfico como um fenômeno sistêmico que envolveu de forma direta Europa, África e América, Roquinaldo Ferreira mostrou como a guerra e os tratados de paz e comércio estiveram presentes, o tempo todo, nas relações afro-europeias a que chamou de “primeira partilha da África”.<sup>158</sup> Mariana Candido mostra que, mesmo mudando o foco das grandes guerras para conflitos cotidianos de violência, o tema continua sendo fundamental para se compreender as relações de poder político-comercial na África, em especial em Benguela e sua *hinterland*.<sup>159</sup> Por fim, Eltis e Richardson, analisando os preços de venda dos africanos nas Américas, entre 1700 e 1865, já afirmavam que “nesse período de intenso comércio houve enormes variações por quinquênio, impostas pela guerra generalizada no Atlântico”.<sup>160</sup>

Os estudos do tráfico de escravos para o Brasil, por sua vez, direcionaram-se bem mais para as guerras ocorridas na África, fossem elas entre europeus e africanos ou entre povos africanos, e menos para os conflitos entre as coroas europeias e seus reflexos diretos no tráfico. Assim foi com a batalha de Ambuíla (1665),<sup>161</sup> a expansão do Reino do

---

<sup>156</sup> Angelo Alves Carrara e Ernest Sánchez Santiró, “Introdução: guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial”, in. Carrara e Sánchez Santiró (orgs.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX) / Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*, México-DF, Instituto Mora; Juiz de Fora, Editora da UFJF, 2012, p. 11-23. Ao analisar Havana e o Rio de Janeiro, Bohorquez destaca o quanto a economia dessas duas cidades globais sentiu os reflexos dos conflitos internacionais, ver, especialmente, *Globalizar el sur*, p. 11-26, passim.

<sup>157</sup> Toby Green, “Cycles of War and Trade in the African Atlantic, circa 1550-1580”, in. *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa, 1300-1589*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012, p. 231-259.

<sup>158</sup> Ferreira, “A primeira partilha da África”, p. 486-494. Roquinaldo Ferreira também analisou a guerra em Angola, cf. *Transforming Atlantic Slaving*, cap. 4.

<sup>159</sup> Candido, *Fronteras de Esclavización*, cap. 5; da mesma autora, *An African Slaving Port*, cap. 4.

<sup>160</sup> David Eltis e David Richardson, “Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865”, *Topoi*, v. 4, n° 6 (2003), p. 14-19.

<sup>161</sup> Charles R. Boxer, “Uma relação inédita e contemporânea da Batalha de Ambuíla em 1665”, *Boletim Cultural, Museu de Angola*, n° 2 (1960), p. 65-73, Alencastro, *O trato dos viventes*, cap. 6 e p. 289-194. Ver também John Thornton, “As guerras civis no Congo e o tráfico de escravos: a história e a demografia de 1718 a 1844 revisitadas”, *Estudos Afro-Asiáticos*, v. 32 (dez./1997), p. 55-74.



Daomé em direção aos portos atlânticos da Costa da Mina<sup>162</sup> ou, ainda, da *jihad* de Usuman dan Fodio em 1804.<sup>163</sup>

Seguindo essa tradição, os estudos do tráfico na praça mercantil de Salvador buscaram respostas para a formação de uma comunidade de traficantes de escravos e sua relação com a Costa da Mina na dialética colônia *versus* metrópole, minorando questões estruturais da história europeia, inclusive a guerra, que acabavam por determinar a agência dos sujeitos, sendo um deles o próprio monarca português.<sup>164</sup>

Não quero dizer que estes estudos ignoraram completamente atividades bélicas agindo sobre o tráfico realizado pela Bahia setecentista, mas, quando o fizeram, focaram primordialmente os ataques da galera neerlandesa do Castelo de São Jorge da Mina aos navio negreiros portugueses, ou aos ataques franceses no período revolucionário do fim do século XVIII. Como se fossem eventos, ou épocas isoladas, os ataques da WIC não são analisados dentro do que Portugal, como monarquia europeia, passava no mundo colonial globalizado.

No entanto, são incontáveis os conflitos na Europa que, por sua característica peculiar de continente colonizador, logo ganhavam projeções globais atingindo terras e portos no Atlântico, no Índico e arquipélagos da Oceania. Os conflitos luso-neerlandeses do alvorecer do século XVII já apresentavam essa dimensão, levando Charles Boxer a afirmar que mereciam “muito mais ser chamada de Primeira Guerra Mundial do que a carnificina de 1914-18”.<sup>165</sup> Melón Jiménez vai reivindicar o título de conflito mundial

---

<sup>162</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 166-168 e 176-177; Paul Lovejoy, *A escravidão na África: uma história de suas transformações*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2002, cap. 4; Law, *The Slave Coast*, cap. 6 e p. 318-324; do mesmo autor, *The Kingdom of Allada*, Leiden, Research School CNWS, 1997, cap. 7; do mesmo autor, *Ouidah*, cap. 2; Oliveira, “‘Quem eram os ‘Negros da Guiné’?”, p. 567-605; Parés, *A formação do candomblé*, cap. 1; Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, cap. 2; Souza, Entre o “serviço da casa” e o “ganho”, p. 31-49; Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 36-49; Silva Jr., *Identidades afro-atlânticas*, p. 56-60; Cândido Domingues “Cidade da Bahia: fumo baiano, traficantes poderosos e outras histórias do comércio de escravos”, in. Domingues, Soares e Silva Jr., *Africanos na cidade da Bahia*, p. 17-31

<sup>163</sup> Reis, *Rebelião escrava no Brasil*, cap. 6; João José Reis, Flávio dos Santos Gomes e Marcus Carvalho, *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (1822-1853)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2010, cap. 1.

<sup>164</sup> Lugar, *The Merchant Community of Salvador*, p. 20; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 79-82 e 85-88; Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 32-35 e 60-62; Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 38-42; Raphael Freitas Santos, “A formação de um corpo de negociantes na Bahia: o ouro das minas e o tráfico atlântico de escravizados”, *Afro-Ásia*, nº 51 (2015), p. 9-35; Souza, *Tráfico e escravidão e liberdade*, p. 96-103 e 280-281.

<sup>165</sup> Charles R. Boxer, *O Império marítimo português, 1415-1825*, São Paulo, Companhia das Letras, 2002 [1969], p. 120. Luiz Felipe de Alencastro segue nesse esteio de análises sobre a formação do Atlântico Sul

para a Guerra dos Sete Anos, na segunda metade do século XVIII.<sup>166</sup> Uma e outra refletiram diretamente na história do comércio de africanos escravizados.

O apogeu do comércio de escravos para abastecer a *plantation* colonial nas Américas está totalmente interligado a acontecimentos globais. Muitos deles tiveram caráter ou origem europeia que influenciaram os negócios nos portos de compra de escravos, o acesso às mercadorias para a negociação e as matérias-primas para a construção de navios transoceânicos. De modo mais direto, destacam-se os ataques a embarcações mercantes, afundando os vasos ou roubando suas cargas, muitas delas compostas de africanos escravizados.<sup>167</sup>

A segunda metade do XVII e todo o século XVIII foi um período marcado por importantes conflitos internacionais que atingiram o comércio global. Foi também um momento de formação e aperfeiçoamento da diplomacia como a conhecemos hoje.<sup>168</sup> Nunca se estabeleceu tantos tratados bilaterais ou multilaterais no mundo europeu. A negociação da paz e assinatura de tratados, portanto, acabavam por delimitar as ações de reis e governantes coloniais. Os tratados de paz ou comerciais deveriam, dessa forma, estar sobre a mesa a cada nova tomada de decisões pelo monarca, conselheiros e seus mandatários e, certamente, em muitas delas isso pesou no que se refere ao tráfico negreiro. Eles definiriam e limitariam as ações dos vassallos d'El Rey de Portugal. Por vezes, como afirmaram os representantes da Praça mercantil da Bahia, em 1753, a guerra da Europa, no caso em especial, a Guerra de Sucessão Austríaca (1740-1748), atrapalhou o mercado negreiro europeu na Costa da Mina e “tudo resultava em benefício nosso” ao reduzir a concorrência.<sup>169</sup>

---

português, cf. *O Trato dos viventes*. Sobre os reflexos desses conflitos na economia do Atlântico Sul na primeira metade seiscentista, cf. Green e Domingues, “O contexto holandês-africano”, p. 41-86.

<sup>166</sup> Miguel Ángel Melón Jiménez, “Un juego diplomático plagado de incertidumbres. Las negociaciones que precedieron al comienzo y al final de la guerra entre España y Portugal (1762-1763)”, *Vegueta - Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, nº 16 (2016), p. 196.

<sup>167</sup> Frédéric Mauro, *Expansão européia (1600-1870)*, São Paulo, Edusp/Pioneira, 1980 [1964], p. 97-98; Rene de la Pedraja Toman, “Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII”, *ACHSC*, v. 8 (1976), p. 112-116; Melón Jiménez, “Un juego diplomático”, p. 214.

<sup>168</sup> O ponto nevrálgico para a formação diplomática moderna foi o apresamento da nau portuguesa Santa Catarina pela WIC no início do XVII. Após a Companhia leiloar a valiosa carga de porcelanas chinesas e o casco, contratou Hugo Grotius (Huig de Groot ou Hugo de Groot) que deu um parecer jurídico defendendo a teoria do *mare liberum*, cf. José Luís Cardoso, *História do pensamento económico português. Temas e problemas*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, p. 81-88. Ver também, Heloisa Meireles Gesteira, “Da liberdade dos mares: guerra e comércio na expansão neerlandesa para o Atlântico”, *Revista de História* (São Paulo), nº 154 (2006), p. 221-249.

<sup>169</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 115, doc. 9012.

A leitura do tráfico da Bahia aqui apresentada tem como partida duas pontos primordiais: por um lado, o impasse diplomático entre Portugal e Países Baixos sobre o comércio na costa africana e, por outro, a dependência portuguesa de comerciantes e embarcações neerlandesas para acessar o crescente mercado do Mar Báltico. A historiografia nunca centrou na diplomacia como um verdadeiro fator de influência nas relações lusitanas na Costa da Mina. Pierre Verger abordou, *en passim*, eventos envolvendo as duas nações. Roquinaldo Ferreira, por sua vez, foi mais além e investiu algumas páginas na análise das questões europeias na Costa da Mina.<sup>170</sup> Mais recentemente, Daniele de Souza foi categórica em afirmar: “não creio que a exigência do cumprimento de compromissos diplomáticos tenha originado tal cobrança, mas sim o interesse mercantil da WIC”.<sup>171</sup> Como veremos à frente, os diretores do Castelo de São Jorge da Mina não estariam de acordo com essa afirmativa. Nem eu!

Interesses mercantis não podem ser superiores aos Tratados Diplomáticos e à paz do Estado e, quando o são, os impérios classificam as relações comerciais como contrabando. Portugal, em todo o século XVIII, assim considerou o comércio dos “baianos” na Costa da Mina com neerlandeses e ingleses. Foi tanto que os navios negreiros que ia negociar nessa região sofriam uma fiscalização muito maior do que aqueles destinados a Angola. Teve, no entanto, que aceitá-lo uma vez que era vital para o abastecimento dos famosos africanos *minas* para o Brasil, especialmente para a Bahia.

Pelo exposto, cabe a este capítulo analisar as condições político-militares e a concorrência global em que se exercia o tráfico negreiro da Costa da Mina. Dessa forma, podemos visualizar melhor os fatores internacionais que afetavam as possibilidades de realização do tráfico da Bahia naquela costa.

### **O tráfico negreiro entre guerras, diplomacia e paz**

A Guerra luso-neerlandesa terminaria, por assim dizer, com o Tratado de Paz assinado em Haia, em 6 de agosto de 1661, à época da regência da rainha d. Luiza de Gusmão, quando reinava sua majestade d. Afonso VI, da dinastia bragantina.<sup>172</sup>

---

<sup>170</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*; Ferreira, “A primeira partilha da África”.

<sup>171</sup> Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 42.

<sup>172</sup> Sobre as negociações do Tratado de 1661 ver, Evaldo Cabral de Mello, *O negócio do Brasil – Portugal, os Países Baixos e o Nordeste (1641-1669)*, Lisboa, CNCDP, 2001, cap. 7 e 8; Cátia Antunes, *Lisboa e*

Concomitante a este, outro protocolo bilateral, dessa vez entre Lisboa e Londres, estabeleceu-se um acordo para o casamento de d. Catarina de Bragança com o rei Carlos II e as novas relações entre as Coroas foram ratificadas na capital inglesa em junho e julho de 1661.<sup>173</sup> Cumprida essa tarefa, restava a Lisboa pôr fim ao mais longo conflito da história portuguesa, o da Restauração frente à coroa de Espanha, o que se consolidou com o Tratado de Paz de 13 de fevereiro de 1668, após 28 anos de guerra. A paz com a Espanha teve intermediação decisiva dos ingleses nas negociações e estes contaram com a adesão “da elite política e de uma ‘opinião pública’ largamente urbana e cansada de um confronto tão longo”. Tanto foi assim, que Lord Sandwich fez questão de desfilarem pelas ruas lisboetas com a caixa que trazia o tratado de paz, e foi aclamado por “ingleses e portugueses [que] gritavam em uníssimo ‘Viva a Paz e quem a traz’”!<sup>174</sup> A primeira metade do Setecentos aproximaria os dois reinos ainda mais.

A Europa seguia para o final do tumultuado século XVII com um novo quadro econômico: o domínio inglês no comércio global.<sup>175</sup> Essa autoridade foi um dos frutos da paz estabelecida após quase um século de conflitos envolvendo ingleses e neerlandeses. Os Tratados de Breda (Países Baixos, 1667), após a Segunda Guerra Anglo-neerlandesa, e o de Westminster (Inglaterra, 1674), após a Terceira, acertaram as contas entre as duas nações. As relações entre elas vinham estremecidas desde o Ato de Navegação de Cromwell (1651), que atingiu diretamente a economia de transportes navais neerlandeses.<sup>176</sup>

---

*Amsterdão, 1640-1705. Um caso de globalização na História Moderna*, Lisboa, Livros Horizonte, 2009, cap. 7.

<sup>173</sup> TRATADO de paz e aliança entre El-Rei D. João IV e Carlos II Rei da Gran-Bretanha, e de casamento d’este Monarca com a Infanta de Portugal a Senhora D. Catharina (Londres, 23/06/1661), in. *Collecção dos Tratados*, t. 1, p. 234-258.

<sup>174</sup> Maria Paula Marçal Lourenço, *D. Pedro II: o pacífico (1648-1706)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2007, p. 135-137; TRATADO de paz entre El-Rei D. Alfonso VI e Carlos II Rei Hespanha, por mediação de Carlos II Rei da Gran-Bretanha (Lisboa, 13/02/1668) e PROCLAMAÇÃO das Pazes entre Portugal e Castella (Lisboa, 02/03/1668), in. *Collecção dos Tratados*, t. 1, p. 357-411.

<sup>175</sup> Carlo M. Cipolla, *História Económica da Europa pré-industrial*, Lisboa, Edições 70, 2000 [1974], cap. 10. A importância da Inglaterra no Setecentos foi bem resumida por Cipolla, “o ponto central da larga, intrincada e multilateral rede de comércio mundial que se estabeleceu durante o século XVIII foi Londres, com os seus grandes portos de mar, cais e entrepostos, os seus ricos bancos, os seus especialistas de seguros marítimos e os seus contactos comerciais à escala mundial”, cf. p. 324-325.

<sup>176</sup> Jaap R. Bruijn, “The Long Life of Treaties: The Dutch Republic and Great Britain in the Eighteenth Century”, in. Rolf Hobson e Tom Kristiansen (orgs.), *Navies in Northern Waters (Cass Series\_ Naval Policy and History)*, Londres/Nova York, Routledge, 2004, p. 41-58; Shavana Musa, “The Anglo-Dutch Wars”, in. *Victim Reparation under the Ius Post Bellum: An Historical and Normative Perspective*, Cambridge, Cambridge University Press, 2018, p. 33-73.

Ao mesmo tempo, Portugal entrava no reinado de d. Pedro II, cujo desafio maior era consolidar a dinastia bragantina, reerguer à economia do Império e reforçar a defesa de suas praças comerciais. No campo da economia “os anos de 1690 a 1705 foram de incontestável incremento e prosperidade mercantil para Portugal”, afirma Victorino Magalhães Godinho.<sup>177</sup> Nas palavras de José Luís Cardoso, nesses tempos Portugal experimentou um “complexo quadro de relações políticas e económicas à escala internacional”, que buscou evitar investindo num curto momento manufatureiro.<sup>178</sup>

Para tanto, o monarca buscou manter-se distante da Guerra dos Nove Anos (Guerra da Liga de Augsburgo ou Guerra da Grande Aliança, 1688-1697) inaugurando uma política de neutralidade nos conflitos europeus que seria reforçada no século seguinte. Porém, esta neutralidade não foi suficiente para evitar ataques a navios de bandeira portuguesa no Atlântico, afinal não era em toda parte que isso era respeitado em tempos de guerra.<sup>179</sup> Quatro embarcações negreiras da Bahia experimentaram a ação dos diretores ingleses de Cape Coast Castle “mal intencionados”. Verger considerou que ali ninguém sabia do estado de paz entre as coroas, porém transcreve um documento em que os diretores da Royal Company of Adventures, em Londres, afirmaram que “nunca demos ordem para que apresásseis nenhum navio, nem nenhuma carga pertencendo a não importa qual nação que não fosse a francesa”.<sup>180</sup> Parece-me claro que a única inimiga era a França, nas ordens londrinas. Não foi o que quiseram entender os funcionários na África. Vejamos como ocorreram os fatos.

Em 1691, o mestre Domingos Carvalho da Silva, recém-chegado da Bahia, passou na fortaleza inglesa de Cabo Corso e requereu licença do general Amaral para navegar nas costas de baixo, portos da Costa da Mina. Um capitão de uma nau inglesa, surta próximo ao forte, parou a sumaca por não lhe ter salvado com tiros, mandou uma lancha com tripulação armada e só aceitou as desculpas em troca de “um fecho de açúcar e alguns

---

<sup>177</sup> Godinho, “Portugal, as frotas do açúcar”, p. 79.

<sup>178</sup> Cardoso, *História do pensamento económico português*, p. 83-84. Ver também Godinho, “Portugal, as frotas do açúcar”; Jorge Borges de Macedo, “O pensamento económico do Cardeal da Mota – contribuição para o seu estudo”, *Revista da Faculdade de Letras*, Lisboa, série III, nº 4 (1960), p. 79-97.

<sup>179</sup> Sobre o período de neutralidade do governo de d. Pedro II, ver Lourenço, *D. Pedro II*, p. 218-224; Antunes, *Lisboa e Amesterdão*, p. 174-179; Joaquim Romero Magalhães, *O Algarve Económico, 1600-1773*, Lisboa, Editorial Estampa, 1993, p. 291-292; Pedro Puntoni, “O ‘mal do Estado Brasílico’: a Bahia na crise final do século XVII”, in Carrara e Sánchez Santiró, *Guerra y fiscalidad*, p. 282. Para uma análise mais geral da política de neutralidade portuguesa ver Novais, *Portugal e Brasil*, cap. 1.

<sup>180</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 58 e 68 (nota 54). Daniele Souza também analisa esse caso, cf. *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 44-45.

doces de que ficara o capitão tão contente que se banquetearam”. Após o mestre inglês ficar “fora de si”, disse “que Portugal tinha guerras com Inglaterra declarando-se por França a favor do El Rey Jacobo”. Domingos seguiu viagem para Anamabu, onde encontrou mais duas embarcações fazendo o seu negócio. Alguns dias depois, foram atacados por ingleses que, com sorte, ainda atacaram uma quarta sumaca que chegava. O roubo completo foi composto de “açúcares, tabaco, aguardentes, alguns negros e muito ouro que já tinham resgatado, fato de particulares e armas”, ao todo foram mais de 40 mil cruzados conforme narraram na Bahia. Os portugueses foram presos por alguns dias, salvo Domingos Carvalho, que resolveram mandar para Inglaterra justificando-se “[por]que o fundamento que tiveram fora dizer o mestre que havia guerras”.<sup>181</sup> Os diretores da Companhia Real Inglesa da África (*Royal Company* ou *Royal Company of Adventures*), em Londres, enviaram Domingos para Cabo Corso de onde deveria ir para Salvador sem custos; repreenderam os diretores da fortaleza africana e mandaram entregar as embarcações e as cargas tomadas.<sup>182</sup>

A pouco tempo do fim da guerra, em 1696, dois navios ingleses, um de quatorze peças de artilharia comandado pelo capitão João Hereford, morador das imediações de Londres, e outro de seis peças capitaneado por Francisco Martins, atacaram o patacho de Gonçalo da Costa que fazia a rota negreira de Loango para Cabinda. Os ingleses diziam ter “ordem do rei Guilherme para tomar todos os escravos”.<sup>183</sup>

Nesse mesmo ano de 1698, corsários irlandeses atacaram navios “ingleses e holandeses inimigos d[el] Rei, seu rei”, conforme registrou o escrivão da câmara de Santo Antônio da Ilha do Príncipe. Os sete irlandeses foram mantidos prisioneiros por um mês até que, em vereação de 1º de outubro, resolveu-se libertá-lo por serem da mesma religião católica. Os edis reforçaram o argumento que se devia evitar “qualquer ruína que poderá sobrevir a alguma embarcação portuguesa, constando que o dito prisioneiro e sua gente não tem nada com a nação portuguesa [...] antes que faça alguma preza”. Pesaram em favor dos irlandeses, também, as relações cordiais e o pouco comércio que fizeram com o patacho *Nossa Senhora da Guia*, capitaneado por Agostinho da Costa, pertencente à

---

<sup>181</sup> Do Conselho Ultramarino para o rei (Lisboa, 31/10/1691), AHU, CU, BA/LF, cx. 29, doc. 3660-3661; AHU, CU, cód. 252, f. 150v-151v.

<sup>182</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 68 (nota 54). O autor acessou apenas a documentação inglesa. Das quatro viagens apenas uma, a do capitão Brás Pereira Dormondo (#50026) está registrada no TSTD (acesso em 31/07/2020).

<sup>183</sup> AHU, CU, cód. 252, f. 204 (Lisboa, 17/12/1696). Agradeço a Ediana Ferreira Mendes por mandar-me esse documento.

Companhia Real da Guiné. Os vereadores e demais autoridades sabiam da chegada de outra embarcação da Companhia a qualquer momento e buscaram evitar maiores perigos libertando-os.<sup>184</sup> Ao que se vê, a paz da neutralidade não esteve em todos os recantos do império lusitano.

Foi inevitável, contudo, o envolvimento português no conflito espanhol. A guerra de Sucessão da Espanha (1701-1714) foi determinante para definir as relações diplomáticas de Portugal com a Inglaterra e os Países Baixos, culminando na criação de uma Liga Defensiva envolvendo as três nações e o Império Habsburgo de Áustria, em 16 de maio de 1703.<sup>185</sup>

Havia, no entanto, um impasse entre Lisboa e a WIC: o fim do pagamento de indenização pela artilharia deixada no Brasil e a quantia restante do acerto pelo sal de Setúbal e seus direitos, conforme o Tratado de 1661, ratificado em nova negociação em 1669. O lado lusitano dizia-se quite, enquanto a Companhia considerava dívidas em aberto. O Tratado da Liga foi a oportunidade para a renegociação.<sup>186</sup> Os Estados Gerais contaram, por seu termo, com as ações secretas de seu diplomata Francisco de Schonenberg em avaliar a capacidade bélica de Portugal e, em seguida, oferecer-lhe “acesso ilimitado a passaportes e licenças para a exportação de armamentos, materiais de construção naval, cereais e mão-de-obra especializada”. Implícito em tal oferta estava um alerta a d. Pedro II sobre a impossibilidade de acessar “o maior mercado de produção de armas de Europa”, caso recusasse os termos do referido Tratado.<sup>187</sup>

Ato contínuo aos acertos bélicos, passaram às tratativas econômicas. Ainda em

---

<sup>184</sup> *ACTAS da Câmara de Santo Antônio da Ilha do Príncipe (1672-1777)*, Introdução e notas Fernando Castelo Branco, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1970, p. 49-50. Essa viagem não está no TSTD, porém há outra registrada para este patacho com o mestre Agostinho, cf. TSTD, # 48961 (1698).

<sup>185</sup> TRATADO da Liga Defensiva entre El-rei d. Pedro II, Anna, Rainha da Gram-Bretanha e os Estados Geraes dos Paizes Baixos (Lisboa, 16/05/1703), in. *Collecção dos Tratados*, t. 2, p. 140-154. Noya Pinto, *O ouro brasileiro*, cap. 1 e p. 53-54; Mello e Souza, *O sol e a sombra*, cap. 2; Marília Nogueira dos Santos, Maria Fernanda B. Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa, “Guerras na Europa e reordenamento político-administrativa”, in. João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *O Brasil Colonial, volume 2 (c. 1580-c. 1720)*, 4ª ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2019 [2014], p. 543-587.

<sup>186</sup> ARTIGOS separados da Liga Defensiva (Lisboa, 16/05/1703), in. *Collecção dos Tratados*, t. 2, p. 154-159. Acertou-se o pagamento de 850.000 cruzados pelo que Portugal devia em sal e da artilharia deixada no Brasil.

<sup>187</sup> Antunes, *Lisboa e Amesterdão*, p. 180. Em 28 de julho de 1703 Guilherme Bostoq (ou Bostoque) assinou um contrato com o Conselho Ultramarino para fornecer pólvora e armas dos Países Baixos para Portugal, cf. “Assunto que fez Guilherme Bostoque no Conselho Ultramarino de 2.000 quintais de salitre, 2.000 quintais de pólvora e 2.000 espingardas com suas baionetas”, ANTT, CU, lv. 2, f. 4v-5v. O presidente do Conselho Ultramarino, o conde de Alvor, assinou o Tratado de Liga e esse contrato. Nesse mesmo livro encontram-se outros contratos semelhantes com homens de negócio neerlandeses.

Lisboa, o diplomata inglês John Methuen chegaria a um acordo e à assinatura do tratado que levou o seu nome, em dezembro de 1703.<sup>188</sup> Pouco mais de um ano e meio depois era a vez dos Países Baixos, através de seu Plenipotenciário em Lisboa, Francisco de Schonenberg, também garantirem o mercado português a seus “panos de lã e mais linifícios”. Em contrapartida os vinhos portugueses ganhavam melhores condições de entrada nesses dois mercados do norte.<sup>189</sup> Esse momento marca uma redução de danos na política internacional portuguesa e, por conseguinte, em sua economia. Como afirmou Maria Paula Lourenço,

para Portugal era imperioso, por um lado, evitar o choque político-militar com a Grã-Bretanha e a Holanda, cujas hostilidades podiam afectar de forma grave o tráfego comercial português [...]. Por outro lado, a posição atlântica de Portugal no quadro de um conflito europeu de carácter continental impunha a defesa não só da fronteira peninsular [...], mas, acima de tudo, a defesa das rotas e do tráfego marítimo português.<sup>190</sup>

A guerra de Sucessão, por sua vez, teve fundamental importância na história do tráfico atlântico de escravos. Responsável por fornecer 4.500 “peças da Índia” anualmente à América espanhola, a Companhia Real da Guiné e Índias da Espanha, ou simplesmente

---

<sup>188</sup> TRATADO de commercio entre El-Rei D. Pedro II, e Anna Rainha da Gram-Bretanha. Tratado de Methuen (Lisboa 27/12/1703), in. *Collecção dos Tratados*, t. 2, p. 192-197. João Lúcio de Azevedo, *Épocas de Portugal económico. Esboços de História*, 3ª ed., Lisboa, Livraria Clássica Editora, 1973 [1928], cap. 7; Jorge Borges de Macedo, “O Tratado de Methuen”, in. Joel Serrão (org.), *Dicionário de História de Portugal*, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1966, t. III, p. 48-55; Pinto, *O ouro brasileiro*, p. 24-38; Nuno Gonçalo Monteiro, “Identificação da política setecentista. Notas sobre Portugal no início do período joanino”, *Análise Social*, v. XXXV, nº 157 (2001), p. 961-987; José Luís Cardoso, Isabel Cluny, Fernando Dores Costa, Leonor Freire Costa, Conceicao Andrade Martins, Nuno Gonçalo Monteiro e Jorge M. Pedreira (orgs.), *Tratado de Methuen (1703). Diplomacia, guerra, política e economia*, Lisboa, Livros Horizonte, 2003; Leonor Freire Costa, “Relações económica com o exterior”, in. Pedro Lains e Álvaro Ferreira da Silva (orgs.), *História económica de Portugal, 1700-2000. Volume I - O Século XVIII*, 3ª ed., Lisboa, ICS – Imprensa de Ciências Sociais, 2010 [2005], p. 282-287; Antunes, *Lisboa e Amesterdão*, p. 178-185; José Luís Cardoso, “Política económica”, in. Lains e Silva (orgs.), *História económica de Portugal*, p. 345-349.

<sup>189</sup> TRATADO de commercio entre a Senhora Dona Catharina, Rainha da Gram-Bretanha, Regente do Reino em nome de seu Irmão El-Rei D. Pedro II, e os Estados Geraes das Províncias Unidas dos Paizes Baixos (Lisboa, 07/08/1705), in. *Collecção dos Tratados*, v. 2, p. 211-213.

<sup>190</sup> Lourenço, *D. Pedro II*, p. 225. A mudança do apoio português na guerra teve como uma das consequências o ataque francês ao Rio de Janeiro em 1710-1711, cf. Maria Fernanda Bicalho, *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003, p. 42-45 e 268-279; para uma análise das relações da Guerra com a política portuguesa de defesa do Brasil ver Miguel Dantas da Cruz, *Um império de conflitos: O Conselho Ultramarino e a defesa do Brasil*, Lisboa, ICS – Imprensa de Ciências Sociais, 2015, p. 60-83.



Companhia Real da Guiné, situada na antiga freguesia de São Paulo, às margens do Tejo, tinha adquirido o contrato do *asiento* espanhol em 1696 com duração de 6 anos e 8 meses.<sup>191</sup> A história deste acordo, no entanto, protagonizou cenas mais importantes referentes à guerra, do que à entrega dos cativos nas colônias espanholas.

A assinatura do *asiento* contou com a intervenção do Rei Sol, Luís XIV, antes mesmo de seu neto assumir o trono espanhol. Diante da “agonia de la dinastia de los Austrias”, o monarca português, indeciso e confiante na sua neutralidade no conflito iminente, não via com bons olhos assumir o contrato, porém seus súditos não queriam perder a oportunidade de assegurar o cobiçado negócio. A participação do monarca francês foi decisiva para a assinatura do contrato. Com isso, ele evitava que a Espanha tivesse um inimigo a Oeste possível entrada de tropas anglo-neerlandesas. O entusiasmo dos comerciantes portugueses com o contrato não durou muito. Desiludida dos lucros do *asiento*, em 1700, a companhia pediu o fim do contrato e foi prontamente atendida pelo rei Bourbon Felipe V, recém-chegado a Madrid. Apesar da companhia ter sido ressarcida pelas perdas durante o contrato, Portugal manteve-se do lado franco-espanhol por apenas um ano, como já sabemos.<sup>192</sup>

No desenrolar do conflito os franceses assumiram o *asiento* espanhol criando a *Compagnie de Guinée et de l'Assiente* ou, simplesmente, *Compagnie de l'Assiente*. Esta, por sua vez, empreendeu diversos ataques a navios negreiros portugueses e ingleses no Atlântico.<sup>193</sup> Segundo o governador d. Lourenço de Almeida, “quase todas as embarcações” armadas em Salvador para a Costa da Mina foram atacadas e roubadas pelos franceses que lhes tiravam o que necessitavam.<sup>194</sup> Corsários franceses atacaram a

---

<sup>191</sup> Elena Fanny Scheuss Studer, *La trata de negros en el Rio de la Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1958, p. 79-86; Fernández Durán, *La corona española*, p. 32-35. De acordo com António Carreira, esta companhia, também chamada de Companhia de Cacheu e Cabo Verde, foi fundada por “Alvará de 14 de janeiro de 1690, para actuar até o fim de Dezembro de 1696”, sendo depois negociado com Espanha para assumir o *asiento* em 1699, ver *Notas sobre o tráfico português de escravos (circunscritos à costa ocidental africana)*, 2.<sup>a</sup> ed. revista, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1983, p. 55-56.

<sup>192</sup> Studer, *idem*; Fernández Durán, *idem*. De acordo com Godinho, “a formação desta Companhia integra-se assim no conjunto coerente das soluções da crise” do fim do século XVII português, “Portugal, as frotas do açúcar”, p. 77. Godinho, no entanto, afirma que os portugueses foram expulsos pelos ingleses, o que, como se vê, não confere.

<sup>193</sup> Studer, *La trata de negros*, p. 113-116; Roman, *Saint-Malo au temps des négriers*, p. 30. Para um resumo da primeira viagem do *asiento* francês para Buenos Aires, cf. Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 145-148. Sobre o período do *asiento* francês para Espanha ver, Studer, *La trata de negros*, cap. 6; Fernández Durán, *La corona española*, cap. 2 e 3.

<sup>194</sup> Carta do Governador do Brasil para o rei (Bahia, 25/06/1710), APEB, SPC, OR, v. 7, doc. 615.

cidade de Ribeira Grande e a vila da Praia, na Ilha de Santiago.<sup>195</sup> Em Angola, por sua vez, as vítimas foram navio negreiros ingleses e portugueses.<sup>196</sup> De acordo com os números coligidos por Studer, entre 1703 e 1715, os navios negreiros franceses chegaram a Buenos Aires com três embarcações apreendidas: duas portuguesas e o buque inglês *Little London*, armado por Robert Heysham e Richard Holme. Este último chegou à Argentina, em maio de 1712, com 151 dos 193 africanos negociados.<sup>197</sup>

A cautela para evitar confiscos e perdas importantes de embarcações e mercadorias fez o rei Felipe V, de Espanha, por despacho de 26 de março de 1704, alertar aos comandantes de frotas para que evitassem aproximar-se dos territórios portugueses. Em carta ao almirante D. Diego Asension de Vicuña reforçou sua decisão e lembrou-o do despacho, afirmando

que la continuación de las guerras con Ingleses y Holandeses ocasionaba que sus Armamentos marítimos crucen todos los parajes, [logrando] el perjuicio universal de estos Comercios con la América, y que para precautelar no se suceda la desgracia [...] resolví ordenaros, [...] que os encaminaseis a cualesquiera de los Puertos de Cantabria San Sebastián u otros [...] precisamente como no sean los de Cádiz, San Lucas, costas, y demás cercanías de Andalucía, de los cuales, y de las Costas, y Puertos de Portugal, os habéis de apartar enteramente Creciendo cada día la confirmación de continuarse Estos atentados. [...] y añadiendo, que desviándoos siempre de los Puertos, y Costas de Portugal, y de las Islas Terceras que son de aquella Dominación [...].<sup>198</sup>

Por fim, o monarca mandou que assim que chegassem a um porto seguro de seus

---

<sup>195</sup> De acordo com Christiano José de Senna Barcellos, “Na villa da Praia queimaram casa de palha [...] na cidade roubaram os sinos da Sé, da misericórdia e convento, algumas pratas das igrejas”, cf. *Subsídios para a história de Cabo Verde e Guiné. Memoria apresentada à Academia das Sciencias de Lisboa*, 2ª ed., (apresentação, notas e comentários de Daniel A. Pereira), v. I, parte I e II, Praia, IBNL, 2003 [1899], p. 378-379.

<sup>196</sup> Em 1702, entre Loango e Benguela, o navio negreiro francês L’Aigle (ou L’Aigle Noir) atacou dois navios negreiros ingleses e roubou os cascos, a carga humana e as mercadorias, cf. Domingues, “Perseguidores da espécie humana”, p. 145-148. Em 1705, Benguela foi atacada e queimada por uma frota de guerra francesa cf. Candido, *An African Slaving Port*, p. 75. A autora não relaciona esse ataque à Guerra de Sucessão, mas à busca do ouro brasileiro pelos franceses.

<sup>197</sup> Studer, *La trata de negros*, Cuadro III; *TSTD*, # 41514. Além dessa viagem, o *Little London*, tinha feito outras duas para Kingston (Jamaica), *TSTD*, # 15181 (1709), 15213 (1711).

<sup>198</sup> AGI, Charcas, legajo 213, (05/04/1704), grifos meus. A Ilha Terceira faz parte do arquipélago dos Açores. Na corte de Lisboa receavam pelos mesmos motivos conforme se vê na “Minuta do parecer sobre o rendimento dos Armazéns e o preço dos materiais que se compram” (Lisboa, 15/05/1711), ANTT, CFTR, nº 245, doc. 6.8.3.

domínios, desembarcassem imediatamente a carga e se fizesse registro de tudo o que transportavam. Mesmo participando desses saques marítimos, como vimos, a *Compagnie de l'Assiente* não teve grande êxito nos negócios negreiros.

A ineficiência do *asiento* em garantir cativos para a América espanhola, o contrabando, o longo conflito e as pesadas dívidas foram alguns dos motivos que levaram a França a oferecer a paz à Inglaterra em troca do contrato.<sup>199</sup> Os Países Baixos, por sua vez, também estavam interessados no contrato, o que logo foi afastado pelos ingleses que tinham a preferência dos franceses. Era do interesse inglês o contrato do *asiento* para liquidar a gigantesca dívida pública contraída durante a guerra, mas não só.<sup>200</sup>

O tabuleiro político da guerra sofreu reveses importantes em 1711, com a morte do rei francês e do imperador da Áustria. Assim sendo, não interessava à maioria dos membros da Grande Aliança (Grã-Bretanha, Países Baixos, Império, Portugal e Sabóia) que a Espanha e o Sacro Império ficassem sob o domínio do arquiduque Carlos. Mesmo que Felipe acumulasse as coroas de Madrid e Paris.<sup>201</sup>

No plano econômico e estratégico, Tories e Whigs divergiam em pontos que, no geral, interessavam à Inglaterra, tais como afastar os Países Baixos das colônias espanholas no Caribe, garantir a posse de Gibraltar e ganhar outros portos na América hispânica. Ou mesmo em relação ao comércio de escravos. Como bem mostrou a historiadora Fernández Durán, assunto que mais diretamente interessa-nos aqui, o comércio para a América espanhola, em geral, e o de africanos escravizados, em particular, foi um dos pontos centrais do Tratado de Utrecht, de 1713.<sup>202</sup>

Os mesmos jornalistas e homens de letras Jonathan Swift e Daniel Defoe, responsáveis pelas campanhas Tories em jornais e artigos a favor da criação da *South Sea*

---

<sup>199</sup> Também ocorreu contrabando de outras mercadorias, algumas vezes envolvendo os próprios navios do *asiento*. AGI, Charcas, legajo 211, (Buenos Aires, 10/08/1703). Tanto a França quanto a Inglaterra buscavam o acesso à prata espanhola, o contrato dos escravos era apenas a porta de acesso. Os franceses viram no *asiento* uma porta para o contrabando de prata da América espanhola, cf. Wim Klooster, “Inter-Imperial Smuggling in the Americas, 1600–1800”, in. Bernard Bailyn and Patricia L. Denault (eds.), *Soundings in Atlantic History. Latent Structures and Intellectual Currents, 1500–1830*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2009, p. 164.

<sup>200</sup> Durán, *La corona española*, cap. 5.

<sup>201</sup> José Subtil, “Os tratados de Utrecht e a nova ordem europeia”, in. *Janus on line* (2008), disponível [https://www.janusonline.pt/arquivo/2008/2008\\_2\\_4.html#topo](https://www.janusonline.pt/arquivo/2008/2008_2_4.html#topo), acesso em 16/03/2021; Doohwan Ahn, “The Anglo-French Treaty of Utrecht of 1713 Revisited: The Politics of Rivalry and Alliance”, in. Antonella Alimento e Koen Stapelbroek (orgs.), *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*, London, Palgrave Macmillan, 2017, p. 125-149.

<sup>202</sup> Studer, *La trata de negros*, p. 114-126 e 135-145, Fernández Durán, *La corona española*, cap. 4 e 5.

*Company* para o *asiento*, utilizaram-se dos mesmos meios para atacar o Tratado de Methuen, defender a paz e a reabertura comercial com a França, até então inimiga. A despeito da rainha governar com o Partido Tory, os políticos Whig, defensores de Methuen e contrários à reaproximação franco-inglesa, venceram essa disputa.<sup>203</sup> Episódios como esses apenas reiteram a força do jogo político europeu da época aqui estudada e Portugal não poderia prescindir da extrema atenção. Segundo Pijning, o Tratado de Utrecht e a descoberta do ouro no Brasil colocaram o tráfico negreiro do Brasil em situação vulnerável.<sup>204</sup> Apesar do Tratado assinado, os conflitos com a vizinha Espanha sempre estariam na ordem do dia.

Na virada do Seiscentos para o Setecentos, Lisboa teve ainda que lidar com as rivalidades entre franceses e ingleses, atraídos pelo ouro do Brasil. Mesmo antes do metal dourado, Portugal já começava a distanciar-se de Paris. A política manufatureira do 3º conde da Ericeira, de fins do XVII, já tinha reduzido as importações da França e o alinhamento anglo-português viria a afastar Paris, ainda mais, do ouro brasileiro.<sup>205</sup>

Diante desse quadro e para reduzir as ameaças na fronteira colonial franco-portuguesa na Amazônia, as coroas ratificaram um tratado de paz, mas não de comércio, em 1713.<sup>206</sup> Apesar do contexto adverso a seus interesses, os franceses não desistiram de manter seu cônsul em Lisboa, nem de buscar tirar proveito de qualquer enfraquecimento nas relações entre Portugal e Inglaterra.<sup>207</sup>

Alguns comerciantes franceses escolheram permanecer, enquanto outros chegavam a Portugal e formavam, junto a alguns portugueses, o que se convencionou

---

<sup>203</sup> Durán, *La corona española*, p. 113; William A. Pettigrew, *Freedom's Debt: the Royal African Company and the Politics of the Atlantic Slave Trade, 1672-1752*, Williamsburg/Virginia, The University of North Carolina Press, 2013, p. 159-163. José Luís Cardoso, "The Anglo-Portuguese Methuen Treaty of 1703: Opportunities and Constraints of Economic Development", in. Alimento e Stapelbroek (orgs.), *The Politics of Commercial Treaties*, p. 112, 121-122; Cátia Antunes e João Paulo Salvado, "Tratado de Methuen", in. Carlos Fiolhais, José Eduardo Franco e José Pedro Paiva (dir.), *História Global de Portugal*, Lisboa, Temas e Debates, 2020, p. 439-444. Apesar de atuar como jornalista, negociante e autor de livros sobre negócios, a fama de Daniel Defoe veio pela obra de ficção *Robinson Crusóe* [1719], um clássico da literatura inglesa.

<sup>204</sup> Pijning, "Transnationality and the Brazilian Slave Trade", p. 74.

<sup>205</sup> Godinho, "Portugal, as frotas do açúcar", p. 74-78; Cardoso, "Política económica", p. 347; Lourenço, *D. Pedro II*, p. 256-265.

<sup>206</sup> TRATADO de paz e amizade entre El-Rei D. João V e Luiz XIV, Rei de França (Utrecht, 11/04/1713) in. *Collecção dos Tratados*, t. 2, p. 242-255. Nizza da Silva, *D. João V*, p. 270-272.

<sup>207</sup> Albert Silbert, *Uma encruzilhada no Atlântico: Madeira (1640-1820)/Un Carrefour de l'Atlantique: Madère (1640-1820)*, Região Autónoma da Madeira, CEHA, 1997, p. 113-121; Costa, "Relações económica com o exterior", p. 282-287; Nuno Daupias d'Alcochete, "Le commerce français dans les ports secondaires du Portugal", *Mare Nostrum*, nº 12-22 (2001), p. 25-122.

chamar de o “partido de França”, aqueles que defendiam maior aproximação entre Lisboa e Paris.

Após ver os últimos anos do governo pacífico de seu pai serem interrompidos pela guerra de Sucessão de Espanha, ao assumir o trono, d. João V estabeleceu a neutralidade como princípio fundamental da política estrangeira de Portugal que durou quase todo o século XVIII.<sup>208</sup> Essa realidade europeia, no entanto, não o poupou de enfrentar conflitos armados em distantes terras coloniais.

Ora, bem sabemos que em algum momento essa paz foi rompida, especialmente nos limites do Império. Na América, a grande fronteira colonial colocou as coroas ibéricas na iminência de guerra e na mesa de negociações ao longo do Setecentos. Algumas vezes, as negociações falharam e eclodiram conflitos como a Guerra Luso-Espanhola (1735-1737), pela Colônia do Sacramento.<sup>209</sup> Por vezes, as guerras envolvendo seus aliados tangenciavam Portugal, e não necessariamente o levava ao confronto, como ocorreu na Guerra Luso-Espanhola, também chamada de Guerra Fantástica.<sup>210</sup>

A Guerra dos Marata contra Goa (1738-1740), obrigou Portugal a tomar dinheiro emprestado, inclusive a estrangeiros. Por resolução de março de 1739, d. João V ordenou que o Conselho Ultramarino tomasse “a razão de juros a quantia de 286.931 xerafins, duas tangas e 50 réis para o pagamento de outra tanta quantia que no Estado da Índia se tomou por empréstimo para a despesa da guerra do mesmo Estado aos homens de negócio dele de a metade das suas carregações”. Para tanto, Lisboa emitiu títulos da dívida pública a razão de juros de 5% sobre o “dinheiro que se toma por empréstimo aos moradores do Reino, Liorne e Amsterdam” ao que Francesca Trivellato afirma “que aludia, sem dúvidas, aos cristãos-novos e judeus portugueses” vivendo no estrangeiro.<sup>211</sup>

---

<sup>208</sup> Jorge Borges de Macedo, “O pensamento económico do Cardeal da Mota”, *Revista da Faculdade de Letras*, Lisboa, série III, n. 4 (1960), p. 80; Pedreira, “Guerras, afinidades e nacionalismos”.

<sup>209</sup> Maria Beatriz Nizza da Silva, *D. João V*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006, p. 209-212, 216-217. A década de 1760 também viu eclodir uma tensão no Rio Grande de São Pedro, ver Nuno Gonçalo Monteiro, “Uma guerra ‘Fantástica’”, in. *D. José na sombra de Pombal*, Lisboa, Temas e Debates, 2008, p. 203. De acordo com Stéfani Hollmann as guerras espanholas acabaram por facilitar o tráfico negreiro feito por portugueses e ingleses na região do Rio da Prata na primeira metade do século XVIII, nem mesmo as reformas borbônicas foram capazes de interromper esses fluxos comerciais, cf. *O “trato dos vivos” no Rio da Prata: traficantes de escravos da Colônia do Sacramento em meados do século XVIII*, dissertação (mestrado em História), UFRGRS, 2018, p. 39-49 e 95.

<sup>210</sup> Monteiro, “Uma guerra ‘Fantástica’”, in. *D. José*, p. 189-204.

<sup>211</sup> ANTT, Chancelaria de d. João V, lv. 18, f. 269-270; Trivellato, *Familiaridade entre estranhos*, p. 390-391. A autora também usa este documento. Vários dos empréstimos aos homens de negócio podem ser consultados em AHU, CU, Índia, cx. 262. Os pagamentos do prêmio desses títulos podem ser

Recrutar soldados para combater também não era fácil, especialmente diante de homens que alegavam múltiplos privilégios para não servir na guerra. Não foram poucos os que recorreram a esta estratégia na Bahia, Rio de Janeiro e demais capitânicas quando se necessitou assegurar a Colônia do Sacramento, na década de 1730.<sup>212</sup>

Como mostra Jorge M. Pedreira, nem mesmo na guerra dos Sete Anos (1756-1763), Portugal teve condições de defender sozinho seu território nacional. Segundo o autor, “a monarquia portuguesa não seria capaz de se defender sem o auxílio – militar, financeiro, técnico, logístico – do aliado britânico”, ao mesmo tempo, “a aliança Inglesa, embora indispensável à defesa da monarquia na sua configuração pluricontinental, representava um risco para a sua segurança”. Diante de uma guerra, escolher um lado, no caso o inglês, inevitavelmente atrairia os ataques dos adversários, apesar de não se envolver diretamente no conflito.<sup>213</sup> Adversários estes com fortes marinhas de guerra e exércitos. Um desses prováveis adversários nos interessa, em especial: as Províncias Unidas dos Países Baixos.

Manter boas relações com os Países Baixos possibilitava, por seu turno, uma independência diante dos ingleses, ainda que frágil, mas, de vital importância para manter seu Império atlântico (o Brasil, em especial) e o acesso à mão de obra escravizada da Costa da Mina. Como veremos a seguir, a boa relação com ambas as potências do norte europeu representava muito mais que a paz no mundo Atlântico, era também a porta para

---

acompanhados em AHU, cód. 491, livro dos juro da Índia (1741). A ameaça Marata às possessões portuguesas na Índia continuará, conforme afirmou o vice-rei, conde de Alva, em carta ao rei de 10/01/1756, cf. AHU, CU, Índia, cx. 303; ver também Anthony R. Disney, *A História de Portugal e do Império Português. O relato abrangente do império ultramarino de Portugal*, v. 2, Lisboa, Clube do Autor, 2020 [2009], p. 408-412 e 427-433. A década de 1740 foi especialmente ameaçadora para o Estado da Índia, também em Moçambique novos conflitos eclodiram Rios de Sena como nos mostra Eugénia Rodrigues, “A política imperial de D. João V para o sertão da África Oriental: guerra e diplomacia nos Rios de Sena”, *Anais de história de além-mar*, v. VIII (2007), p. 155-156.

<sup>212</sup> Paulo Possamai, *A vida quotidiana da Colônia do Sacramento (1715-1735)*, Lisboa, Livros do Brasil, 2006, p. 177-185. Ver também Cruz, *Um império de conflitos*, p. 84-98. O problema de recrutamento desse tipo de homem parece ter sido crônico no Brasil colonial. Em 1810, o 8º conde dos Arcos, governando a Bahia fazia as mesmas reclamações ao conde de Linhares a quem afirmava “Os ricos proprietários, e negociantes deste País tem como sinal de grandeza não servir à Pátria [sic] nos Corpos de Milicianos”, cf. AUC, CCA, VI-III-1-1-20, 17fv (Bahia, 26/12/1810).

<sup>213</sup> Pedreira, “1810”, in. Carneiro, Matos e Oliveira e Costa (orgs.), *Portugal, anos 10*, p. 165-166; do mesmo autor, “A economia política do sistema colonial”, in. João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *O Brasil Colonial, volume 3 (c. 1720- c. 1821)*, 4ª ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2019 [2014], p. 419-460. Essa situação da Guerra dos Sete Anos foi bem notada na Madeira que teve uma drástica redução das vendas do seu vinho para as colônias inglesas. Essas eram o destino de 65% das embarcações que iam comprar o produto no arquipélago, cf. David Hancock, *Oceanos de vinho: o vinho da Madeira e a organização do mundo atlântico, 1640-1815*, Lisboa, Edições 70, 2017 [2009], p. 220.

a crescente economia do Báltico.

### **Os Países Baixos como intermediários do comércio português no Báltico**

As boas relações diplomáticas de Portugal com Inglaterra e os Países Baixos definiram os limites do seu império, quer através do que se celebrou nos tratados, quer através da defesa militar (no que se referia aos acordos bilaterais com a Inglaterra). Por outro lado, os navios dessas duas bandeiras liderariam as conexões comerciais luso-europeias quando a marinha mercante lusitana não fosse suficiente. No mar Báltico, por exemplo. Apesar das relações económicas portuguesas crescerem, no Setecentos, com o Báltico mais do que com qualquer outra região, Portugal não dominava sua navegação. Este, sem dúvida, foi um importante motivo, mas longe de ser o principal, para Portugal não enfrentar, com maior vigor, a ira da WIC na Costa da Mina e correr o risco de cortar relações com os Estados Gerais, em especial na primeira metade da centúria. Desse modo, evitou perder um dos principais agentes comerciais no “Império dos outros” e, principalmente, romper com seu estatuto de Estado Neutro correndo um risco demasiado alto de provocar em guerra.<sup>214</sup>

No século XVII, “o centro da economia europeia mudara-se para o Mar do Norte”, afirmou Cipolla e, encravados na encruzilhada com o Báltico, estavam os Países Baixos. Entre 1550 e 1650, as embarcações da República representaram mais da metade das que atravessaram o estreito do Sund, única ligação para o Báltico. No XVIII, perderam a liderança para a Inglaterra, mas continuavam a serem os maiores conhecedores da navegação báltica, como mostra a tabela 2.1 à frente.<sup>215</sup>

O acesso àquele mercado teve importância vital para a marinha mercante europeia, como reforçam as palavras de Shavana Musa: “Os ingleses e holandeses dependiam muito de suprimentos navais cruciais, como cânhamo e mastros do Báltico, que eram vitais para equipar e manter navios à vela”.<sup>216</sup> Não à toa, apesar das diferenças em vários pontos do comércio marítimo colonial, como afirmou d. Luís da Cunha, Inglaterra e os Países Baixos estavam juntos para enfrentar as hostilidades dos dinamarqueses no Estreito do

---

<sup>214</sup> Cátia Antunes, Susana Münch Miranda e João Paulo Salvado, “The Resources of Others: Dutch Exploitation of European Expansion and Empires, 1570-1800”, *JRG, Tijdschrift voor Geschiedenis*, v. 131, nº 3 (2018), p. 503-510.

<sup>215</sup> Cipolla, *História Económica*, p. 279 (citação), 299-301; Magalhães, *O Algarve Económico*, p. 290-292.

<sup>216</sup> Musa, “The Anglo-Dutch Wars”, p. 36 (tradução livre).

Sund, em fins da década de 1720.<sup>217</sup>

Na primeira metade do Setecentos, Portugal era dependente, por um lado, da Inglaterra como parceiro de comércio e defensor militar e, por outro, dos Países Baixos para colocar suas mercadorias nos mercados do Báltico, e de lá trazer tantas outras.

Como já vimos, o pagamento da indenização à WIC foi pautado no sal de Setúbal, produto de extrema necessidade para a indústria de salga de peixes, especialmente do arenque, dos mares do norte europeu.<sup>218</sup> Entre 1680 e 1690, das aproximadas 1.500 embarcações que foram ao porto de Setúbal, as neerlandesas somaram 1.067 navios, contra 353 embarcações de outras oito nações com maior frequência.<sup>219</sup> Na década de 1720, o mercado saleiro sofreu algumas mudanças. Com o fim do pagamento da indenização portuguesa, o preço do sal de Setúbal aumentou para os neerlandeses; reflexo do pós-guerra de Sucessão, o sal francês retornou aos mercados do Báltico que também aumentou as importações do sal mediterrânico. Apesar de tamanha concorrência, o sal setubalense manteve uma representação de 29% a 38,6% das importações bálticas.<sup>220</sup> E os neerlandeses continuaram protagonistas do transporte desse produto.

Historiadores portugueses identificaram três conjunturas na relação entre Portugal e o Báltico, no período de 1634 a 1800. Interessa-nos, em especial, o segundo momento (1690-1739), marcado pelo expressivo crescimento de 476% em relação ao período anterior (1634-1689). Os elevados números desse período foram puxados pelo aumento

---

<sup>217</sup> AUC, CCC, VI-III-1-2-1, doc. 67 (Ofício para a Secretaria de Estado, Haia, abril/1729), doc. 68 (*idem*, Haia, abril/1729), doc. 69 (*idem*, Haia, 28/04/1729); ver resumos da Coleção Condes da Cunha em Raul da Silva Veiga, *Catálogo de documentos de D. Luís da Cunha (1709-1749)*, Coimbra, Instituto de nacional de Investigação Científica, 1991, p. 49-51,

<sup>218</sup> Virgínia Rau, *Estudos sobre a história do sal português*, Lisboa, Editorial Presença, 1984, p. 237-238; Charles R. Boxer, *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*, Londres, Hutchinson, 1965, p. 85-86. Sobre a melhor qualidade do sal de Setúbal para as pescarias ver José Joaquim Soares de Barros, “Considerações sobre os benefícios do sal comum, e em particular do sal de Setúbal, comparado experimentalmente com o de Cadiz, e por analogia com o de Sardenha, e o de França”, in. *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa*, 1789-1815, t. I, Lisboa, Banco de Portugal, 1990, p. 21-35.

<sup>219</sup> Rau, *Estudos sobre a história do sal*, p. 289.

<sup>220</sup> Pierrick Pourchasse, “La concurrence entre les sels ibériques, français et britanniques sur les marchés du Nord au XVIII siècle”, in. Jean-Claude Hocquet e Jean-Luc Sarrazin (org.), *Le sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Nouvelle édition [en ligne], Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 325-337, <http://books.openedition.org/pur/7628> (acesso em 09/07/2020). Os dados de Pourchasse são corroborados por Inês Amorim, “Monopólio e concorrência - a ‘roda do sal’ de Setúbal (Portugal) e as rotas internacionais (segunda metade do século XVII a inícios do de XIX)”, in. Inês Amorim (org.), *A articulação do sal português aos circuitos mundiais. Antigos e novos consumos. The articulation of Portuguese salt with worldwide routes. Past and new consumption trends*, Porto, IHM-UP, 2008, p. 192-194.



da exportação de vinhos, frutas secas e azeite de oliva, que se somaram ao sal lusitano. Tudo incrementado com a chegada regular do ouro brasileiro ao Castelo de São Jorge, em Elmina, levado pelos navios do Brasil para negociar africanos escravizados, em especial, a partir dos anos 1720.<sup>221</sup>

Dos múltiplos portos bálticos chegavam mercadorias primordiais à economia portuguesa. As madeiras (tanto para a construção civil quanto para fabricar os barris de vinho, principal produto de exportação do Reino e do arquipélago da Madeira<sup>222</sup>), linhos, lonas, breu, tanoaria, tecidos diversos, pólvora, armamentos, munições e, principalmente, o ferro. Do Norte também chegavam farinhas, bacalhau, arenques, sardinhas e carnes salgadas. Os países do Báltico passaram a ser tanto fornecedores, quanto transportadores dos grãos do Mediterrâneo para os portos portugueses.<sup>223</sup> Todas essas importações aumentaram com o terremoto de Lisboa, em 1755, quando a cidade teve que ser reconstruída e a fome tomou conta da população.<sup>224</sup>

Mas não era só o reino que sofria com a escassez. De modo recorrente o arquipélago da Madeira sofria com longas secas, escassez de cereais e fome.<sup>225</sup> Nos anos 1769-1770 a ilha passou por prolongada falta de chuvas, fazendo a câmara do Funchal recorrer insistentemente a procissões pedindo chuva.<sup>226</sup> Por outro lado, a produção do vinho da Madeira conheceu o apogeu no século XVIII, atraindo centenas de embarcações da Inglaterra e das nações bálticas em busca do vinho que se mostrou melhor para as longas jornadas intercontinentais.<sup>227</sup>

Entre idas e vindas, uma das cargas mais importantes era alimentos. Em 1758,

---

<sup>221</sup> Amélia Polónia, Cátia Antunes, Ana Sofia Ribeiro e Miguel Nogueira, “Portugal and the Baltic Trade: an Overview, 1634-1800”, in. Polónia e Antunes (orgs.), *Seaports in the First Global Age*, p. 122. Esse crescimento continuará ao longo do século animado pela instabilidade política nos Balcãs, o crescimento das relações portuguesas com Dinamarca e Rússia e a neutralidade escandinava nos conflitos da Independência dos Estados Unidos, cf. p. 123-125.

<sup>222</sup> Silbert, destaca o consenso da madeira preta no báltico para o transporte dos vinhos licorosos. Apesar de sua posição secundária, em relação à originária da América, ela também é presente na Madeira, ver *Uma encruzilhada no Atlântico*, p. 106.

<sup>223</sup> Cruz, “The diversification of Portugal’s commercial”, p. 37-61; Polónia, Antunes, Ribeiro e Nogueira, “Portugal and the Baltic Trade”, p. 123-124 e 159-160 (Appendix C).

<sup>224</sup> José Vicente Serrão, “A agricultura”, in. Lains e Silva (orgs.), *História económica de Portugal*, p. 164. H.E.S. Fisher, *De Methuen a Pombal. O comércio anglo-português de 1700 a 1770*, Lisboa, Gradiva, 1984 [1971], p. 77-78.

<sup>225</sup> Silbert, *Uma encruzilhada no Atlântico*, p. 104-105.

<sup>226</sup> ABM, Câmara Municipal do Funchal, lv. 167 (Copiador, 1765-1824), f. 32v-34, 45-48v, 89-91v.

<sup>227</sup> Hancock, *Oceanos de vinho*, p. Entre 1740 e 1800 o Funchal foi o destino de 74 embarcações saídas do Báltico, cf. Polónia, Antunes, Ribeiro e Nogueira, “Portugal and the Baltic Trade”, p. 129-130 e 135.

chegou do Funchal, vinda de Amsterdam, a galé *Espiã*, com carga de 40 toneladas de trigo para o comerciante Ignácio de Brum.<sup>228</sup> A galeota dinamarquesa *Jorge Berremarrdeis*, do capitão Andreas Pacels, trouxe de Gotemburgo, uma “carga de 1.263 barricas de Arenques e taboados, para José Pereira Passos”.<sup>229</sup> Assim como estes, são muitos os exemplos com cargas dessa natureza.

As Ilhas de Cabo Verde, deficitárias em alimentos e produtos manufaturados, viam com alguma frequência navios neerlandeses em seus portos e baías a comerciarem. Em 1701, dois deles passaram na Ribeira Grande de Santiago, onde venderam “algumas fazendas, sobras das que tinham levado à Guiné”. Relatando o ocorrido a Lisboa, o rei respondeu ao governador d. Antônio Salgado, através de seu conselheiro, o conde de Alvor, aprovando o negócio: “Me pareceu muito bem feito”.<sup>230</sup>

O complexo econômico Portugal-Países Baixos-Báltico acabava por complementar questões econômicas das duas nações. Portugal vendia um dos seus principais produtos, o sal, considerado por Virgínia Rau “um elo de ligação constante e poderoso que ligou, no tempo, a nossa costa aos mares da Europa do Norte”, a despeito das riquezas chegadas do Brasil, inclusive o ouro, arremata a autora.<sup>231</sup> Os Países Baixos adquiriam o sal para consumo próprio e redistribuição nas praças mercantis do Báltico, lucrando, especialmente, com os fretes. E aqui chegamos ao âmago desse negócio: o transporte.

Em toda rota marítima era fundamental o conhecimento da rota, dos idiomas falados nas praças e da tecnologia correta para desafiar a natureza e melhor equacionar investimento, tempo, risco e lucros. No mar Báltico tais exigências eram cobradas rigorosamente.

De acordo com João Rademaker, encarregado de negócios de Portugal na corte de Dinamarca, “excetuando alguns navios de 800 toneladas, que vêm de Amsterdam”, predominavam as sumacas neerlandesas de apenas “4 até 6 homens de equipagem, e tal

---

<sup>228</sup> ABM, Câmara Municipal do Funchal, Casa da Saúde, lv. 587 (Funchal, 1756/1758), f. 74 (29/04/1758).

<sup>229</sup> ABM, Câmara Municipal do Funchal, Casa da Saúde, lv. 590 (Funchal, 1774/1776), f. 50 (25/01/1775).

<sup>230</sup> ANCV, SGG, lv. 2, f. 29v (Lisboa, 11/01/1702). Em outras ocasiões, mesmo com a proibição do comércio com estrangeiros, navios de várias nacionalidades buscavam comprar peles e couros nas ilhas em troca de bertanhas, drogas, camisas e roupas usadas “por parecer útil assim a estes moradores que são pobríssimos” cf. f. 77v; em 1716 um navio neerlandês negociara na Praia e fugira sem pagar os direitos (f. 74fv). A discussão sobre o comércio com estrangeiros, inclusive para o fornecimento de africanos escravizados às ilhas, será pauta das missivas entre o governador e Lisboa ao longo do século. O sal natural da ilha de Maio também atrairá estrangeiros, cf. f. 93fv.

<sup>231</sup> Rau, *Estudos sobre a história do sal*, p. 292.

é a confiança, que os negociantes têm em sua capacidade, que *preferem estas embarcações a outras de qualquer nação*”.<sup>232</sup> Isso tudo porque só existia uma passagem utilizável pelas embarcações ligando os mares do Norte e Báltico: o Estreito do Sund. Desde o medievo, esse local estratégico é dominado pela Dinamarca que cobrava pedágio. Para aumentar os desafios, as águas desse mar são rasas, não comportando qualquer tipo de embarcação e exigindo domínio da geografia local. Por fim, sua navegação é basicamente de maio a setembro, pois o rigoroso inverno reduz drasticamente o movimento náutico.

A tabela a seguir apresenta o movimento de embarcações no Sund, em 1778 e 1779, confirmando a proeminência de ingleses e neerlandeses no transporte das exportações do Báltico. Para esses anos a quantidade de embarcações não confirmou a vantagem dos ingleses, como afirmou Cipolla, porém o autor pode ter considerado a tonelagem ou valor das cargas.

**Tabela 2.1 – Nação das embarcações responsáveis pelas exportações do mar Báltico, 1778 e 1779**

Bandeira	1778		1779	
	#	%	#	%
<b>Neerlandesa</b>	1.206	28,71	1.021	25,36
<b>Inglesa</b>	1.016	24,18	823	20,44
<b>Sueca</b>	857	20,40	937	23,28
<b>Dinamarquesa</b>	611	14,55	694	17,24
<b>Portuguesa</b>	<b>3</b>	<b>0,07</b>	<b>11</b>	<b>0,27</b>
<b>Outras</b>	508	12,09	540	13,41
<b>TOTAL</b>	4.201	100	4.026	100

Fonte: ANTT, MNE, cx. 543, doc. 136 (1778), doc. 135 (1779).

Como fica evidente, Portugal era totalmente dependente de embarcações estrangeiras para acessar mercadorias importantes para sua economia marítima no Báltico. A importância desse comércio fica mais destacado quando olhamos para a balança comercial da Bahia em 1801. No alvorecer do Oitocentos, a importação baiana

<sup>232</sup> Ofício de João Rademaker para d. Joao de Almeida de Mello e Castro (Copenhagen, 16/01/1802), ANTT, MSLIV, n° 22, f. 104-110.

de produtos europeus não-portugueses alcançou 820:273\$700 réis. Grande parte dessas mercadorias era para construção náutica, artigos manufaturados e alimentos dos mares do Norte e Báltico. Nesse ano, os produtos portugueses equivaleram 763:278\$405 réis. Essa já era uma realidade que vinha, pelo menos, desde o ano de 1798.<sup>233</sup>

Era dependente, também, para colocar naqueles mercados seus produtos coloniais ou do Reino. Também as ilhas atlânticas dependiam das embarcações do norte para o comércio de alimentos. Isso fica ainda mais evidente quando vemos os livros de entrada dos portos lusitanos.<sup>234</sup>

Portugal, por sua vez, buscou reatar seus laços medievais com a Dinamarca e aproximar-se comercialmente, na segunda metade do século XVIII, afinal era o portal do mar Báltico.<sup>235</sup> Porém, como também afirmou Rademaker, dentre inúmeras deficiências para concorrer nesse mercado, uma se destacava: a falta de domínio dos idiomas da região pelos marinheiros portugueses, especialmente do alemão, falado em Hamburgo, um dos principais portos compradores do açúcar brasileiro. Somava-se a isso as embarcações não adequadas àquelas águas, que, conseqüentemente, requeriam maior equipagem, fretes e seguros mais caros. Por fim, o experiente comerciante alertava à coroa portuguesa que ele representava: “Sem o remédio destes males a navegação portuguesa não poderá nunca rivalizar a das outras nações, sem cuja vantagem será sempre lânguido o comércio de exportação debaixo da bandeira portuguesa”.<sup>236</sup>

Mesmo falando do início do século XIX, Rademaker estava correto sobre a realidade vivida ao longo da centúria anterior. Ele não estava sozinho. Na década de 1730, d. Luís da Cunha já tinha defendido um investimento na marinha mercante portuguesa, em suas palavras, reduzida “a uns poucos navios”. Para reverter essa realidade da marinha mercante, Cunha via no comércio com o Báltico um meio para negociar os produtos tropicais em troca de “todos os materiais de que necessitamos para a sua fábrica”. No

---

<sup>233</sup> Mapa de Importação que fez Portugal, feitorias da Costa d’África e portos do Brasil sobre a Bahia em todo o ano de 1801, APEB, SCP, lv. 141, f. 225 (Cartas do governador a Sua Majestade, 1800-1802). Agradeço a Poliana Cordeiro de Farias por mandar-me esse documento.

<sup>234</sup> A subseção “Casa da Saúde do Porto do Funchal” que tem início em 1748 dimensiona muito bem a dependência alimentar do arquipélago da Madeira para com embarcações do norte da Europa, cf. PT/ABM/CMFUN/Q-B. Ver também Polónia, Antunes, Ribeiro e Nogueira, “Portugal and the Baltic Trade”, p. 144.

<sup>235</sup> Cruz, “The diversification of Portugal’s”, p. 48-53; Domingues, “Relações comerciais entre Dinamarca e Portugal”.

<sup>236</sup> Ofício de João Rademaker para d. Joao de Almeida de Mello e Castro (Copenhagen, 16/01/1802), ANTT, MSLIV, n° 22, f. 104-110.

entanto, sua ideia era que isso fosse feito sem a intermediação neerlandesa, retirando-lhes os tradicionais lucros. As relações diretas com os mercados do Báltico “resultaria aumentar-se a nossa navegação (e crescerem os marinheiros), *porque com efeito ignoramos a do Norte*”.<sup>237</sup> Esse assunto era antigo em Portugal. Na virada do Seiscentos um anônimo fez um extenso parecer com nove medidas para aumentar a construção de navios, proteger pinhais e bosques formar pilotos “de que se acha este reino muito falto”.<sup>238</sup>

Essa deficiência de profissionais fica evidente quando analisamos as cidades de origem dos capitães de embarcações da rota Báltico-Portugal-Báltico (1680-1800). Estocolmo (4.737), Amsterdam (1.794) e Copenhagen (1.124) lideram com folga, enquanto Londres aparece apenas na sexta posição, com 672 capitães. O destaque para a cidade sueca, certamente é por conta do Ato de Navegação de 1724 que proibiu o comércio para seu território em navios estrangeiros. Estocolmo, porém, figura como um fornecedor de capitães para sua própria rota.<sup>239</sup> Muito diferente da cosmopolita Amsterdam!

Essas relações político-comerciais tão próximas iriam reverberar no palco das disputas globais, quer na Ásia, quer em África. Uma região privilegiada para analisá-las é o mercado negreiro da Costa da Mina. Porém, antes de entender como a política europeia se desdobrava naquelas águas africanas convém conhecer os tratados que mediavam as relações portuguesas com o mundo europeu.

### **O que dizem os Tratados de Paz e Comércio**

Art. IV - Também poderão os vassallos das Províncias Unidas *livremente navegar* e fazer viagem a todas as Colônias, Ilhas, Províncias, terras, portos, cidades, vilas e lugares de comércio que obedecem a El-Rei de Portugal em África, em que se compreende a Ilha de São Thomé, e aí morar, negociar, e exercitar a mercancia, levar por terra, mar e rios as suas roupas, bagagem, e *todo o gênero de mercadorias, vendê-las publicamente, e levá-las de uma parte a outra com a mesma liberdade que os Ingleses*, ou outra qualquer Nação, agora gozam, ou de antes gozaram, ou d'aqui em diante gozarem, e outrossim

---

<sup>237</sup> Silva, “Itinerário e experiências de uma vida”, p. 299 e 310 (grifo meu). As críticas de d. Luís da Cunha também foram analisadas por Cruz, “The diversification of Portugal’s”, p. 41.

<sup>238</sup> Parecer anônimo sobre diversos assuntos referentes aos armazéns, navegação etc. (ant. 1719), ANTT, CFTR, nº 245, doc. 6.14.3.9.

<sup>239</sup> Polónia, Antunes, Ribeiro e Nogueira, “Portugal and the Baltic Trade”, p. 148 (Table 5.2), 149-151.

nas sobreditas terras haver e *possuir casas próprias em que vivam, e armazéns, em que depositem e guardem seus bens e fazendas*, sem que se lhes dê moléstia alguma. [...] Se todavia em algum tempo se lhes proibisse o livre e inteiro uso deste pacto, ou por alguma via se lhes pusesse impedimento, o que Deus não permita, de poder receber solidamente as utilidades devidas em virtude e autoridade desta Capitulação, *então os Estados das ditas Províncias Unidas terão ação de novo contra os Portugueses*, e ficarão com o mesmo direito que antes de feito este Tratado lhes podia competir, e por esta razão se terá por perdido para El-Rei e Reino de Portugal, e devoluto aos ditos Estados tudo o que em Virtude do 1º Artigo deste Tratado se houver dado em pagamento. [...].<sup>240</sup>

O entendimento das relações de conflito entre os comerciantes portugueses e os administradores da WIC na Costa da Mina requer um retorno, ainda que rápido, ao século XVII. Em 1637, Portugal perdeu o Castelo de São Jorge para a WIC e nunca conseguiu recuperá-lo. A despeito da posse neerlandesa, no último quartel do Seiscentos os homens de negócio da Bahia passaram a mandar seus navios negreiros para o Golfo do Benin para comprar africanos escravizados onde os inimigos europeus dominavam as águas.<sup>241</sup>

A longa negociação do Tratado de Paz de 1661 marcou as relações luso-neerlandesas em toda segunda metade do século XVII. Porém, como bem demonstrou Cátia Antunes, a situação diplomática indefinida não impediu que Lisboa e Amsterdam mantivessem seus fluxos de comércio. Foi aquela cidade do mar do Norte que forneceu alimentos, soldados, cavalos e produtos manufaturados para a guerra luso-espanhola. Através desse comércio, Lisboa adquiria vultosas somas em moedas de prata em troca do sal reinol e do açúcar e do tabaco do Brasil. Mais do que isso, uma vez assinado o tratado entre Lisboa e Haia, acertou-se uma indenização à WIC no valor de 4.000.000 de cruzados pagos em dezesseis anos em dinheiro e com aqueles três produtos luso-brasileiros. O destaque ficaria por conta do sal de Setúbal, produto de grande importância para a economia pesqueira do norte europeu.<sup>242</sup>

Os negociadores neerlandeses fizeram questão de amarrar bem seus interesses ao

---

<sup>240</sup> TRATADO de paz e de confederação entre El-Rei D. Afonso VI e os Estados Geraes das Prövincias dos Paizes Baixos (Haia, 06/08/1661, Artigo IV), in. *Collecção dos Tratados*, t. 1, p. 267.

<sup>241</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, cap. 1; Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 49-60.

<sup>242</sup> TRATADO de paz... (Haia, 06/08/1661), *Collecção dos Tratados*, t. 1, p. 260-293; Godinho, “Portugal, as frotas do açúcar”, p. 73-74; Rau, *Estudos sobre a história do sal*, p. 287; Mello, *O negócio do Brasil*, cap. 7 e 8. Para o entendimento das relações comerciais entre as duas nações é de fundamental importância a leitura de Antunes, *Lisboa e Amesterdão*. Ver também Filipa Ribeiro da Silva, *Dutch and Portuguese in West Africa: Empires, Merchants, and the Atlantic System, 1580-1674*, Leiden, Brill, 2011.

comércio colonial português servindo-se de “três fundamentos para nos defenderem do dito comércio [colonial], todos muito fortes e que parecem ser bem fundados”, escrevera d. Luís da Cunha em suas *Instruções políticas* a Marco Antônio de Azevedo sobre o comércio da Costa da Mina.<sup>243</sup>

O Artigo 4º, transcrito acima pela importância do texto e de sua repercussão, será, sem dúvida, o mais polêmico, suscitando muitos debates diplomáticos no século XVIII. Ele ampliava as possibilidades comerciais do artigo anterior para as colônias na África, com especial destaque para São Tomé. Por ele, os neerlandeses estavam livres para frequentar a “Ilha de São Thomé, e aí morar, negociar, e exercitar a mercancia”.<sup>244</sup> “Embora nem por esse artigo nem por qualquer outro, os portugueses tenham liberdades similares na Guiné Neerlandesa”, ressaltariam os diretores da WIC, em 1727, alegando como justas as represálias neerlandesas aos portugueses na Costa da Mina.<sup>245</sup>

Também o 2º marquês de Fronteira, em seus rascunhos, afirmou que “nos avisos das Pazes com Holanda não vejo estipulado especialm.<sup>te</sup> o comércio de Portugal na Costa da Mina; e somente no [art.] 4º acho estipulado o [comércio] dos Holandeses e muito [a seu favor] ~~poderem exercitá-lo~~ nos Portos Coloniais e mais conquistas que esta Coroa tem ~~na~~ em África”.<sup>246</sup>

Ora, São Tomé estava estrategicamente nas rotas negreiras de Angola e da Costa da Mina, e assim os neerlandeses garantiam para si boa parte do abastecimento dessas rotas com suas mercadorias sem que Portugal cobrasse direitos alfandegários diferenciados. Poderíamos entender o artigo 4º como a preparação do que a WIC vai

---

<sup>243</sup> D. Luís da Cunha, *Instruções Políticas*, introdução, estudo e edição de Abílio Diniz Silva, Lisboa, CNCDP, 2001 [1736], p. 311-312. Ver ainda Mello, *O negócio do Brasil*, p. 244-245; Antunes, *Lisboa e Amesterdão*, p. 166.

<sup>244</sup> TRATADO de paz... (Haia, 06/08/1661), *Collecção dos Tratados*, t. 1, Art. III e IV (citação). O Art. IV foi anteriormente analisado por Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 219-220.

<sup>245</sup> A. van Dantzig, *Dutch documents relating to the Gold Coast and the Slave Coast (Coast of Guinea), 1680-1740*. Translations of letters and papers collected in the Algemeen Reijks Archeif (ARA), State Archives of the Netherlands, at The Hague. Lagon, Gana, 1971, v. 2, p. 150-151 (Short Remonstrance... Impresso 1727). O original encontra-se em Stukken betreffende geschillen tussen Portugal en de W.I.C. over de handel aan de Kust van Guinea (1723-1730), NA-HAIA, Radermacher, 1.10.69, inv.nr 591, [https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/1.10.69/invnr/591/file/NL-HaNA\\_1.10.69\\_591\\_0001](https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/1.10.69/invnr/591/file/NL-HaNA_1.10.69_591_0001), acesso em 23/10/2021.

<sup>246</sup> “Armazém, Casa da Índia e Mina, Cartas e pareceres do 2º Marquês”, ANTT, CFTR, nº 245, doc. 6.8.2. Esta cota contém diversos documentos não numerados, o citado é posterior a 1719. As palavras riscadas são do original. Também nesta mesma cota há dois rascunhos de um mesmo texto, que mostram que em algum momento o 2º marquês de Fronteira mudou de opinião. Ali ele afirma que “Os acordos da Paz de Holanda não pertencem a este negócio por não ser a Costa da Mina domínios dos Estados por ser comum a várias nações que nela edificaram fortalezas que ainda sustenta”.

impor, na década de 1690, aos navios negreiros lusitanos: obrigá-los a adquirir mercadorias europeias no Castelo de São Jorge e confiscar, como contrabando, toda a que se encontrasse nas embarcações portuguesas. À frente veremos melhor essa questão.

O Artigo 7º garantia aos vassallos neerlandeses “exercitar livremente o seu comércio nos reinos, províncias, ilhas, cidades, portos e em quaisquer outros lugares sujeitos a El-Rei de Portugal, [...] tidos e tratados como os mesmo portugueses” e desobrigava-os a embarcarem em seus navios mercadorias que não lhes interessassem. Mas, como bem sublinhou o marquês de Fronteira, “sem especificar os da África”.<sup>247</sup>

Ao observar o Artigo 11, vê-se que ele dava aos “povos das Províncias Unidas liberdade de poderem levar além de todo o gênero de mercancia, armas e petrechos de guerra, trigo e mantimentos, assim das terras dos Estados, como de outras quaisquer portos e terras”.<sup>248</sup> Apesar da importante natureza bélica deste artigo, ele também pode ser lido como uma ratificação do comércio desenvolvido por seus navios para Portugal.

Em 1669, os Estados Gerais e Portugal novamente sentaram-se à mesa de negociação para resolver pendências desses últimos anos. Era primordial definir a situação das praças de Cochim e Cananor, na Índia, e ampliar o tempo de pagamento da indenização à WIC, amarrando-a ao rendimento do sal de Setúbal. Um Artigo Secreto, assinado no dia seguinte (31 de julho), aperfeiçoava os detalhes sobre a entrega do sal. Interessa-nos mais o Artigo 21, pois este ratificava os Artigos 3º e 4º, do Tratado de 1661, sobre o comércio com as colônias portuguesas. Sua redação foi bem direta:

Bem entendido que todos os vassallos e habitantes das ditas Províncias Unidas, que quiserem negociar ou mercadejar no Brasil, o não poderão fazer em direitura, mas serão obrigados tanto à ida, como à vinda entrar nos portos de Portugal, e pagar neles os mesmos direitos de saída os que quiserem ir ao Brasil, e de entrada os que de lá vierem, que os próprios vassallos do Reino pagam neste caso. E prometem os ditos Senhores Estados Gerais de fazer castigar severamente aos vassallos e habitantes destas Províncias, que se acharem em algum tempo haver contrariado ao sobredito, e de lhes fazer pagar a favor do Reino de Portugal, uma condenação de quatro vezes tanto, como o que eles seriam obrigados a pagar em Portugal, se eles lá houvessem ido, como são obrigados em virtude do dito Tratado e deste presente artigo.<sup>249</sup>

---

<sup>247</sup> ANTT, CFTR, nº 245, doc. 6.8.2. O Artigo 7º garantia a reciprocidade aos portugueses nos domínios dos Estados Gerais.

<sup>248</sup> TRATADO de Paz de 1661, Art. VI e VII.

<sup>249</sup> TRATADO de paz, aliança e commercio entre o Príncipe Regente o Senhor dom Pedro e os Estados Geraes das Províncias Unidas dos Paizes Baixos (Haia, 30/07/1669); Artigo secreto do sobredito Tratado



Como veremos no capítulo seguinte, o comércio executado por estrangeiros nas colônias portuguesas será tema de muito debate e de uma provisão em forma de lei de 8 de fevereiro de 1711, reiterando as determinações de 1669, que estabelecia fortes penalidades, inclusive o confisco das mercadorias. A partir de 1711, já na época do ouro brasileiro, d. João V proibiu o comércio de embarcações estrangeiras nos portos brasileiros “senão indo incorporadas com as frotas deste Reino e voltando com elas *na forma dos tratados*”.<sup>250</sup>

Schwartz e Postma consideram os dois tratados da década de 1660 como a origem do direito neerlandês em “vender” a possibilidade de comércio na Costa da Mina aos portugueses. Essa seria a justificativa nos imbrólios futuros.<sup>251</sup>

É inegável a força do reflexo dos Tratados de paz e comércio sobre o tráfico português na Costa da Mina. Os artigos aqui apresentados foram base de uma intensa disputa diplomática ao longo do século XVIII entre as duas nações. Nas três primeiras décadas Setecentistas, nem mesmo o 4º conde de Tarouca e d. Luís da Cunha, destacados diplomatas portugueses, alcançaram qualquer diploma a favor de Lisboa quando de suas atuações em Haia.<sup>252</sup>

A memória de seus esforços alcançaram o último quartel do século, como se vê no despacho de Lisboa para João Teotônio de Almeida Beja e Noronha, em Haia: “nada se pode concluir de proveito pelo caminho da negociação [quando] se trata com partes,

---

(Haia, 31/07/1669, grifo meu), in. *Collecção dos Tratados*, t. 1, p. 444-471; Antunes, *Lisboa e Amesterdão*, p. 168-189.

<sup>250</sup> Cópia da provisão em forma de lei (Lisboa, 01/04/1713), AHU, CU, BA/AV, cx. 9, doc. 716, grifo meu. Ver Novais, *Portugal e Brasil*, p. 81. Nesse mesmo período é estabelecida a Dízima da Alfândega da Bahia num contexto de mudanças fiscais que, para Hyllo Nader, configura-se coma “reafirmação clara do Antigo Sistema Colonial por meio de seu corolário o exclusivo comercial”, cf. *Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731*, dissertação (mestrado em História), UFJF, 2014, p. 40-41.

<sup>251</sup> Stuart Schwartz e Johannes Postma, “The Dutch Republic and Brazil as Commercial Partners on the West African Coast during the Eighteenth Century”, in. Johannes Postma e Victor Enthoven (orgs.), *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, Leiden, Brill, 2003, p. 180. Cristiana Ximenes afirma que a Costa da Mina era “considerada zona de livre comércio”, contrariando o que temos visto nos tratados e discussões diplomáticas, cf. *Bahia e Angola*, p. 97. Daniele Souza discorda das exigências do Tratado de 1661 como origem do quartiamento, porém, não analisou o Tratado de 1669, cf. *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 42. Paulo de Jesus enquadrado muito bem o papel que os tratados internacionais europeus continuaram desempenhando na história do tráfico da praça mercantil baiana. O autor focou, especialmente, no Tratado de 1810, celebrado entre Portugal e Grã-Bretanha, e o Tratado da Santa Aliança (1815), ver *Mantendo o curso*.

<sup>252</sup> Sobre essa correspondência diplomática de Lisboa para Haia, cf. ANTT, MNE, cx. 816.

que nada querem ceder do que consideram lhe é útil, ainda que não seja o mais bem fundado; porque não olham para outro algum objeto mais que o da conveniência”.<sup>253</sup>

Como afirmou Isabel Cluny, a leitura da correspondência de d. Luís permite afirmar que “as companhias holandesas não actuavam isoladamente, mas sim com o aval do próprio Estado”.<sup>254</sup> Este, pelo menos, amainou as turbulentas relações entre a WIC e Portugal após a década de 1720.

A companhia neerlandeses também justificava o direito de confiscar as embarcações lusitanas na Costa da Mina a partir do Tratado de Münster, assinado entre os Estados Gerais e a Espanha em 1648. Rezava o seu Artigo VI que

os súditos do dito Senhor Rei [de Espanha] não navegarão ou traficarão n’aqueles [lugares] pertencentes aos ditos Senhores Estados, nem os súditos destes Senhores Estados navegarão ou traficarão nos que possuir o dito Senhor Rei. E entre os lugares tidos pelos ditos Senhores Estados, *serão compreendidos os lugares do Brasil, que os portugueses tomaram aos Estados*.<sup>255</sup>

Os portugueses negavam veementemente essa ideia. Conforme Corte Real escreveu ao conde de Tarouca, quando da assinatura do tratado já reinava d. João IV e, portanto, “não tem fundamento algum, esta alegação”.<sup>256</sup> Anos depois, em tempos em que Diogo de Mendonça Corte Real era o Enviado Extraordinário de Portugal em Haia (1723-1728), defendia-se o que dissera Tarouca.<sup>257</sup>

---

<sup>253</sup> Discussões sobre a paz e o destino holandês do Nagatapão, na Índia (Lisboa, 02/12/1783), ANTT, MNE, cx. 817.

<sup>254</sup> Isabel Cluny, *D. Luís da Cunha e a ideia de diplomacia em Portugal*, Lisboa, Livros Horizonte, 1999, p. 146.

<sup>255</sup> TRATADO de paz entre Felipe IV rei de Espanha e as Províncias Unidas dos Países Baixos, feito em Munster a 30 de janeiro de 1648, a que se refere o artigo VIII do Tratado de 23 de maio de 1667, entre as coroas de Espanha e da Grã-Bretanha, in. *Collecção dos Tratados*, t. 1, p. 392-396 (grifo meu). Um “Artigo particular concernente à navegação e comércio, concluído em Munster no dia 04/02/1648” deu nova regulamentação ao comércio entre estas nações “não sendo, porém, permitido levar aos inimigos declarados do dito Senhor Rei, mercadorias proibidas ou de contrabando”, cf. *Collecção dos Tratados*, t. 1, p. 396-397. Ressalta-se que o verbo traficar é aqui usado no seu significado original de comércio, e não estritamente do comércio de escravos ou de comércio ilegal. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 51-52.

<sup>256</sup> Diogo de Mendonça Corte Real para o conde de Tarouca (Lisboa, 02/05/1719.), ANTT, MNE, lv. 137, f. 58-59. Um bom resumo dos impactos (ou não) do tratado no mundo da época, ver Pedro Cardim, “A rutura luso-espanhola e os tratados de Vestefália. Mudanças de uma ordem mundial”, in. Fiolhais, Franco e Paiva (dir.), *História Global de Portugal*, p. 421-426. As negociações ocorreram em Münster e Osnabrück e foram assinados em Vestefália, cf. p. 423.

<sup>257</sup> ANTT, MSLIV, lv. 10, f. 32-36. Esse “Corpo diplomático português” é composto por 11 volumes manuscritos de autoria do 2.º visconde de Santarém, Manuel Francisco de Barros e Sousa de Mesquita de

D. João V requisitou um de seus mais habilidosos negociadores, d. Luís da Cunha, para servir como ministro plenipotenciário em Haia, “capital da diplomacia do Norte da Europa”.<sup>258</sup> A passagem de Corte Real pelos Países Baixos não ficou marcada pelas boas relações com a WIC. Veiga afirma que Corte Real “fora mandado recolher à corte em consequência do desentendimento, que se estava agravando, entre a Companhia das Índias Ocidentais holandeses e o referido enviado extraordinário”.<sup>259</sup> Assim sendo, d. Luís era o homem certo para apaziguar os ânimos.

Quando chegou à Haia, em 1728, a opinião pública sobre Portugal estava bem desgastada. Logo se inteirou com Corte Real das últimas negociações e passou a estudá-las. Mandou Álvaro Nunes da Costa, seu agente de negócios, a Amsterdam para se informar das posições da WIC e dos homens de negócio. Desse modo, ficou sabendo por Nunes que “um *Gazeteiro Holandês* teria posto a circular uma informação falsa” acerca de um apresamento português a um navio da Companhia, fato que o colocaria diante da opinião pública em situação de desvantagem nas negociações.<sup>260</sup> Ponto para o astucioso embaixador.

Sem considerar o que realmente se passava nos Países Baixos o marquês de Abrantes, segundo narrou Cunha, redigiu as instruções de como ele deveria atuar nas negociações em Haia. Elas foram enviadas ao embaixador com a assinatura de Corte Real, que não podia ignorar a tarefa árdua a enfrentar. Para dar início às conferências diplomáticas, d. Luís da Cunha deveria exigir dos Estados Gerais um “depósito de não menos que quatro milhões de florins, que em // tanto se avaliava as perdas que os seus navios tinham dado aos vassallos de Sua Majestade”.<sup>261</sup> Diante da situação que encontrou não passou nem pelo “pensamento fazer semelhante proposição”, confessou o diplomata. Afinal, nada estava fácil para Portugal vencer o pleito.

---

Macedo Leitão e Carvalhosa (1791-1855). Apesar de crer que o trecho, traduzido do francês, possa ser de Corte Real, pois data de 1727, quando ele estava em Haia, não há referência ao autor.

Diogo de Mendonça Corte Real era o filho ilegítimo do Secretário de Estado homônimo, ver Isabel Cluny, *O Conde de Tarouca e a diplomacia na época moderna*, Lisboa, Livros Horizonte, 2006, p. 133.

<sup>258</sup> Cluny, *D. Luís da Cunha*, p. 139. D. Luís da Cunha foi embaixador português em Haia por oito anos (1728-1736), substituiu Diogo de Mendonça Corte Real.

<sup>259</sup> Veiga, “Introdução”, in. *Catálogo de documentos de D. Luís da Cunha*, p. 14.

<sup>260</sup> De d. Luís da Cunha para o rei (Haia, 26/08/1728 e 09/09/1728), BNP, cód. 3016 “O Grande Cunha em Haia”, f. 24-30; Cluny, *D. Luís da Cunha*, p. 153-154 (citação). O diplomata chegou à Haia em 4 de junho de 1728 e apresentou-se, formalmente, no dia 30. Sobre a embaixada em Haia ver também Silva, “Itinerário e experiências de uma vida”, p. 104-112.

<sup>261</sup> Cunha, *Instruções Políticas*, p. 314-315. D. Luís iniciou as tratativas em outubro, cf. Veiga, *Catálogo de documentos de D. Luís da Cunha*, p. 28, doc. 25 (Ofício para a Secretaria de Estado, Haia, 14/10/1728).

Conversou também com deputados de outras Províncias e participou de diversas reuniões; escrevia quase semanalmente a Portugal discutindo os movimentos da tratativa. Trazia a negociação como base de suas diretrizes. Afirmava que “as potências menos poderosas são vítimas dos ajustes das mais fortes”.<sup>262</sup> Afinal, Portugal não poderia abrir mão de negociar, uma vez que não possuía marinha de guerra suficiente para sua defesa.<sup>263</sup>

O outro ponto do qual d. Luís não abria mão era a liberdade e reciprocidade do comércio colonial, e sobre isso travou intenso debate com o marquês de Abrantes. Conforme escreveu a seu interlocutor, “os Tratados nos obrigam a que lhe demos aquela liberdade porque eles a estipulava e nós não”. Cluny e Silva concordam que, a partir desse pressuposto, o embaixador defendeu uma nova tratativa com os Estados Gerais.<sup>264</sup>

Assim sendo, o embaixador não poupou esforços para negociar uma convenção provisional que possibilitasse aos portugueses comercializar com os africanos em toda a costa atlântica, sem que necessitasse de qualquer contato com os neerlandeses, nem lhes pagasse impostos. Em busca do êxito, negociou em Haia e Amsterdam, falou com seu colega inglês que, também, querelava com a WIC.<sup>265</sup>

Por vezes, as anotações de d. Luís demonstram esperança à aprovação do projeto, ainda que permanecesse algum receio para com os neerlandeses.<sup>266</sup> Noutros momentos chegou a escrever ao rei afirmando que “a questão tem mais de contra, que de pró a nosso respeito”.<sup>267</sup> O que logo se confirmou com os diretores da WIC mostrando-se contrários à proposta portuguesa. Em 9 de fevereiro de 1730, em conferência com uma comissão de

---

<sup>262</sup> “Carta que escreveu, ao senhor infante D. Manuel, o embaixador D. Luís da Cunha, mandando-lhe o projecto das condições da quadruple aliança e discurso sobre elas que por mandado do senhor infante fez o mesmo embaixador” (25/06/1728), ANTT, MSLIV, lv. 374.

<sup>263</sup> Quanto a isso escreveu ao marquês de Abrantes apoiando-o em seu projeto de formação de uma marinha de guerra portuguesa, cf. Veiga, *Catálogo de documentos de D. Luís da Cunha*, p. 35, doc. 39 (Carta ao marquês de Abrantes, Haia, 09/12/1728). O projeto, no entanto, não avançou.

<sup>264</sup> Carta de D. Luís da Cunha ao marquês de Abrantes (Haia, 06/09/1728), BNP, cód. 3016 “O Grande Cunha em Haia”, f. 32v. Também citado por Cluny, *D. Luís da Cunha*, p. 148. Há uma transcrição em Cunha, *Instruções Políticas*, p. 422-424, porém há diferença no texto e falta de trechos, daí eu preferir usar a versão da BNP.

<sup>265</sup> D. Luís dá notícias a Lisboa do protesto do embaixador inglês pelo apresamento que navios da WIC fizeram a um navio seu, saído de Lisboa para Guiné, cf. AUC, CCC, VI-III-1-2-1, doc. 57 (Ofício para a Secretaria de Estado, Haia, s/d [02/1729]). Quase um mês depois da representação inglesa a “Companhia Ocidental ainda não tinha respondido”, cf. *Idem*, doc. 59 (Haia, 12/03/1729). Ver também Veiga, *Catálogo de documentos de D. Luís da Cunha*, p. 42 e 44.

<sup>266</sup> Projecto da convenção provisional a celebrar entre D. João V e os Estados Gerais dos Países Baixos [...] com 15 artigos (Haia, s/d), AUC, CCC, VI-III-1-2-1, doc. 98.

<sup>267</sup> AUC, CCC, VI-III-1-2-1, doc. 97, (Haia, s/d).

deputados e depois com o Pensionário, d. Luís recebeu uma resolução “na qual se afirma a intenção de não suspender as hostilidades e se sugere a ameaça de conceder cartas de represália contra os navios portugueses”.<sup>268</sup> O ministro neerlandês Fagel ainda teve um “súbito interesse” em conhecer melhor as circunstâncias e, em seguida, d. Luís foi a Amsterdam conversar com o Pensionário.<sup>269</sup>

Passado algum tempo de seu retorno de Amsterdam, no fim de abril, confessou ao marquês de Abrantes que a boa esperança que tinha em firmar o Tratado Provisional “se desvaneceu pela firme oposição que me fez a Província da Holanda como a mais interessada na conservação da Companhia Ocidental”.<sup>270</sup>

Em agosto, e após aproximadamente dois anos de intensa negociação, o diplomata escrevia a Corte Real afirmando ser melhor ele deixar Haia e ir para Lisboa, pois era inútil esperar uma decisão favorável a Portugal. As negociações, no entanto, não findaram aí. Realmente foram interrompidas por alguns meses, tanto pela saúde debilitada do diplomata quanto pelos Estados Gerais, que estavam mais preocupados com a guerra que eclodia na Itália.<sup>271</sup> Lisboa também demorou meses a analisar o projeto e responder a seu embaixador. Em ofício de setembro de 1732, Cunha disse a Corte Real que o soubera pelo pensionário, que em Lisboa corria a notícia de que ele “não estava autorizado para o dito efeito [negociar um acordo]” com Haia. Essas informações foram enviadas ao pensionário por seu embaixador na corte portuguesa.<sup>272</sup> Ao que se vê, boas fofocas palacianas.

As fortes relações comerciais luso-neerlandesas, no entanto, tiveram que ser superiores aos ressentimentos das grandes desavenças protagonizadas no mundo colonial. E isso valia para ambos os lados. Não significou, contudo, uma pacificação dos mares do

---

<sup>268</sup> Veiga, *Catálogo de documentos de D. Luís da Cunha*, p. 64, doc. 103 (Ofício para a Secretaria de Estado), ver também doc. 119 (Carta ao marquês de Abrantes, Haia, 30/04/1730).

<sup>269</sup> Veiga, *Catálogo de documentos de D. Luís da Cunha*, p. 66, doc. 108 (Ofício para a Secretaria de Estado, Haia, 23/02/1730) e doc. 109 (*idem*, Amsterdam, 26/02/1730)

<sup>270</sup> Carta de Dom Luís da Cunha a D. Rodrigo Anes de Sá Almeida e Meneses, marquês de Abrantes (Haia, 30/04/1730), AUC, CCC, VI-III-1-2-1, doc. 119; Veiga, *Catálogo de documentos de D. Luís da Cunha*, p. 78.

<sup>271</sup> Cf. Veiga, *Catálogo de documentos de D. Luís da Cunha*, p. 76-77, doc. 139 (Ofício para a Secretaria de Estado, Haia, 18/07/1730) e p. 78, doc. 144 (Ofício para a Secretaria de Estado, Haia, 03/08/1730). Em 24 de agosto avisa a Lisboa que interrompeu as negociações por doença (doc. 149, Haia, 24/08), porém, suas cartas silenciam sobre a África por muito tempo, voltando apenas em novembro quando os diretores da WIC solicitam continuar as conversas (doc. 160, Haia, 09/11) que, como sabemos, não houve tratativa assinada. Reduz-se, porém, a frequência do tema na correspondência com Lisboa, as preocupações maiores da Europa, a partir de 1730, são o Tratado da Liga.

<sup>272</sup> Silva, “Itinerário e experiências de uma vida”, p. 111-112.

Setecentos. Na costa africana, os conflitos pelo mercado de escravos continuaram ao sabor dos fluxos globais da economia. Como afirmou Frédéric Mauro “os acontecimentos da diplomacia europeia repercutiam por vezes consideravelmente na vida das colônias”.<sup>273</sup>

### **Os portugueses na Costa da Mina “neerlandesa”**

Tendo em mente essas relações mercantis e os tratados entre Portugal e as Províncias Unidas dos Países Baixos, vemos seus reflexos no tráfico negreiro da Costa da Mina para a Bahia.

A paz possibilitou aos portugueses estabelecidos em Salvador soprarem suas velas para comprar escravos na Costa da Mina com maior segurança.<sup>274</sup> As relações estreitadas pelo acesso ao ouro e ao tabaco fizeram com que, entre 1690 e 1817, período dessa pesquisa, mais de 64% das viagens negreiras do porto de Salvador tivessem como destino a conflituosa e dinâmica Costa da Mina.<sup>275</sup>

Não ter colônia estabelecida ali, contudo, deixava os portugueses em posição desconfortável. Situação ampliada pela presença de fortes de todas as nações europeias diretamente envolvidas no comércio negreiro. Isso, por si só, trazia para a região uma repercussão imediata de qualquer conflito iniciado na Europa. Tão logo recebidas as notícias da guerra, toda embarcação inimiga tornava-se vulnerável a ataques, reforçando o caráter trans-imperial da Costa da Mina já atribuído por muitos autores e reforçado no mapa a seguir.<sup>276</sup> Era também uma região concorrida de corsários e piratas que tornavam os mares africanos ainda mais perigosos. Como afirmou Roman, “o mar [é] um local de comunicação por excelência, mas também um local de risco e perigo”.<sup>277</sup> E de muito comércio!

---

<sup>273</sup> Mauro, *Expansão Européia*, p. 171-173.

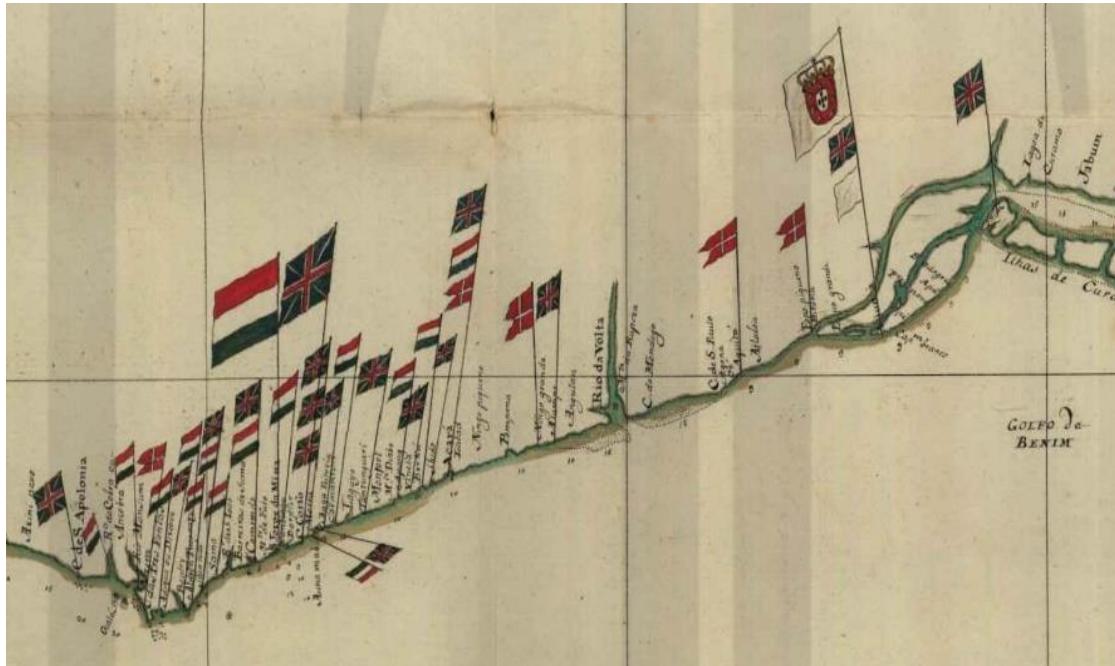
<sup>274</sup> Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 51-57 e 78-82; Schwartz e Postma, “The Dutch Republic and Brazil”, p. 174-176; Ferreira, “A primeira partilha da África”, p. 493-497.

<sup>275</sup> Estes dados referem-se às 2.209 viagens chegadas do Golfo do Benin, Costa do Ouro e Costa de Sotavento (Windward Coast), cf. <https://www.slavevoyages.org>, acesso em 06/07/2020.

<sup>276</sup> Ferreira, “From Brazil to West”; Silva, “Trans-Imperial and Cross-Cultural Networks”, p. 56-66, Silva Jr., “Interações atlânticas entre Salvador e Porto Novo”. Ernst Pijning preferiu uma compreensão mais transnacional da Costa da Mina, cf. “Transnationality and the Brazilian Slave Trade”, p. 71-87.

<sup>277</sup> Roman, “Corsaires et négriers”, in. *Saint-Malo au temps des négriers*, citação à p. 273. No original “la mer, lieu de communication par excellence, mais aussi espace de risque et de danger”.

## Mapa 2 – A Costa da Mina na década de 1770



Fonte: ANTT, MR, mc. 599, nº 15 (Representação da Mesa da Inspeção da Bahia para a rainha [d. Maria I], Mesa da Inspeção, Bahia, 31/07/1789). Agradeço a Poliana Cordeiro de Farias pela indicação.

A região da Costa da Mina era um território de disputa de poder, em seu significado mais clássico.<sup>278</sup> Essas disputas ocorriam entre europeus – especialmente sobre as águas –, entre os povos africanos e entre africanos e europeus. Essa última, obviamente, ocorria em terra, porém, tinha reflexos imediatos no mar e poderiam ser suscitados por problemas europeus provindos dos mares, onde estavam seus navios.<sup>279</sup>

Mas não só de conflitos entre europeus vivia a Costa da Mina. Por vezes, os ataques vinham da parte africana e só restavam, em terra, fugir para o forte mais próximo e não atacado pelos africanos. Um desses momentos deu-se quando, em 1727, Agajá, *dada* do Daomé, tomou Uidá. Nessa ocasião, algumas feitorias europeias foram “arrasadas e queimadas” e muitos brancos feitos prisioneiros.<sup>280</sup> Uma delas foi o forte

<sup>278</sup> Sobre o conceito de território, ver Agripino Souza Coelho Neto, “Componentes definidores do conceito deterritório: a multiescalaridade, a multidimensionalidade e a relação espaço poder”, *GEOgraphia*, Niterói, v. 15, nº 29 (2013), p. 23-52.

<sup>279</sup> Sobre as disputas e concorrência de mercado na Costa da Mina ver Silva Jr., “Rotas, direções e etnicidade”, p. 215-228; do mesmo autor, “João Basílio na Costa da Mina, c. 1724-1743: negócios privados, redes comerciais trans-imperiais e políticas africanas na jornada de um diretor europeu no Golfo do Benim”, texto inédito.

<sup>280</sup> Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 166-168. Estas guerras duraram muitos anos. Em 1729, o conde de Sabugosa deu notícias da ruína do comércio da Costa da Mina por conta dos ataques de Agajá e foi assunto no Conselho Ultramarino, cf. AHU, CU, cód. 254, f. 61v-62 (Lisboa, 13/09/1729), 70v-71 (Lisboa,

português de São João Batista de Ajudá que foi destruído, obrigando seu diretor, Francisco Pereira Mendes a refugiar-se na fortaleza francesa. O vice-rei, Vasco Fernandes César de Meneses, soube do ocorrido apenas no início de abril, por carta do diretor e, em junho, escreveu a d. João V. Segundo seu relato,

na ocasião desta guerra foram também prisioneiros a maior parte dos brancos que ali se achavam, assim portugueses, como franceses, e ingleses, e arrasadas e queimadas as Feitorias; e estiveram em poder dos negros quinze dias, donde passarão bastantes trabalhos, e no fim dele os largaram, roubando-os primeiro, de tudo quanto tinham, e só escaparão os que se recolherão a Fortaleza Francesa, donde se defenderam dos seus insultos.<sup>281</sup>

Os mesmos acontecimentos foram narrados por Hertogh, diretor do Castelo da Mina, aos diretores da WIC, nos Países Baixos, no início de maio.<sup>282</sup> Ao mesmo tempo, uma carta era enviada de Jaquim para o castelo, dando as recentes notícias. Seu autor dizia que a “feitoria estava totalmente arruinada, mas o Rei exilado [Huffon] afirmava que estava se preparando para reestabelecer-se no Estado, o que eu duvido muito”. Noticiava, ainda, a liberdade de prisioneiros dos daomeanos e os novos movimentos de guerra, por fim, desabafava: “aqui nós vivemos constantemente no medo”!<sup>283</sup>

Na primeira metade da centúria, na Costa do Ouro, as rivalidades intra-europeus e intra-africanas se cruzaram com o intuito de se criar um equilíbrio de forças e comércio a favor dos europeus. Como mostrou Rebecca Shumway, enquanto ingleses e neerlandeses concorriam pelo acesso a escravos e ouro, os Reinos Fante e Asante disputavam para manter o poder territorial – evitando ser escravizados pelo rival –, e pela manutenção do comércio litorâneo. Os neerlandeses tinham relações próximas com os Asante, que desde o início do século controlavam as rotas de fornecimento de pessoas

---

16/01/1731). Ver também, Law, *The Slave Coast*, p. 166-167; Robin Law, “‘Here is no Resisting the Country’: The Realities of Power in Afro-European Relations on the West African ‘Slave Coast’”, *Itinerario*, v. 18, n° 2 (1994), p. 56; Silva Jr., “Interações atlânticas entre Salvador e Porto Novo”, p. 15-22.

<sup>281</sup> Carta do vice-rei ao rei (Bahia, 18/06/1727), AHU, CU, BA/AV, cx. 30, doc. 2749.

<sup>282</sup> Dantzig, *Dutch documents relating to the Gold Coast*, v. 2 (1710-1740), p. 147-148 (Carta de Hertogh, Jaquim, 08/05/1727).

<sup>283</sup> Dantzig, *Dutch documents relating to the Gold Coast*, v. 2, p. 149. A carta de Jaquim, cujo autor não foi identificado por Dantzig, é datada de 29/05/1727, porém só foi registrada nos livros do Castelo em 24 de julho. Dantzig alerta que pode haver erro. Em abril de 1728 o diretor do forte português em Ajudá tinha outra ideia sobre a esperança de Huffon retomar seu trono, disse Francisco Pereira Mendes que “o Rei se conserva na mesma deposição, sem esperanças de restituir-se ao seu chamado trono”, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 166-168. Ver também Law, *Ouidah*, p. 50-59.



escravizadas à costa. Os ingleses mantinham relações comerciais com os Fante e temiam que o crescimento do Reino Asante, nos anos 1750, pudesse repetir o controle que os daomeanos detinham em Uidá. Para evitar esse domínio Asante, as autoridades inglesas passaram a fornecer armamentos para que os Fante defendessem seu território, conseqüentemente, beneficiando o comércio inglês na costa.<sup>284</sup>

Como dito acima, na região da Costa do Ouro concentravam-se os portos fornecedores do ouro africano, os quais estavam proibidos aos portugueses, de acordo com as regras neerlandesas. Nessa costa estava o porto de Anamabu, “entre todos os mais avultados em negócio [...] por ser o porto principal do Reino Fante”, conforme descreveu José Antônio Caldas. Na sequência, ele anotou que “os holandeses põem todo o seu cuidado em que os portugueses nele não façam gênero de negócio algum”, pois o tabaco que pagava a licença para o comércio na Costa da Mina era o mesmo com que os holandeses adquiriam ouro a valores de 1,5 onça por rolo, “e muitas vezes duas onças”.<sup>285</sup>

Vê-se, pois, que na costa ocidental africana uma multiplicidade de interesses estava colocada no tabuleiro político-comercial. Estes interesses, por sua vez, deveriam ser mensurados, quando em diálogo com os africanos, por suas leis e costumes; quando entre europeus, por seus tratados diplomáticos. Porém, o que pode parecer simples não o é. As rivalidades anglo-neerlandesas, por exemplo, não poderiam atrapalhar os negócios dos reinos e mercados africanos, sob pena de sofrerem ataques ou não terem acesso ao mercado negreiro em terra.<sup>286</sup> Como afirma Pijning, “embora os impérios como o Asante, Oyo ou Daomé não atuassem diretamente no comércio com as diferentes companhias europeias atuantes na costa, eles eram capazes de bloquear o comércio se isso adequasse aos seus propósitos”.<sup>287</sup> Qualquer peça a ser movida na mesa, deveria estar bem dimensionada neste jogo político-jurídico, um deslize poderia ocasionar disputas nos

---

<sup>284</sup> Rebecca Shumway, “Palavers and Treaty Making in the British Acquisition of the Gold Coast Colony (West Africa)”, in. Saliha Belmessous (org.), *Empire by Treaty: Negotiating European Expansion, 1600-1900*, Nova York, Oxford University Press, 2015, p. 171-172. Ernst Pijning estudou essas complexas relações de povos na Costa do Ouro, para as décadas de 1760-70, buscando entender a WIC como um representante da nacionalidade “neerlandesa” no “Atlântico Crioulo”, conceito de Ira Berlin usado pelo autor, cf. “What is Cross Cultural? A Study of Interactions on the Eighteenth-Century Gold Coast”, *Portuguese Studies Review*, v. 21, nº 2 (2013), p. 1-19 (inédito). Agradeço a gentileza do autor em ceder-me sua versão ainda não publicada.

<sup>285</sup> Caldas, *Notícia geral de toda esta Capitania da Bahia*, p. 332.

<sup>286</sup> Sobre isso ver Randy Sparks, *Where the Negroes are Masters: An African Port in the era of the Slave Trade*, Cambridge/Massachusetts, Harvard University Press, 2014, p. 17-21; Shumway, “Palavers and Treaty Making”.

<sup>287</sup> Pijning, “What is Cross Cultural?”, p. 8.

tribunais locais sob a lei e julgamento dos soberanos africanos. Este encontro multicultural tem sido lido pela historiografia como pluralismo legal.<sup>288</sup>

Inseridos nesse complexo afro-europeu estavam os traficantes portugueses, tanto do Reino quanto da colônia, mas aqui, também, a coisa não era simples. Como afirmou Johannes Postma, os daomeanos tinham preferência de negociar com os navios chegados do Brasil, afinal, traziam a mercadoria que mais lhes aprazia: o fumo trançado em corda, o chamado tabaco da Bahia.<sup>289</sup>

A relação entre a colônia portuguesa deu azo a um jogo trans-imperial na Costa da Mina envolvendo os três continentes. O ouro e o tabaco eram disputados pelas nações europeias nas águas africanas, enquanto os daomeanos buscavam garantir junto aos portugueses do Brasil o abastecimento de tabaco e cauris tanto para sua economia, como para tecer relações político-diplomáticas com os Estados africanos vizinhos. Como já mencionado, esse jogo estava longe de ser monótono. O que se passava na Europa refletia imediatamente na Costa da Mina. Às vezes os portugueses da colônia eram pegos desavisados, ou injustamente, como ocorreu com o navio baiano atacado pelos ingleses, supramencionado. No entanto, a disputa mais direta que aqueles tiveram que travar nos mercados negreiros da África Ocidental foi com a companhia neerlandesa. Mesmo com os altos e baixos na política interna dos Países Baixos a WIC estabeleceu forte pressão sobre os navios negreiros lusitanos.

### **A WIC estabelece regras na Costa da Mina: quarteamento ou repressão**

Em 1733, em parecer sobre a situação do comércio na Costa da Mina e as violências da WIC contra as embarcações lusitanas oriundas especialmente do Brasil, o conselheiro ultramarino Gonçalo Manoel Galvão de Lacerda afirmou que, “antes do descobrimento das Minas Gerais, não perturbavam os holandeses aos nossos comerciantes, os quais iam fazer o resgate de escravos à costa com os gêneros de Europa que na mesma costa tem consumo”.<sup>290</sup>

---

<sup>288</sup> Carlos da Silva Jr., “Pluralismos legais na era do tráfico: disputas afro-portuguesas no Golfo do Benim, século XVIII”, texto inédito (2019).

<sup>289</sup> Johannes Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, p. 77.

<sup>290</sup> AHU, CU, cód. 254, f. 100v-102v (Conselho Ultramarino, Lisboa, 23/10/1733). Este parecer não teve resposta régia registrada. Pode-se consultar o mesmo Parecer em AHU, CU, BA/AV, cx. 52, doc. 4564 (Bahia, 08/09/1735) e AHU, CU, BA/AV, cx. 62, doc. 5285 (Bahia, 23/07/1738). Verger não dá uma data

Os anos de 1680 viram crescer o número de embarcações portuguesas comercializando na Costa da Mina.<sup>291</sup> Em abril de 1686, uma fragata da WIC capturou dois navios negreiros vindos do Brasil, mas os diretores no Castelo de São Jorge não estavam certos em como lidar com a situação. Diante de protestos dos portugueses, resolveram ficar com 25% da carga e liberá-los. Esse impasse sobre liberar e normatizar o comércio dos portugueses na Costa da Mina durou todo o último quartel seiscentista. Os portugueses reclamaram, fortemente, o confisco de 25% da carga de seus dois navios.<sup>292</sup> A WIC, a seu modo, tinha que manter a diplomacia, pois recebia a indenização pela perda do Brasil sobre os direitos do sal de Setúbal, conforme já vimos.

Para ira dos neerlandeses, os capitães negreiros da Bahia também passaram a negociar com os representantes da *Royal African Company* (RAC), que tinha sede no Castelo de Cabo Corso, mais ao norte do Castelo de São Jorge e, também, estavam presentes no Forte Wiliam, em Uidá. Assim como os neerlandeses, ingleses e franceses ali presentes também se interessavam pelo ouro do Brasil levado pelos negreiros da Bahia.<sup>293</sup>

---

precisa para a cobrança do quarteamento e afirma, erroneamente, que d. Luís da Cunha fora enviado a Haia em 1730, ver, *Fluxo e Refluxo*, p. 51-57. Daniele Souza também analisou o documento do códice 254, cf. *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 74-75 e 91.

<sup>291</sup> Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 221-224, 383-386 (Apêndice 2.1).

<sup>292</sup> Schwartz e Postma, “The Dutch Republic and Brazil”, p. 174-175. Sobre os roubos na década de 1690 bem como as discussões administrativas coloniais acerca do que se passava na Costa da Mina com as embarcações saídas da Bahia, ver Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 44-46.

<sup>293</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 57-64; Schwartz e Postma, “The Dutch Republic and Brazil”, p. 177, 180-181; Marques, “Um banqueiro-trafficante inglês”, in. Kelmer Mathias, Ribeiro, Sampaio e Guimarães, (orgs.), *Ramificações ultramarinas*, p. 73-91; Lopes, *A Fênix e o Atlântico*, p. 70-71. Em 1725 os diretores do Castelo da Mina noticiavam a Amsterdam que o general inglês de Cabo Corso, John Tinker, estava envolvido em disputas internas africanas e, também, buscava aumentar o comércio com os portugueses vindos do Brasil, afirmando que seus navios eram livres ao comércio naquela costa, ver Dantzig, *Dutch documents relating to the Gold Coast*, v. 2, p. 145-146.

## Imagem 2.1 – Vista do Castelo de São Jorge da Mina, 1750



Fonte: El Mina, Ghana, "Vüe du Chateau de St. Georges de Mina, tirée de Barbot et de Dapper" Histoire générale des voyages, Paris, Didot, 1750. [https://pt.wikipedia.org/wiki/Castelo\\_de\\_S%C3%A3o\\_Jorge\\_da\\_Mina#/media/Ficheiro:El\\_Mina,\\_Fortaleza\\_de\\_S%C3%A3o\\_Jorge\\_da\\_Mina,\\_e\\_castelo\\_no\\_monte\\_de\\_S.\\_Tiago,\\_Ghana.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Castelo_de_S%C3%A3o_Jorge_da_Mina#/media/Ficheiro:El_Mina,_Fortaleza_de_S%C3%A3o_Jorge_da_Mina,_e_castelo_no_monte_de_S._Tiago,_Ghana.jpg), acesso em 28/07/2020.

Segundo Schwartz e Postma, essa aproximação dos traficantes portugueses com os ingleses motivou a WIC a rever a situação africana com Portugal, entre 1696 e 1698, no bojo das negociações europeias para o fim da Guerra da Liga de Augsburgo. Os autores veem nesse momento a provável regulamentação do pagamento dos 10% sobre a carga de tabaco, a que se chamou quarteamento. Porém, como afirmam eles, nem mesmo as fontes neerlandesas são exatas acerca do início da cobrança de um imposto no Castelo para que os portugueses pudessem comprar escravos na região. Por outro lado, concluem que os diretores da WIC ordenaram o confisco das embarcações portuguesas sem licença de comércio na Costa da Mina em 1707.<sup>294</sup>

Como se vê, as palavras do conselheiro Galvão de Lacerda estavam corretas. A exploração do ouro no Brasil tornou disponível grande quantidade do metal dourado no mercado de metais preciosos e atraindo a atenção dos estrangeiros. O aumento do fluxo de traficantes do Brasil na Costa da Mina desencadeou disputas entre europeus para

---

<sup>294</sup> Schwartz e Postma, "The Dutch Republic and Brazil", p. 177-178 e 180-181.

vender os escravos de “primeira escolha” aos portugueses da Bahia em troca de ouro. Ingleses e neerlandeses passaram a comprar aqueles cativos, aos quais chamaram de “escravos portugueses” ou “escravos de ouro” para revendê-los aos baianos antes mesmo de se iniciar o comércio negreiro no litoral.<sup>295</sup>

Ao que parece, essa história é ainda mais complexa. É fato que os ataques aos navios portugueses já vinham ocorrendo, mas os bons negócios que os portugueses vindos do Brasil faziam com os ingleses da RAC despertaram ainda mais a ambição dos neerlandeses. Em 21 de junho de 1711, os senhores Haringh, Hoevenaar e Engelgraaff, administradores da WIC na costa da Guiné, escreveram à sede da empresa propondo vender os escravos diretamente aos navios vindos do Brasil, interceptando a ligação com os ingleses. Conforme afirmaram, quando a galera da companhia vistoriava os navios negreiros “não tira[va]m vantagem disso, pois tomam principalmente a precaução de estarem livres de produtos contrabandeados”. Ora, como já sabemos, as vantagens não eram poucas, nem esses senhores eram inocentes. Mas sigamos. O plano era atrair os mercadores africanos para o Castelo, comprar todos os escravizados e liberar os porões de seus navios das mercadorias vindas de Europa. Por fim, vendiam todos os africanos escravizados aos portugueses por “índigo, tabaco brasileiro, couro [e] ouro”. Todo o acerto comercial deveria ser secreto, “evitando publicidade o máximo possível, para que a Coroa Portuguesa, que é muito ciumenta dos brasileiros, não obtenha informações sobre isso e, também, para que eles não sejam impedidos disso pelos ingleses”.<sup>296</sup>

A ideia foi prontamente aceita pelos diretores da companhia que repostaram em carta secreta para o Castelo. Determinaram que cada escravo fosse vendido ao preço de 300 florins (120\$000 réis) e as mercadorias brasileiras avaliadas pelo valor “mais baixo possível”, ampliando os lucros. Ao final da transação os negreiros “deve[ria]m receber um certificado ou passaporte referente aos escravos comprados dessa maneira em Elmina, para que mais tarde, em caso de busca, não haja disputa sobre sua origem”.<sup>297</sup>

Obviamente que uma operação tão complicada não seria de execução fácil. Além disso, os ingleses de Cabo Corso tinham interesse no ouro brasileiro e receberiam pressão

---

<sup>295</sup> Silva Jr., “Rotas, direções e etnicidade”, p. 223; do mesmo autor, “Enslaving Commodities: Tobacco, Gold, Cowry Trade and Trans-Imperial Networks in the Bight of Benin (c. 1690s-c. 1790s)”, *African Economic History*, v. 49, n° 2 (2021), p. 12-13.

<sup>296</sup> Dantzig, *Dutch documents relating to the Gold Coast*, v. 2, p. 106 (Secret Minutes Ass. of Ten, 03/12/1712), tradução livre do autor.

<sup>297</sup> Dantzig, *Dutch documents relating to the Gold Coast*, v. 2, p. 107 (20/09/1712).

de Londres quando a redução ou falta do metal fosse sentida. A busca dos homens de negócio da Bahia pela Costa da Mina coincide também com o crescimento da produção do açúcar no Caribe e ampliação da procura de mão de obra escravizada por neerlandeses, franceses e ingleses.<sup>298</sup> Esse aumento da concorrência nos mercados africanos e, conseqüentemente, do preço dos escravos, somado ao acesso ao metal dourado do Brasil terão pesado na definição da política neerlandesa para o comércio português. Como afirma Law, a importância do ouro e do tabaco brasileiros no mercado afro-europeu da Costa da Mina fora tão grande que deram aos “portugueses decisiva vantagem sobre outros europeus”.<sup>299</sup>

Sabedores da predileção dos africanos daquela região pelo tabaco baiano, foram os neerlandeses exímios em assegurar uma significativa quantidade desta mercadoria para negociar em terra e destacarem-se em relação aos outros europeus naquele mercado.<sup>300</sup> Conseguiram, também, o ouro brasileiro. Além disso, já tinham proibido a circulação de mercadorias europeias por parte dos portugueses, e, como vimos, a Companhia já tinha acesso aberto aos mercados luso-africanos pelo Artigo IV do Tratado de 1669. Mas isso não impediria de todo o comércio dos portugueses com os ingleses. Em fins dos anos 1730, os dinamarqueses, também interessados no ouro e tabaco brasileiros, buscaram aproximar-se, mas, logo notaram o “brutal comportamento dos neerlandeses” para com os portugueses que, por sua vez, preferiam negociar com navios ingleses.<sup>301</sup>

O padre Vicente Ferreira Pires, em viagem à Costa da Mina, em 1796, afirmou que a origem desse pagamento era um tratado luso-neerlandês que dava o castelo de São Jorge a Portugal por oitenta anos, e os portugueses estavam obrigados a esta cobrança. Essa é outra versão, afinal, vimos que a historiografia não recorre a tão longo tempo, a década de 1640, para encontrar esta cobrança.<sup>302</sup>

---

<sup>298</sup> Godinho, “Portugal, as frotas do açúcar”, p. 75; Herbert S. Klein, *O tráfico de escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto–SP, FUNPEC, 2004 [1999], p. 30-32, 78-80; Stuart B. Schwartz, “O Nordeste açucareiro no Brasil colonial”, in. João Fragoso, Maria de Fátima Gouvêa (org.), *O Brasil Colonial, volume 2 (ca. 1580 - ca. 1720)*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2014, p. 350.

<sup>299</sup> Law, *The Slave Coast*, p. 127-141, citação à p. 136 (tradução livre do autor).

<sup>300</sup> Vianna Filho, *O negro na Bahia*, p. 96-101; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 38-44; Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 218-221; Ferreira, “A primeira partilha da África”, p. 495-497.

<sup>301</sup> “Do governador Boris de Christiansborg para os Diretores da Companhia da Guiné e Índia Ocidental, em Copenhague” (Forte Christiansborg, 03/05/1738), *Danish Sources for the History of Ghana 1657–1754*, ed. Ole Justesen, Copenhagen, Royal Danish Academy of Sciences and Letters, 2005, 2 vols, p. 536-543.

<sup>302</sup> Clado Ribeiro de Lessa (org.), *Crônica de uma embaixada luso-brasileira a Costa d'África em fins do século XVIII, incluindo o texto da Viagem de África em o reino de Dahomé: escrita pelo padre Vicente Ferreira Pires, no ano de 1800 e até o presente inédita*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1957

A despeito do que diz o padre, certamente a cobrança original de 25%, ou seja, um quarto da carga daqueles dois navios portugueses, deu origem ao termo quarteamento, por mais que a partir de fins do XVII, a cobrança passasse a ser de um décimo.

Estabelecido o quarteamento, as galeras neerlandesas armadas em guerra, que patrulhavam as águas ao norte e sul do castelo, passaram a fiscalizar os movimentos portugueses. As embarcações que, ao chegar àquela costa, não fossem imediatamente pagar o quarteamento e receber o passaporte, escrito em neerlandês, poderiam ser abordadas. De acordo com Caldas, o passaporte também era pago e “custa[va] um rolo de tabaco”.<sup>303</sup> Esse documento indicava os portos em que o navio negreiro poderia negociar e, caso contrário, arriscava ser apresado e levado ao Castelo de São Jorge. Importa ressaltar que a indicação destes portos dependia da dinâmica política e de guerras da própria Costa da Mina que influenciava, diretamente, o mercado negreiro da costa ou mesmo interrompia os acessos das caravanas aos portos. Vemos isso nos poucos passaportes conhecidos atualmente ou em documentos portugueses. Um passaporte de 1770 limitou o comércio à “parte baixa da Costa de Popo, Fida, Jacquim e Apá, sem que possa comerciar acima de Popo”. Oito anos depois os homens de negócio da Mesa de Inspeção da Bahia afirmaram a D. Maria “que eram, e são ainda unicamente os portos de Ajudá, Epé, Porto Novo, e Badagre” aqueles que o Daomé permitia o comércio.<sup>304</sup>

Assinado por João van Voorst, Diretor Geral do Norte e mar da Costa da África, o passaporte entregue a José de Abreu, capitão do navio *Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio e Almas*, saído da Bahia, afirmava que ele “veio a este Castelo da Mina com a sua verdadeira carga, e pagou o que devia, e nos pediu déssemos passaporte para ir por esta costa a Popô, Jaquim e Apá, a fazer negócio, o que não podemos negar”. Estes portos diferem dos listados por Caldas no final da década de 1750: Ajudá, Epé, Badagri e Porto Novo.<sup>305</sup>

---

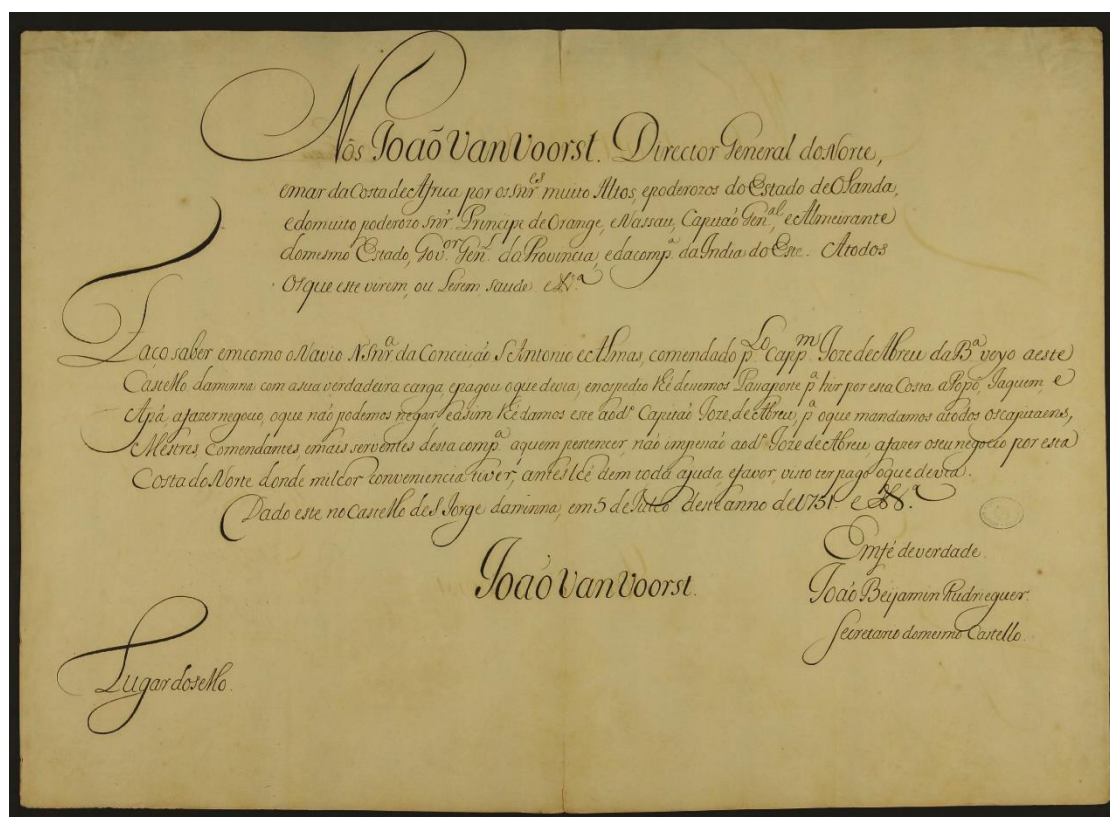
[1800], p. 16-17. Um dos primeiros a lembrar dessa passagem de Ferreira Pires é Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 220, nota 92. Não há, contudo, passagem referente ao Castelo de São Jorge nem aos 80 anos no Tratado de 1641, cf. TRATADO de treguas de hostilidades entre ElRey o senhor D. João IV, e os Estados Geraes da Provincias Unidas dos Paizes Baixos, assignado na Haya a 12 de junho de 1641, e ratificado em 18 de novembro do mesmo ano, in. *Collecção dos Tratados*, t. 1, p. 24-49.

<sup>303</sup> Caldas, *Noticia geral desta capitania da Bahia*, p. 332.

<sup>304</sup> Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 54-55 e 67 (nota 47); ANTT, MR, mç. 599, nº 15 (Mesa da Inspeção, Bahia, 31/07/1789).

<sup>305</sup> Caldas, *Noticia geral desta capitania da Bahia*, p. 341-344.

## Imagem 2.2 – Passaporte neerlandês traduzido para o português, 1751



Fonte: AHU, CU, STP, cx. 9, doc. 925 (Castelo de São Jorge da Mina, 05/07/1751).

Um informante anônimo, por sua vez, registrou que quando o tabaco do quarteamento não era suficiente ao comércio afro-neerlandês, estes “obrigam ao capitão a fazer negócio, tirando-lhes o tabaco que precisam, dando-lhes gêneros engastáveis na dita costa”.<sup>306</sup> A ganância da companhia, como denunciavam os portugueses, acrescia com a cobrança das dachas (daxa), uma série de impostos, presentes e obrigações que lhes eram cobrados ainda no castelo e de que nem as fontes neerlandesas nem as lusitanas podem dar conta de quantificação. Conforme registrou Caldas, não lhe parecia ser aquela cobrança uma imposição da WIC, e sim o “que os [funcionários] holandeses lhe tem posto por costume”.<sup>307</sup> Verdade ou não, o quarteamento, um “imposto” sobre a carga dos navio negreiros portugueses, era também uma espécie de dacha.

Em 1756-1757, Caldas contabilizou os gastos no Castelo, apenas em dachas, na quantia de 827\$200 réis; valor que daria para comprar oito africanos da Costa da Mina na

<sup>306</sup> Informação (minuta) sobre o contrabando praticado pelos navios franceses e neerlandeses contra as frotas portuguesas em São Tomé e Príncipe prejudicando o contrato do tabaco entre a Bahia e a Costa da Mina, AHU, CU, AV/ULT, cx. 4, doc. 310 (s.l., c. 1754).

<sup>307</sup> Caldas, *Notícia geral desta capitania da Bahia*, p. 331.



Bahia. Para o pagamento da dacha utilizava-se açúcar, doces de frutas e tabaco.<sup>308</sup>

Apesar de serem suas embarcações consideradas fracas para enfrentar a galera da WIC, os portugueses, por vezes, buscaram resistir à obrigação do Castelo de variados modos: fugindo ao pagamento do quarteamento, enfrentando-o com navios de guerra ou por via diplomática em Haia. Testemunhas relataram ao provedor-mor da Fazenda Real do Estado do Brasil, Bernardo de Sousa Estrela, que ficaram sabendo que o capitão Antônio Coelho de Oliveira, ao chegar ao porto de Ajudá, capitaneando a nau *Nossa Senhora da Madre de Deus*, vinda de Lisboa por conta da Companhia do Corisco, logo começou a negociar em terra, tendo antes “descarregado a maior parte da fazenda, a mandou [...] escapar à galera dos holandeses”. Este corajoso ato se deu em 1727, quando as relações luso-neerlandesas na Costa da Mina estavam tensas, como veremos.<sup>309</sup> Mais pesquisas poderão mostrar o poder dessa resistência portuguesa para não pagar os 10% no Castelo.

O que vemos na tabela abaixo, por outro lado, é o expressivo número de setenta e seis embarcações portuguesas cuja carga fora confiscada entre 1681 e 1730.

**Tabela 2.2 – Navios “brasileiros” confiscados e suas cargas, 1681-1730 (florim<sup>310</sup>)**

Anos	Navios	Valor da carga
1681-1690	2	17.200
1691-1700	-	-
1701-1710	16	137.600
1711-1720	37	318.200
1721-1730	21	180.600
<b>TOTAL</b>	<b>76</b>	<b>653.600</b>

Fonte: Henk den Heijer, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740*, Zutphen, 1997, p. 284 *apud*, Schwartz e Postma, “The Dutch Republic and Brazil”, p. 179, Table 7.3.

<sup>308</sup> *Idem*, p. 341. Caldas considerou um rolo de tabaco no valor de 10\$000 réis.

<sup>309</sup> O capitão-mor de São Tomé, em 1697, considerava as sumacas que iam do Brasil para a Costa da Mina uns “barquinhos”, ver Lopes, *A Fênix e o Atlântico*, p. 54-55. Carta do [provedor-mor da Fazenda Real do Estado do Brasil], Bernardo de Sousa Estrela ao rei [D. João] sobre a diligência e sequestro do ouro vindo da Costa da Mina. (Bahia, 31/03/1727), AHU, CU, BA/AV, cx. 30, doc. 2700. Essa viagem não está registrada no TSTD (acesso 19/03/2021).

<sup>310</sup> Antunes, Münch e Salvado consideram 1F = \$400 réis, aproximadamente, assim 653.600F = 261:440\$000 réis, cf. “The Resources of Others”, p. 515, nota 36.

Entre 1681 e 1730, período trabalhado por den Heijer, o Brasil armou 1.455 viagens negreiras para a África, das quais 973 (66,87%) foram destinadas à Costa da Mina. Os navios “brasileiros” que sofreram confisco no Castelo de São Jorge representam 7,81% do total de viagens registradas para aquela costa. Apesar de não sabermos quantos dos 76 navios confiscados referiam-se à praça da Bahia, certamente muitos saíram deste seu porto diante do seu protagonismo nessa rota, com 830 (85,30%) das viagens para a Costa da Mina. Lembremos também que o Rio de Janeiro tinha proibição régia de mandar navio negreiro àquela costa.<sup>311</sup> Por outro lado, esse é o período de atração dos investimentos dos homens de negócio de Lisboa no tráfico desta região.<sup>312</sup> Vale ainda registrar que a evolução dos números do confisco segue, de perto, o crescimento do comércio negreiro daquela região africana.<sup>313</sup>

No início de 1723, H. Turwe e J. de la Planque declararam que, entre 1718 e 1722, os portugueses pagaram de quartamento, no Castelo da Mina, 2.734 rolos de tabaco e pouco mais de 81 marcos em ouro, o que equivale a mais de 2 quilos e 830 gramas.<sup>314</sup> Nesses cinco anos de registros, o Brasil armou 186 viagens à África, 142 delas para a Costa da Mina. Do porto da Bahia saíram 94 dessas viagens.<sup>315</sup>

A década de 1730 foi um momento de relativa paz entre a WIC e os navios negreiros lusitanos na Costa da Mina. Schwartz e Postma veem duas possíveis interpretações sobre o período: “significa que os brasileiros pagaram suas taxas obedientemente ou que os holandeses tinham um poder limitado para fazer valer suas reivindicações de monopólio”.<sup>316</sup> São possibilidades reais. Somemos a isso a presença de um habilidoso embaixador português em Haia, negociando com a WIC, e a atenção que os Estados Gerais terão que despender com as movimentações bélicas na península itálica, como já mencionado.

---

<sup>311</sup> Carta sobre se mandar proibir, que não vão do Rio de Janeiro, nem das Capitânicas do Sul, embarcações à Costa da Mina (Lisboa, 17/09/1703), APEB, SCP, OR, v. 7, doc. 218

<sup>312</sup> Maximiliano Menz, “Capital, guerra e crédito na nova economia política do tráfico (1703-1740)”, texto inédito discutido no COMMUN, UFF, 05/05/2021.

<sup>313</sup> [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org), acesso em 04/09/2020. Sobre o predomínio da Bahia na armação de navios para a Costa da Mina, entre 1642-1807, cf. David Eltis e David Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven & Londres, Yale University Press, 2010, p. 67 (Mapa 39).

<sup>314</sup> Dantzig, *Dutch documents relating to the Gold Coast*, v. 2, p. 144.

<sup>315</sup> [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org), acesso em 04/09/2020.

<sup>316</sup> Schwartz e Postma, “The Dutch Republic and Brazil”, p. 181 (table 7.4) e 182, os autores não têm dados para os anos de 1731-32 e 1734. Apesar de afirmarem que nenhuma embarcação portuguesa foi confiscada pelos neerlandeses nessa década de 1730, eles apresentam duas capturas em 1733.

Não eram só os portugueses que despertavam a atenção dos funcionários da WIC na costa africana. Exímios corsários em tempos de guerra, os zelandeses investiram no comércio ilegal de escravos na Costa da Mina, desafiando o monopólio da companhia. Estima-se que, entre 1714 e 1725, pelo menos 27 navios negreiros zelandeses foram confiscados pela WIC. Essa rivalidade iria despontar nos Estados Gerais e a negociação do monopólio que estava se findando. Desde o início de 1729, a WIC enfrentava os Estados da Zelândia, seus mercadores e os de Middelburg, que insistiam na liberdade comercial na Costa da Mina e na não renovação da outorga do monopólio da Companhia.

Mesmo com a renovação confirmada pelos Estados Gerais os desgastes permaneceram. Com pouco mais de quatro anos do novo contrato, os Estados Gerais foram convencidos a abrir por completo o comércio da África. A WIC continuava com o monopólio do abastecimento do mercado de mão de obra escravizada de Suriname, Berbice e Essequibo, a que, voluntariamente, desistiu em 1738. Mantinha-se, no entanto, a administração dos castelos e praças da África ocidental.<sup>317</sup>

Mas os problemas não tinham origem apenas nos zelandeses. Conforme escrevera o embaixador português sobre os oficiais da WIC, “cada qual é um ladrão que trata de fazer o seu proveito sem se embaraçar do da Companhia e esta é a razão porque ela [se] acha em tão miserável estado, além de que os ingleses lhe têm tirado a maior parte do comércio”.<sup>318</sup> A rivalidade com os ingleses, já mencionada acima, como podemos perceber, era tema recorrente nos salões da diplomacia em Haia.

Conforme defenderam Schwartz e Postma, os ataques dependiam também do quão fortalecida a companhia neerlandesa estava em seu Castelo. Seguindo as duas possibilidades interpretativas apresentadas, de 1735 a 1767 apenas duas embarcações portuguesas foram capturadas, em 1747 e 1752. Nesse período uma média de 15,9 embarcações pagaram o quarteamento no Castelo da Mina. O poderio da WIC, no entanto, não estava nos seus melhores dias. Em 1744, o diretor requerera à sede, em Amsterdam,

---

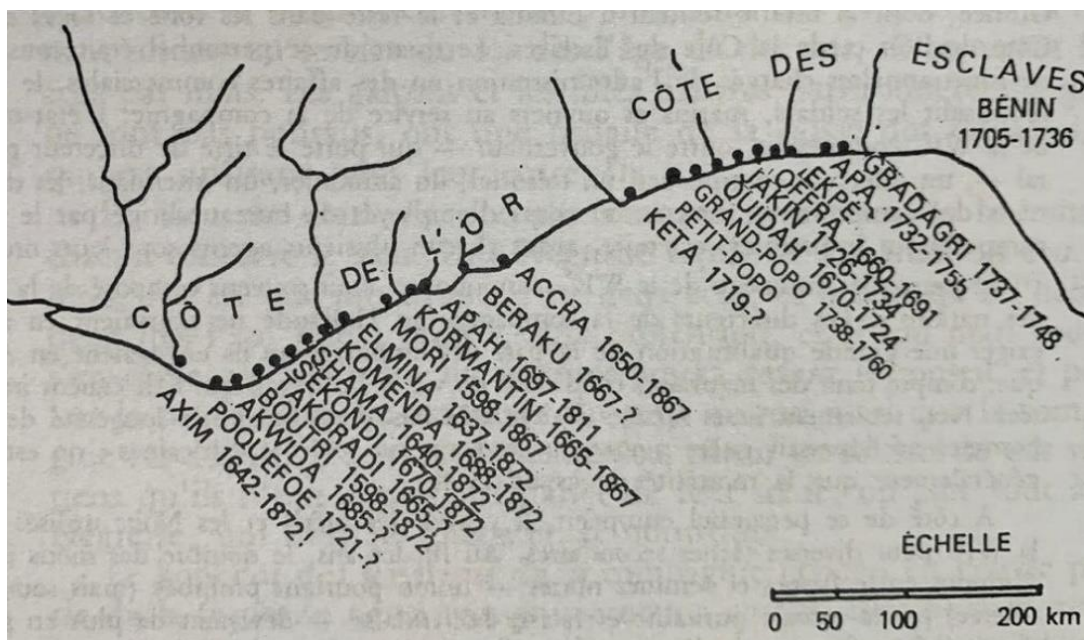
<sup>317</sup> Henk den Heijer, “The Dutch West India Company, 1621-1791”, in. Johannes Postma e Victor Enthoven (orgs.), *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, Leiden, Brill, 2003, p. 101-103. Dom Luís da Cunha noticiou a Lisboa a negociação do monopólio, ver Veiga, *Catálogo de documentos de D. Luís da Cunha*, p. 61, doc. 183 (Ofício de d. Luís da Cunha para a Secretaria de Estado, Haia, 08/12/1729). Ver também, *idem*, doc. 99 (s/d), doc. 115 (30/03/1730).

<sup>318</sup> Ofício dirigido à Secretaria de Estado (Haia, 09/02/1730), AUC, CCC, VI-III-1-2-2, doc. 103.

um vaso armado em guerra, mas não obtiveram êxito.<sup>319</sup> Se a WIC tinha uma equipe de 300 pessoas na costa africana em 1729, vinte anos depois esse número fora reduzido para cerca de 200.<sup>320</sup>

Esse enfraquecimento pode ser notado no mapa a seguir elaborado por Nicoué Gayibor. Vê-se que na Costa dos Escravos, região mais especificamente denominada de Costa da Mina pelos lusos, a última fortificação neerlandesa, funcionou até 1760 em Grande Popó.<sup>321</sup> Nota-se ainda que quatro fortificações foram construídas quando as relações bélicas luso-neerlandesas e mesmo africanas estavam mais tensas, entre 1726 e 1738.

**Mapa 3 – Estabelecimentos da WIC no Golfo do Benin, séculos XVII-XIX**



Fonte: Nicoué Gayibor, “Lettre IX, notes (6), (8) et (9)”, in. Paul Erdman Isert, *Voyages en Guinée et dans les îles Caraïbes en Amérique*, Int. e notas de Nicoué Gayibor, Paris, Karthala, 1989, p. 182.

Essa situação, que Schwartz e Postma chamaram de “equilíbrio e cessão”, também repercutiu no território em que os neerlandeses impunham seu monopólio e controle comercial frente aos portugueses. O território, portanto, era adequado ao equilíbrio de

<sup>319</sup> Schwartz e Postma, “The Dutch Republic and Brazil”, p. 181 e 186. De acordo com d. Luís da Cunha, em 1734, o poder marítimo da República “se acha[va] tão enfraquecido”, cf. “Ofício de 06/04/1734 por via de Inglaterra” (Haia, 06/04/1734), ANTT, MNE, lv. 796, f. 84-97.

<sup>320</sup> den Heijer, “The Dutch West India Company”, p. 104.

<sup>321</sup> Nicoué Gayibor, “Lettre IX, notes (6), (8) et (9)”, in. Paul Erdman Isert, *Voyages en Guinée et dans les îles Caraïbes en Amérique*, Int. e notas de Nicoué Gayibor, Paris, Karthala, 1989, p. 182.

forças na costa africana. Se por um lado, ocorreram ataques aos portugueses até a costa de Loango, na primeira metade do Setecentos, ao final da década de 1760 o controle neerlandês fora reduzido à área entre o Cabo das Palmas, a noroeste do Castelo, e o Golfo do Benim. Década após década, reduziam-se as receitas oriundas do quartamento no Castelo.<sup>322</sup> Como afirma Pijning, nesses tempos a WIC não tinha navios de guerra suficientes para defender o território que advogava como seu.<sup>323</sup>

A Companhia aprendera que nesse comércio precisava saber mensurar o arrocho sobre os portugueses, afinal poderiam perder a concorrência para os vizinhos ingleses. Estes estavam sempre a postos para negociações com os portugueses.<sup>324</sup> A WIC, portanto, atacava os navios que consideravam não cumprir suas regras ao começar o comércio sem pagar os direitos sobre o tabaco cobrados no Castelo de São Jorge. Dessa forma, a companhia agia de forma mista: defendia os tratados diplomáticos assinados entre Haia e Lisboa e as suas próprias regras, por um lado, e por outro ameaçava os navios negreiros portugueses e sua tripulação.

Conta-nos um anônimo que, se esquecendo os neerlandeses da destruição causada pela nau de guerra portuguesa, ainda no reinado de d. João V, “sucedeu a primeira violência [...] de tomadia tão injusta” da corveta *Nossa Senhora da Esperança e São José*, no ano de 1768. Seu capitão, Antônio da Costa Bastos, narrou aquilo que afirmava ter sido uma emboscada. Segundo ele, em março de 1768, na altura de Cabo Lahu, fora atraído por uma embarcação com a bandeira amiga inglesa e, quando os estrangeiros já se encontravam em seu navio, mostraram ser neerlandeses que logo trocaram a bandeira pela sua, anunciando a tomada da embarcação e levando-a para o castelo.<sup>325</sup> Juntamente com essa corveta, nosso autor anônimo listou mais quatro embarcações atacadas no castelo de São Jorge, cujo prejuízo, aos investidores, somava a quantia de 176 contos de réis. Dando sequência ao relatório, ele lembrava as perdas fiscais da Fazenda Real e ressaltava que também os navios de Pernambuco sofriam as mesmas vexações e não

---

<sup>322</sup> *Idem*, p. 186-187.

<sup>323</sup> Pijning, “What is Cross Cultural?”, p. 4.

<sup>324</sup> Pijning, “Transnationality and the Brazilian Slave Trade”, p. 84-85.

<sup>325</sup> Justificação requerida pelo capitão Antônio da Costa Bastos, sobre a tomadia da corveta *Nossa Senhora da Esperança e São José* (Santo Antônio da Ilha do Príncipe, 14/12/1768), AHU, CU, BA/CA, cx. 51, doc. 9628; Depoimento capitão Antônio da Costa Bastos (Salvador, junho-julho/1769), AHU, CU, BA/CA, cx. 162, doc. 12326. Esse caso serviu de base aos estudos de Pijning, “What is Cross Cultural?”; ver também Ximenes, *Bahia e Angola*, p. 97-101.

estavam listados ali.<sup>326</sup> No início dos anos 1780 os neerlandeses tomaram mais uma sumaca, a *São Francisco de Paula Santa Rita e Almas*, da sociedade de Manoel Martins Gesteira e Ricardo Pinto Coelho, homens de negócio sediados na Bahia. Seus donos requereram moratória à rainha, d. Maria I, para conseguir pagar aos credores e investidores na viagem.<sup>327</sup>

Esse retorno aos ataques da WIC na Costa da Mina não parece ser direcionado apenas aos portugueses. Em fins de 1779, d. Augusto Antônio de Souza, enviado português em Haia, escrevia a Lisboa, dando notícias das negociações entre os Estados Gerais e a Dinamarca por conta dos ataques da Companhia contra os vizinhos na costa africana. Na ocasião, Copenhague mandou o navio *L'Holstein* para defender suas posses.<sup>328</sup> Anos depois, João de Almeida escreveu para João Theotônio de Almeida Beja e Noronha, diplomata em Haia, informando que recebera, via Londres, a memória que este fizera sobre as negociações nos tempos do conde de Tarouca e d. Luís da Cunha sobre o comércio na Costa da Mina. De Lisboa, ordenou que Noronha dialogasse com seu colega da Grã-Bretanha para buscar uma solução para os ataques neerlandeses. Suas palavras parecem refletir um cansaço da diplomacia portuguesa. Lembrando dos diplomatas do primeiro quarto de século, certamente o conde de Tarouca e d. Luís da Cunha, desabafou: “visto que dois Ministros como os que tratarão esta dependência por muitos anos, a não puderam concluir, nem ainda adiantar”.<sup>329</sup>

Nem mesmo a diplomacia conseguiu vencer o poder da Companhia e dos Estados Gerais das Províncias Unidas dos Países Baixos e reverter a situação que os portugueses enfrentavam na Costa da Mina. Como já havia assinalado em trabalhos anteriores, os

---

<sup>326</sup> Informação sobre as violências e roubos dos holandeses na Costa da Mina (ca. 1778), AHU, CU, STP, cx. 16, doc. 1534. O autor anônimo supervalorizou as perdas da corveta *Nossa Senhora da Esperança e São José*, de José de Souza Reis. Este, requereu à rainha uma indenização no valor de 70:195\$762 réis por seus prejuízos (54:639\$282 réis referentes à embarcação, carregações, mantimento e tripulação escravizada e mais 15:556\$480 réis dos fretes que receberia, cf. Domingues, “Navios negreiros”. Outros autores referem-se a ataques a navios portugueses nas décadas de 1770 e 1780, cf. Ribeiro, *A Cidade de Salvador*, p. 392-93; Ximenes, *Bahia e Angola*, p. 166.

<sup>327</sup> Relação de documentos e informações sobre os procedimentos dos holandeses contra os navios portugueses na Costa da Mina e Ajudá nas décadas de 1760, 1770 e 1780 (post. 01/10/1787), AHU, CU, STP, cx. 21, doc. 1771; Requerimento de Ricardo Pinto Coelho à rainha D. Maria I, solicitando provisão moratória (06/03/1782), AHU, CU, STP, cx. 19, doc. 1653; TSTD, # 51051 (1780).

<sup>328</sup> Da nota que os Estados Gerais mandarão de S.r de la Calmette, seu Ministro na Corte de Copenhague (Haia, c. 1779), ANTT, MNE, lv. 821, f. 94v-96v.

<sup>329</sup> De João de Almeida para João Theotônio de Almeida Beja e Noronha (Palácio da Ajuda, 02/12/1783), ANTT, MNE, cx. 817.

ataques voltaram nas décadas de 1760 a 1780, pelo menos.<sup>330</sup> A Costa da Mina ficaria livre aos portugueses somente com o fim do comércio de escravos neerlandês no ocaso da centúria. Um “bom vassalo” anônimo, falando das perdas que o Príncipe Regente, d. João tinha com o quarteamento lembrou dos ataques, mas, segundo ele os neerlandeses “já não fazem há seis anos, por não haver fragata holandesa depois da Revolução da França”.<sup>331</sup> Porém, não estava garantida a paz para o tráfico negreiro português, a virada de século traria novos inimigos, como já vimos no capítulo primeiro.

### **“Esta Companhia já teria entrado em guerra com Portugal”: ataques e contra-ataques na Costa da Mina**

São incontáveis as ofensivas empreendidas por parte de franceses, ingleses e neerlandeses aos navios negreiros lusitanos na Costa da Mina. Na segunda metade do século XVIII, até mesmo os dinamarqueses atacaram os portugueses. As guerras europeias influenciavam muito essa situação. Em vários momentos França e Portugal estiveram em lados opostos no jogo das nações e navios franceses atacaram e roubaram escravos já negociados na costa africana. Assim, ocorreu na Costa da Mina, em Loango, Cabinda, Luanda e outras partes.<sup>332</sup> Os ingleses, por sua vez, apesar das boas relações diplomáticas com Portugal, quando o assunto era o comércio na Costa da Mina buscavam os navios vindos do Brasil para negociar ouro, em troca de fazendas ou escravos. Não raro, também os atacavam e roubavam suas cargas.<sup>333</sup>

As primeiras notícias sobre a montagem de estruturas que possibilitassem uma logística mínima para o comércio luso-africano na Costa da Mina, permitindo enfrentar os ataques europeus, consistem no convite do rei de Ajudá. Em 1698, ele ofereceu um

---

<sup>330</sup> Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 151-152; Ferreira, “From Brazil to West Africa”, p. 77.

<sup>331</sup> Quarteamento que pagam os portugueses aos holandeses no Castelo de São Jorge da Mina (post. 1789), Biblioteca da Ajuda, 54-IX-19, n° 16; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 239.

<sup>332</sup> Notícias recente do Continente de S. Paulo de Loanda na Costa da Guine vulgo Angolla 1791, BPMP, cota 674, doc. 17. A costa Norte da atual Angola e foz do rio Congo, à época, eram frequentadas por todas as nações europeias para o comércio de cativos, assim como a Costa da Mina eram regiões de comércio trans-imperial onde as inimizadas europeias encontravam os portugueses que estavam comercializando ali, cf. Martin, *External Trade of the Loango Coast*, p. 150-156; Birmingham, *África central até 1870*, p. 69-74; Miller, *Way of Death*, p. 607-618; Stacey Sommerdyk, *Trade and the Merchant Community of the Loango Coast in the Eighteenth Century*, tese (doutorado em História), University of Hull, 2012, cap. 2.

<sup>333</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 40, doc. 7576-7583 (1767); AHU, CU, BA/CA, cx. 51, doc. 9619-9631 (1767); AHU, CU, BA/AV, cx. 162, doc. 12309 (1768).

espaço no litoral para os portugueses construírem uma fortaleza para comércio. D. Pedro II mandou que o governador do Brasil, d. João de Lencastre, ouvisse os homens de negócio de Salvador.<sup>334</sup> Nas discussões no Conselho Ultramarino, pesaram as ponderações do procurador da fazenda, que primeiro deliberou sobre o parecer do governador de São Tomé. Para este, o Rei de Ajudá “dizia que se fizesse nas terras do Rei de Popos, que andava em guerra com o de Ajudá”, o que se traduzia numa aliança europeia para Ajudá contra seus inimigos. Quanto as obras cristãs que também envolviam o projeto defendeu o governador que mandassem missionários, pois, sozinhos, fariam melhor o serviço, uma vez que os “seculares opõem-se à doutrina dos Religiosos”. Junto a essa proposta da feitoria, discutia-se a criação da Companhia da Costa da Mina, o governador de São Tomé lembrou que, se a companhia fosse criada, o comércio ficaria interdito aos demais navios portugueses, assim como já ocorria com a costa de Guiné e o monopólio da Companhia de Cacheu. Seguindo o procurador, os conselheiros concluíram que depois dos doze anos de concessão à companhia, a manutenção da fortaleza resultaria numa “considerável despesa” à Fazenda Real. Era melhor evitar os gastos.<sup>335</sup>

A ideia dessa companhia continuou acesa na praça baiana, até 1702, quando aparece pela primeira vez a menção de se organizar uma nau de guerra para defesa dos navios negreiros portugueses. Já não se fala mais na fortaleza, pois o Conselho Ultramarino manteve seu parecer contrário. Quanto à companhia, d. Pedro II condicionou sua criação à manutenção do comércio livre a todos os vassalos. Os homens de negócio da Bahia reagiram, assim, afirmando não ser possível manter uma nau de guerra que defendesse o comércio de navios soltos, apenas os da companhia. O capital desta, no entanto, estava aberto a todos os vassalos portugueses que se interessassem.<sup>336</sup>

Ora, como já temos visto, o tema que mais preocupava as autoridades e investidores no comércio da Costa da Mina era a segurança das embarcações negreiras.

---

<sup>334</sup> Carta do Rei para D. João de Lencastre (Lisboa, 02/12/1698), APEB, SCP, OR, v. 5, doc. 89. Carta de D. João de Lencastre para o Rei (Bahia, 01/06/1699), AHU, CU, BA/AV, cx. 3, doc. 283. Sobre o assunto cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 79-82, 102.

<sup>335</sup> Parecer do Conselho Ultramarino para o rei sobre as respostas que deram os governadores do Brasil e de São Tomé sobre se fazer uma fortaleza nas terras do Rei de Ajudá (Lisboa, 02/12/1699), AHU, CU, cód. 252, f. 232fv. Oito dias depois o Rei seguiu o parecer do Conselho Ultramarino; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 56-57. Sobre os conflitos entre os reinos de Ajudá e Popos, ver Law, *The Slave Coast*, p. 150-151.

<sup>336</sup> Resposta dos homens de negócio da Bahia (15/08/1702), APEB, SCP, OR, v. 7, doc. 103. Sobre as propostas dos homens de negócio da Bahia, ver também os doc. 104 e 105.



Armar um navio de guerra para patrulhar aquelas águas, porém, seria uma afronta aos neerlandeses e seu entendimento dos tratados, e isso fica bem evidente nas cartas do diretor do Castelo de São Jorge à sede da WIC, em Amsterdam, ou mesmo para a Bahia. Na década de 1720, Vale Kenier, diretor do Castelo de São Jorge da Mina, escreveu ao vice-rei do Bahia, Vasco Fernandes Cesar de Meneses, explicando os motivos de terem aprisionado a sumaca *Santa Izabel e São Félix* (de Félix de Lemos Coimbra) e o bergantim *Nossa Senhora das Oliveiras e Bom Jesus de Penedo*, originário de Lisboa. Segundo relatou, as embarcações traziam mercadorias que contrariavam tanto as leis portuguesas (incorrendo em contrabando), quanto as regras estabelecidas pelos tratados diplomáticos luso-neerlandeses. Além disso, elaborou um compilado de tais tratados de modo que convencesse os portugueses a não mais violá-los ao negociar nas águas da África Ocidental.<sup>337</sup> Mesmo assim, o tema foi recorrente em todo o Setecentos.

Em 1716, já corriam em Lisboa as notícias do aumento das investidas neerlandesas aos navios portugueses. Os ataques, roubos e prisões a capitães, tripulantes e passageiros abrangiam uma longa faixa territorial indo desde a Costa da Mina – a exemplo dos portos de Ajudá e Apá – até as Ilha do Príncipe e Ano Bom. Tudo, obviamente, convergia depois ao Castelo de São Jorge. Em abril daquele ano, o secretário de estado Diogo de Mendonça Corte Real escreveu longo ofício a d. Francisco Schonenberg exigindo imediata “providência que não somente se restituam, mas que daqui em diante cessem semelhantes violências totalmente opostas à boa correspondência e amizade que há entre esta Coroa e os Senhores Estados [Gerais]”. Caso contrário, d. João V seria obrigado a “usar dos meios que lhe permite o direito para livrar a seus vassallos da vexação que padecem, executados por uma nação sua confederada”.<sup>338</sup> Bem sabemos que as reclamações de Lisboa não surtiram efeitos e os prejuízos desse curto período foram realmente grandes.

Em apenas três anos (1714-1716), os prejuízos da praça mercantil baiana já somavam 374:250\$000 réis. Essa fortuna importava os 3.575 escravos e mais fazendas de quatorze navios tomados pelos neerlandeses na Costa da Mina. Convocados pelo marquês de Angeja, vice-rei do Brasil, os seis traficantes que elaboraram esses dados

---

<sup>337</sup> Cópia da carta de Vasco Fernandes para o diretor do Castelo de São Jorge da Mina (Bahia, 13/10/1725) com resposta (Elmina, s/d), AUC, CCA, VI-III-1-1-11, f. 297v-299v, doc. 559-561.

<sup>338</sup> Carta de Diogo de Mendonça Corte Real para Francisco de Schonenberg (Lisboa, 24/04/1716), NA-HAIA, Staten Generaal, Liassen Portugal, Ordinaris, 7018. Agradeço a gentileza de Ernst Pijning em enviar-me esse documento.

também registraram as perdas fiscais em 12:512\$000 réis, apenas do imposto dos 3\$500 réis de entrada dos escravos. Alertavam ainda para as perdas que a Fazenda Real sofria por não arrecadar os 4\$500 réis pelos africanos que seriam vendidos para as Minas Gerais. Assim, rematavam: “não falamos nesta relação dos roubos feitos às embarcações de Pernambuco e Rio de Janeiro que também são grandes por não termos cabal notícias para se averiguar a quantidade”.<sup>339</sup> O prejuízo, portanto, fora ainda maior.

Como resposta que poderia pôr fim a esta situação, a Bahia requeria à Coroa 12 contos de réis anuais para construir uma nau de guerra de 60 peças de artilharia. O Conselho Ultramarino, por sua vez, indicou a d. João V que o vice-rei retirasse a quantia apenas uma vez.<sup>340</sup>

Em abril de 1718, os homens de negócio de Salvador reivindicaram à câmara municipal uma atitude diante dos ataques sofridos na Costa da Mina. Naquele ano um vereador e o procurador eram armadores de navios negreiro, portanto, interessados no assunto.<sup>341</sup> Logo em agosto, o senado da câmara escreveu a Manoel da Silva Magalhães, seu procurador em Lisboa.<sup>342</sup> Nesse ano, um dos vereadores era o coronel José de Araújo Rocha, traficante que já armara três viagens para a Costa da Mina.<sup>343</sup> Em Pernambuco também os homens de negócio se movimentavam nas câmaras e com o governo

---

<sup>339</sup> “Relação dos roubos que os holandeses têm feito às embarcações desta Bahia nos anos de 1714, 1715 e 1716” (Bahia, ant. 02/12/1716), AHU, CU, BA/AV, cx. 11, doc. 943 (in. Carta do vice-rei marquês de Angeja para o rei, Bahia, 22/08/1717). Após a *Relação* citada, chegou ao desembargador Manuel de Lima Barreto, que coordenava os trabalhos, outro documento dando conta dos roubos ao patacho *Nossa Senhora do Pilar e Santo Antônio*, do capitão Jacinto da Costa Santarém. Suas perdas somaram 48:080\$000 réis. Não contabilizaram as perdas fiscais. Esse documento foi analisado por Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 46-48. Assinaram essa relação importantes traficantes das primeiras décadas do Setecentos: Manoel Gonçalves Viana, Manoel Correa Seixas, João Ferreira de Souza, Antônio Afonso Álvares e João Dias. Eles foram responsáveis por mais de cem viagens à África para comprar escravos no período de 1700 a 1736, cf. TSTD, acesso em 24/07/2020.

<sup>340</sup> Carta do rei para o Vice-rei do Brasil (Lisboa, 12/04/1717), AHU, CU, BA/AV, cx. 11, doc. 943. Sobre o assunto ver Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 48.

<sup>341</sup> “Termo de juramento e posse” (Câmara, 05/01/1718), *ATAS da Câmara de Salvador (1700-1718)*, v. VII, p. 466-467; o vereador coronel José de Araújo Rocha armou três viagens entre 1705 e 1714, cf. TSTD, # 50266, 50454 e 50495; o procurador capitão Antônio Gonçalves da Rocha armara uma viagem com o sócio Manoel Correa Seixas (citado acima, nota 173), cf. TSTD, # 50161 (1700). José de Araújo Rocha ainda foi vereador em mais um mandato em 1721, ver RUY, *História da Câmara*, p. 348-349.

<sup>342</sup> Registro da Carta escrita ao Procurador Manoel da Silva Magalhães (Bahia, 25/08/1718), APEB, SCP, lv. 131, f. 33v-35v.

<sup>343</sup> Ruy, *História da Câmara*, p. 348-349 (José de Araújo Rocha teve outro mandato de vereador em 1721). TSTD, # 50266 (1705), 50454 (1713) e 50495 (1714).

afirmando que “pela notícia que [tinham] neste ano [de 1716] roubaram oito ou nove embarcações de Pernambuco e Bahia”.<sup>344</sup>

Conforme vimos acima, os ataques neerlandeses já eram assunto recorrente da diplomacia em Haia, mas não era apenas o Atlântico lusitano que vivia essa situação. Em carta ao conde de Tarouca, em maio de 1719, Corte Real informava-o das queixas dos moradores de Macau contra os neerlandeses, que “tem arruinado o comércio daquela cidade com o direito de ancoragem que faz em pagar em Malaca”. No ano seguinte repassava-lhe notícias do vice-rei da Índia sobre o ataque neerlandês a quatro naus de guerra portuguesas saídas de Goa.<sup>345</sup>

Ainda em 1719, também o vice-rei do Brasil, conde de Vimieiro, escrevia ao Duque de Cadaval, afirmando que “os holandeses na Costa da Mina procediam com as sumacas da nossa nação *mais como inimigos que como amigos*, roubando-as e maltratando mestres e marinheiros, todavia há uns meses que os seus ataques eram mais moderados.”<sup>346</sup> Enquanto isso d. João V avisava ao vice-rei que dera ordens para intensificar as negociações e cobrar respostas dos Estados Gerais sobre as ações da WIC na costa africana.<sup>347</sup> Corte Real responderia ao Vice-rei que era certo que o rei mandasse uma fragata de guerra “para fazer justiça”.<sup>348</sup> Realmente as medidas portuguesas não pararam na diplomacia. Na década de 1720, a Costa da Mina virou um barriú de pólvora, não apenas pelas guerras internas promovidas pelo Daomé contra os Reinos de Allada e Uidá, supramencionadas, mas, especialmente, entre portugueses e neerlandeses. Foi também o momento em que Portugal construiu a fortaleza de São João Batista de Ajudá, pelo capitão José de Torres, personagem conhecida da historiografia do tráfico. Figura polêmica e de grande habilidade comercial, o capitão Torres aparece na documentação de modo explosivo, em 1721, com seu projeto para construção do forte e promessa de fim

---

<sup>344</sup> Carta do Governador de Pernambuco ao rei (Recife, 20/01/1716), AHU, CU, PE, cx. 27, doc. 2466. Esse documento foi trabalhado por Ana Emilia Staben, *Negócio dos escravos: o comércio de cativos entre a Costa Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*, dissertação (mestrado em História), UFPR, 2008, p. 84-86.

<sup>345</sup> De Diogo de Mendonça Corte Real para o conde de Tarouca (Lisboa, 23/05/1719), ANTT, MNE, lv. 137, f. 60v-61v; De Diogo de Mendonça Corte Real para o Manoel de Siqueira (Lisboa, 29/10/1720), *idem*, f. 109fv.

<sup>346</sup> Virgínia Rau e Maria Fernanda G. da Silva (orgs.), *Os manuscritos da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil*, v. 2, Coimbra, 1958 (Actas Universitatis Conimbrigensis), p. 232-234, n° 323 (Bahia, 31/07/1719, grifo meu).

<sup>347</sup> Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 50.

<sup>348</sup> De Diogo de Mendonça Corte Real para o conde de Vimieiro (Lisboa, 12/05/1719), AUC, CCa, VI-III-1-1-10, f. 257v-258f.

das hostilidades neerlandesas na Costa da Mina, e três anos depois já frequentava a prisão em Lisboa por dívidas ao erário régio. Desde cedo teve relações ora boas, ora tumultuadas com ingleses e neerlandeses na África; na Bahia requereu licença para comercializar 150 caixas de açúcar na Costa da Mina, e do outro lado do Atlântico aproximou-se do rei de Uidá, Huffon. Nesse mesmo tempo, de fiel vassalo e bom servidor ao vice-rei conde de Sabugosa, passou a persona non-grata em seu palácio.<sup>349</sup> O forte, por conseguinte, permaneceu como entreposto português, mas os ataques nos mares não cessaram.

Conforme narraram os deputados da Mesa de Inspeção da Bahia à rainha d. Maria I, durante o reinado de d. João V, os neerlandeses apresaram uma corveta que levava o fardamento das tropas de Angola. As correntes marítimas jogaram a embarcação na altura do Castelo tornando-a alvo fácil para os neerlandeses, “pelo motivo de não ir despachar ao referido Castelo”.<sup>350</sup> Este navio estava a serviço da Coroa. Ainda que fosse negociar escravos em Angola e depois partisse para o Brasil, não era um navio negreiro no momento de sua apreensão pelos neerlandeses.<sup>351</sup> Mesmo assim, os funcionários da WIC o consideraram boa presa.

Ainda conforme a narrativa dos homens de negócio da Mesa da Bahia, o monarca “fez logo partir para a mesma costa duas naus, comandadas pelo capitão de mar e guerra Semedo, que castigou o referido insulto, apresando uma galera holandesa, queimando outra e fazendo varar terceira em terra”.<sup>352</sup> Não encontrei documentos sobre essa ação de José de Semedo Maia na Costa da Mina, porém, é sabido que ele foi enviado para fazer a proteção do litoral do Rio de Janeiro em 1720.<sup>353</sup> A presença do capitão de mar-e-guerra Semedo nas águas afro-brasileiras coincide com o governo de Vasco Fernandes no Brasil e com a narrativa dos homens de negócio.

Pouco tempo depois, em outubro de 1723, Semedo foi enviado para Luanda, onde deveria organizar uma expedição para destruir o forte da *Royal African Company*, em Cabinda, tudo isso acompanhado com especial atenção pelo vice-rei do Brasil, o conde

---

<sup>349</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 85-88 e 89-92; Ferreira, “From Brazil to West Africa”; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 57-71. AHU, CU, cód. 253, fl. 239v-242 (Lisboa, 10/07/1721. Sobre o comércio de açúcar), 281v-282v e 284-285 (Lisboa, 29/04/1723 e 12/05/1723. Sobre a devassa e prisão de José de Torres).

<sup>350</sup> ANTT, MR, mç. 599, nº 15 (Mesa da Inspeção, Bahia, 31/07/1789).

<sup>351</sup> Sobre as múltiplas funções de uma embarcação, inclusive a negreira, ver Domingues, “Navios negreiros”, texto inédito.

<sup>352</sup> *Idem*.

<sup>353</sup> Ofício do secretário de estado, Diogo de Mendonça Corte Real, ao governador do Rio de Janeiro, Aires de Saldanha de Albuquerque (Lisboa, 06/09/1720), AHU, CU, AV/ULT, cx. 2, doc. 132.

de Sabugosa. A carta do vice-rei avisando ao governador do Rio de Janeiro que “faltando-lhe oito dias para completar um ano de campanha; executou no decurso dele os projetos que lhe foram encarregados e lhe não morreram mais que 10 pessoas da sua equipagem” transparece todo o seu alívio após missivas angustiadas do silêncio sobre a missão.<sup>354</sup>

Talvez o grande lapso de tempo, ou mesmo as ações de Semedo contra traficantes ingleses, tenha sombreado a memória dos deputados, mesmo assim os acontecimentos narrados 55 anos depois demonstram a força da memória dos ataques na praça mercantil baiana. Tais lembranças foram reforçadas com o retorno dos ataques na década de 1760. E não foram poucas as investidas neerlandesas nas duas primeiras décadas setecentistas.

Após receber carta de Vasco Fernandes César de Meneses sobre o ataque ao “Patacho Santa Luzia vindo com os escravos que havia feito em o rio de São Domingos para algum dos portos desse Estado”, no ano de 1722, d. João V abriu a possibilidade de mandar uma embarcação de guerra para retaliar os neerlandeses. Dizia o monarca que, após representar aos Países Baixos contra semelhantes investidas, recebeu como resposta que esse tipo de ação era “coisa da Companhia, e que lhe não tocava. Me pareceu admitir a represália como apontais na vossa carta, por não se achar outro meio mais eficaz”. O rei teve como resposta do conde de Sabugosa que não perderia ocasião de executar tal ordem.<sup>355</sup>

Naquele mesmo ano de 1722, Vasco Fernandes apresara na Bahia um navio neerlandês que entrara no porto de Salvador de arribada. Justificou-se como uma forma de compensação pelas perdas na Costa da Mina.<sup>356</sup> Dois anos depois os portugueses fizeram represália a um navio dos Países Baixos no Rio de Janeiro e os conselheiros ultramarinos aprovaram a ação narrada pelo conde de Sabugosa.<sup>357</sup>

Porém, mesmo insistindo nas investidas navais, tanto o conde de Sabugosa quanto os conselheiros ultramarinos tinham noção do perigo de revanche da WIC, o que não demorou a ocorrer. Depois da redução dos ataques entre 1716 e 1724, com apenas três, a

---

<sup>354</sup> Carta do conde de Sabugosa, para o governador do Rio de Janeiro (Bahia, 02/05/1724), AHU, CU, BA/AV, cx. 19, doc. 1684. As cartas anteriores encontram-se em AHU, CU, BA/AV, cx. 18, doc. 1612 (Bahia, 23/12/1723) e AHU, CU, BA/AV, cx. 18, doc. 1613 (Bahia, 30/12/1723). Martin, *External Trade of the Loango Coast*, p. 141-144.

<sup>355</sup> Carta do Rei de Portugal para o Vice-rei (Lisboa, 12/01/1724), APEB, SCP, OR, v. 18, doc. 41 e d. 41-A (Resposta, Bahia, 24/06/1724). Esta embarcação pode ser a Santa Lúcia registrada no TSTS # 47465.

<sup>356</sup> ANTT, MR, mç. 599, n° 15 (Mesa da Inspeção, Bahia, 31/07/1789).

<sup>357</sup> AHU, CU, cód. 254, p. 23fv (Lisboa, 24/01/1725); AUC, CCA, VI-III-1-1-11, f. 221v, doc. 405 (Bahia, 28/09/1725).

partir de 1725 eles aumentaram, revidando os contra-ataques portugueses na Costa da Mina. Entre 1725 e 1728, a WIC atacou nove navios negreiros portugueses (seis de Lisboa, dois da Bahia, um de Pernambuco).<sup>358</sup> Continuando os ataques, o mesmo vice-rei, cujo tom beirava um desabafo, instou d. João V a tomar mais providências. Da Bahia asseverou que “não é justo que o nosso sofrimento sirva de degrau para exaltação dos Holandeses na Costa da Mina, quando se acham tão abatidos na Europa”.<sup>359</sup>

Complicando mais ainda a situação das embarcações portuguesas na Costa da Mina, dois navios armados em guerra da Companhia do Corisco atacaram duas embarcações da WIC, roubando de uma delas 600 africanos escravizados. Essas ações deixaram em polvorosa Amsterdam, que logo remeteu mais embarcações de guerra para revidar. Ao chegarem à ilha do Corisco, destruíram a fortaleza que a Companhia construía e afundaram um navio com 160 tripulantes.<sup>360</sup> O iate *Zonnestein*, de propriedade da *West-Indische Compagnie*, foi atacado por uma nau do Corisco em abril de 1725, após seu comércio na África. O navio negreiro, capitaneado por Roelof Roos, deixara o porto do Texel, em fevereiro de 1724, com 41 tripulantes e chegara à Costa da Mina em junho.<sup>361</sup>

Mais uma vez a repercussão desses fatos chegaram às salas da diplomacia em Haia. Já em 3 de maio de 1725, o secretário de Estado escrevia ao conde de Tarouca, embaixador em Haia, informando que em Lisboa já corriam as notícias do ataque, mas não se conhecia os detalhes e motivações; em setembro já se falava em Lisboa que Jean Dansaint tinha sido “apresado pelos holandeses”. Para d. Luís da Cunha, que estava em Paris, Corte Real afirmara que o capitão Jean Dansaint “não teve ordem alguma particular para fazer represália nos navios da Companhia” neerlandesa.<sup>362</sup> Os ataques às embarcações da Companhia do Corisco continuariam em novembro do mesmo ano.<sup>363</sup>

---

<sup>358</sup> TSTD, acesso em 25/07/2020.

<sup>359</sup> APEB, SCP, OR, v. 19, doc. 170 (do conde de Sabugosa para o rei, Bahia, 22/09/1725), o mesmo documento encontra-se em AUC, CCA, VI-III-1-1-11, f. 219v-220, doc. 399.

<sup>360</sup> Schwartz e Postma, “The Dutch Republic and Brazil”, p. 184.

<sup>361</sup> TSTD, # 10294; a informação do ataque encontra-se em NA-HAIA, Radermacher, 1.10.69, inv.nr, 575, [https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/1.10.69/invnr/575/file/NL-HaNA\\_1.10.69\\_575\\_0005](https://www.nationaalarchief.nl/onderzoeken/archief/1.10.69/invnr/575/file/NL-HaNA_1.10.69_575_0005), acesso em 24/10/2021.

<sup>362</sup> ANTT, MNE, lv. 14, f. 177v, 179, 180fv, 192v (Cartas de Diogo de Mendonça para o conde de Tarouca, Lisboa, 03/05/1725, 16/05/1725, 30/05/1725 e 12/09/1725) e 179v (Carta de Diogo de Mendonça para d. Luís da Cunha, Lisboa, 22/05/1725). Sobres os erros cometidos por Dansaint e as disputas com a WIC ver Pijning, “Transnationality and the Brazilian Slave Trade”, p. 81-86. Falarei mais da Companhia do Corisco e seu capitão francês Jean Dansaint no capítulo seguinte.

<sup>363</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 107-109, nota 51. O diretor da Feitoria de São João de Ajudá informou ao conde de Sabugosa de uma tentativa neerlandesa de atacar o navio *Tempestade* do capitão José da Luz que

O ano de 1728, muito provavelmente, foi o de maior movimento bélico entre as duas potências negreiras na Costa da Mina. Logo em março, o próprio d. Luís de Cunha aconselhou ao Secretário de Estado a atacar três charruas saídas de Amsterdam para a pesca de baleias na África. Segundo um informante anônimo, d. João V deveria ordenar que as duas fragatas, de 54 e 46 peças de artilharia, responsáveis pela guarnição da frota da Bahia e do Rio de Janeiro,

façam logo prontas e partam levando ordem, em segredo, para que vão primeiro do Rio de Gabão, entre a terra firme de África e a Ilha do Corisco, donde naquele largo e seguro porto acharão as três charruas fazendo a pesca das baleias, e as apresem, desmantelando-lhes quanto tiverem estabelecido em terra para a fábrica da mesma pescaria; e que se acharem juntamente as Galeras de São Jorge façam com elas o mesmo que na ocasião passada.<sup>364</sup>

Já em abril de 1728 os diretores do Castelo decidiram utilizar o navio *Groot Bentvelt* ou o *Phoenix* para interceptar mais embarcações portuguesas, justificando-se que “formam uma presa legal”.<sup>365</sup> Pouco mais de um mês antes, ambos estiveram caçando uma embarcação da RAC.

Em junho de 1728, o Conselho Ultramarino participou a d. João V as notícias mandadas pelo conde de Sabugosa. Segundo os conselheiros, o vice-rei falava “do sossego em que se acha a Costa da Mina e que será conveniente que se mandem outra vez àquela costa as fragatas de guerra para que os Holandeses vejam que Vossa Majestade se acha na razão de sustentar a liberdade da sua bandeira naqueles mares”.<sup>366</sup> Mas, as notícias do mês seguinte não eram boas.

Uma carta do vice-rei, datada de 5 de abril de 1728, avisava que na Bahia haviam chegado três embarcações da Costa da Mina, trazendo notícias de que uma galera neerlandesa, com 48 peças montadas e algumas centenas de homens, “poucos dias antes da sua partida chegara de Holanda, tomaram uma embarcação desta Corte [de Lisboa], de que era mestre José Ramalho Farto [...], levara para o castelo donde se lhe tirou toda a

---

pertencia à Companhia do Corisco, cf. APEB, SPC, OR, v. 20, f. 375fv (Bahia, 13/03/1726); Carta de Vasco Fernandes para o Rei (13/03/1726) com cópia da carta do diretor do forte de Ajudá (São João Batista de Ajudá, 03/01/1726) AUC, CCA, VI-III-1-1-11, f. 296-297, doc. 557. Sobre Dansaint e a Companhia do Corisco falarei no capítulo seguinte.

<sup>364</sup> Anônimo, de Lisboa para Haia (03/05/1729), ANTT, MNE, cx. 816.

<sup>365</sup> Dantzig, *Dutch documents relating to the Gold Coast*, v. 2, p. 152 (Castelo de São Jorge, 29/04/1728).

<sup>366</sup> AHU, CU, cód. 254, p. 45v (Lisboa, 08/06/1728).

fazenda e represou o casco metendo em prisão a sua equipagem [...] *cujo procedimento lhe serviu de exemplo*".<sup>367</sup>

Em nova carta de 12 de outubro, Vasco Fernandes César de Meneses noticiava uma "peleja que uma galera deles [neerlandeses] tivera com o navio Santo Antônio de Pádua, [...] e da desconfiança em que entrara de que os ditos holandeses *fariam alguma represália nas nossas embarcações*".<sup>368</sup>

Nesse ínterim, os portugueses apresaram uma galera neerlandesa na Costa da Mina e levaram-na para Salvador. Segundo provisão régia, o conde de Sabugosa colocou-a em leilão arrecadando, juntamente com a carga, a quantia de 20:890\$081 réis, descontados 5:505\$627 réis "que se gastaram no custeamento, aprestos e mastros da dita galera, e 2:476\$640 réis que deviam ficar em depósito para pagamento dos direitos da Alfândega e do selo", restando 12:878\$940 réis líquidos que se gastou nas despesas do comboio e nau da Índia.<sup>369</sup>

Como se vê, quando o vice-rei teve a oportunidade de ressarcir algum homem de negócio por suas perdas na África, pesou mais forte sua função régia de defender a Fazenda Real e não o seu "apego" e defesa da praça mercantil baiana.

\*\*\*

Em 1731, reunidos em casa do barão de Württemberg [Witemberg], o barão de Linden celebrava a pacífica atuação do ministro plenipotenciário português, d. Luís da Cunha. Este fez questão de transcrever, em ofício ao secretário de estado Diogo de Mendonça Corte Real, em Lisboa, estas preciosas palavras de reconhecimento: "Messieurs! Cette compagnie [das Índias Ocidentais Holandesa] nous aurait *déjà atiré la guerre avec le Portugal* si Mr. Da Cunha qui est icy, n'aurait pris soin d'adoucir les esprit des deux Côtes".<sup>370</sup>

A questão da Costa da Mina ocupou muito tempo da diplomacia portuguesa em Haia, sem ter alcançado maiores sucessos para Lisboa. Em verdade, desde quando d. Luís

---

<sup>367</sup> AHU, CU, cód. 254, p. 47v-48 (Lisboa, 09/07/1728, grifo meu).

<sup>368</sup> AHU, CU, cód. 254, p. 58 (Lisboa, 29/04/1729, grifo meu).

<sup>369</sup> AHU, CU, cód. 254, p. 72v-74 (Lisboa, 27/04/1731).

<sup>370</sup> Ofício de d. Luís da Cunha para a Secretaria de Estado (Haia, 23/01/1731), AUC, CCC, VI-III-1-2-2, doc. 183; Veiga, *Catálogo de documentos de D. Luís da Cunha*, p. 15 e 95, grifo meu. Tradução livre do autor "Cavalheiros! Esta Companhia já teria entrado em guerra com Portugal se o Sr. Da Cunha, que está aqui, não tivesse tido o cuidado de suavizar o espírito de ambos os lados".



da Cunha fora embaixador em Londres que o assunto ocupava sua agenda.<sup>371</sup> Entre 1732 e 1736, a questão da Costa da Mina parecia “adiada *sine die*”, como afirmou Abílio Silva. Só voltaria à mesa de negociações quando Portugal “solicitou ‘socorro’ de Holanda, para prevenir uma invasão espanhola” no que ficou conhecido como Guerra Luso-Espanhola (1735-1737). Os Países Baixos não esqueciam da Costa da Mina e alegaram que “para receber ajuda militar da Holanda, deveria previamente negociar as questões que tinham ficado adiadas”. A deficiência militar portuguesa ocupou muitas das preocupações do experiente d. Luís da Cunha. Essa situação levava Portugal a envolver-se numa política de alianças que nem sempre lhe era proveitosa.<sup>372</sup>

Como vimos, os Estados Gerais foram firmes em afirmar que o Tratado de Paz entre as duas potências, firmado em 1661, renovado em 1669, definiam que a costa ocidental africana, onde estava o castelo, era de controle neerlandês e, portanto, o comércio não era livre como assim queriam os portugueses. Mesmo assim, o corpo diplomático lusitano insistiu em discutir os termos da paz europeia naquelas águas, bem como indenizações aos senhorios e marinheiros portugueses vítimas de ataques.<sup>373</sup>

Ao que parece, mais zelosos de seu trato mercantil que cientes das obrigações da Coroa, os homens de negócio, por diversas vezes, insistiram na manutenção de uma embarcação armada em guerra na Costa da Mina para a defesa de seus navios. Não estava celebrado em qualquer dos tratados luso-neerlandeses que Portugal tivesse colônia naquela região, nem que tivesse licença para ter um navio de guerra em suas águas. E isso d. Luís da Cunha, em tom de desconsolo, insistentemente escreveu a Lisboa. Até mesmo a presença de navios negreiros portugueses ali poderia ser entendida pela WIC e pelos Estados Gerais como um atropelo dos tratados e estopim de um conflito bélico maior. Os tratados, conforme vimos na correspondência do castelo para a WIC, pareciam estar na mesa da direção do Castelo de São Jorge para uso cotidiano.

---

<sup>371</sup> D. Luís da Cunha acompanhou o início dos ataques neerlandeses aos navios portugueses da corte de Londres quando foi embaixador entre 1697 e 1712. Nesse ano foi enviado a Haia como plenipotenciário na discussão do Tratado de Utrecht. Em seguida passou oito meses em Londres, mudando-se para Hanover (onde morava o monarca inglês Jorge I). Ali permaneceu por dois anos, cf. Abílio Diniz Silva, “Itinerário e experiências de uma vida”, in. Cunha, *Instruções Políticas*, p. 35-49, 61-67 e 110.

<sup>372</sup> Silva, “Itinerário e experiências de uma vida”, p. 111-115. Ver também Cluny, *D. Luís da Cunha*, p. 156-158; José Elias Lara, *O Testamento Político de d. Luís da Cunha: uma proposta de “regeneração” do reino lusitano*, dissertação (mestrado em história), Universidade Estadual de Maringá, 2007, p. 60-62.

<sup>373</sup> Não encontrei qualquer documento que sinaliza pagamento de indenizações aos portugueses por parte da WIC. Por outro lado, foram muitos informando dos ataques, requerendo indenizações, moratórias ou pedindo aos diplomatas em Haia que negociassem com os Países Baixos.

Em maio de 1755, os homens de negócio da Bahia, mais uma vez pensando apenas em seu comércio, justificaram a presença de “uma Nau de Guerra que os defendesse, cujas despesas se podiam fazer com a importância do mesmo tribu[to] que pagam à Companhia” neerlandesa.<sup>374</sup> Esse foi outro assunto que, pensando de modo simples, com alguma frequência vinha à tona. Os gastos com o pagamento da dacha neerlandesa no castelo eram suficientes para se manter uma ou duas embarcações de guerra ali. Insisto, ao que parece, do lado português ninguém considerava que aquela região estivesse submetida a Tratados Diplomáticos ainda em vigor.

A coroa, seus conselheiros e diplomatas, por mais que vissem exageros pelo lado neerlandês, foram cautelosos em enfrentá-los e não à toa. As revanches exemplares seguiam-se a cada tentativa de Lisboa em defender seus navios negreiros com naus de guerra. Os próprios apresamentos serviam-lhes de alerta temporário e, da parte dos capitães-negreiros lusitanos, não faltaram bons relatos da impossibilidade de enfrentamento nos mares africanos com força capaz de vencer a WIC. Em 1767, o capitão Francisco Antônio de Etre, acusado na Bahia de trazer da Costa da Mina fazendas estrangeiras de contrabando, foi assertivo ao afirmar que os navios negreiros saídos daquele porto “não têm forças para resistirem, se sujeitão a violência que os ditos estrangeiros lhe fazem, de lhe tomarem tabacos a troco das fazendas”.<sup>375</sup>

Portugueses, do reino e da colônia, insistiram em discutir e projetar companhias de monopólio para a Costa da Mina. Os ataques neerlandeses às embarcações portuguesas sempre apareciam como um motivo cimeiro para tais projetos. Essa justificativa tanto foi aventada por homens de negócio, quanto pelos conselheiros do Conselho Ultramarino. O consenso acerca da real efetividade das companhias, no entanto, nunca foi alcançado ao longo de todo o período em que o assunto foi debatido: de 1690 a 1756.

Uma coisa, porém, era muito evidente a Portugal. Devia sempre negociar com seus aliados, mas jamais enfrentá-los resguardando o princípio sagrado princípio da neutralidade, que perdurou de 1713 até 1793. Tão importante quanto Methuen fora o Tratado com os Países Baixos do mesmo ano. Ingleses e neerlandeses jogavam com seus interesses político-econômicos com Lisboa. Esta, por sua vez, beneficiava-se com aquelas

---

<sup>374</sup> Do desembargador Antônio José de Afonseca Lemos após ouvir os homens de negócio, AHU, CU, BA/CA, cx. 9, doc. 1615-1617 (Bahia, 25/05/1755).

<sup>375</sup> Auto do depoimento do capitão Francisco Antônio de Etre (Bahia, 30/03/1767), AHU, CU, BA/CA, cx. 40, doc. 7583 (anexo ao doc. 7576).

marinhas mercantes que negociavam os produtos brasileiros e seus vinhos nos mares do Norte e Báltico.

Destes mercados, uma infinidade de mercadorias para a construção náutica, armamentos, alimentos e ferro chegavam aos portos lusitanos. Com essa realidade econômica, uma fronteira colonial luso-espanhola com milhões de quilômetros de extensão e um corpo militar fraco, Portugal encaixava-se bem nas palavras de d. Luís da Cunha ao Infante d. Manoel: “as Potencias menos poderosas sam vítimas dos ajustes das mais fortes”.<sup>376</sup>

---

<sup>376</sup> Citado por Cluny, *D. Luís da Cunha*, p. 157.

**Imagem 3.1 - Retrato de d. Vasco Fernandes César de Meneses, 1º Conde de Sabugosa (1673-1741), 4º Vice-rei do Brasil (1719-1735)**



Fonte:[https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Retrato\\_de\\_D.\\_Vasco\\_Fernandes\\_Cesar\\_de\\_Meneses,\\_1.\\_%C2%BA\\_Conde\\_de\\_Sabugosa\\_\(1673-1741\)\\_-\\_ciclo\\_de\\_Pompeo\\_Batoni\).png](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Retrato_de_D._Vasco_Fernandes_Cesar_de_Meneses,_1._%C2%BA_Conde_de_Sabugosa_(1673-1741)_-_ciclo_de_Pompeo_Batoni).png)

### CAPÍTULO 3 – COMPANHIAS DE MONOPÓLIO E MESAS DE COMÉRCIO: RIVALIDADES ENTRE A COLÔNIA E A METRÓPOLE?

Pierre Verger e Catherine Lugar identificaram, na última década do Seiscentos, as primeiras imagens do que consideraram uma rivalidade entre os homens de negócio da Bahia e os de Lisboa. Segundo o historiador francês, a tentativa de se formar uma companhia de comércio para a Costa da Mina baseada em Salvador era um indicativo de disputa entre as duas praças mercantis. Lugar, por sua vez, percebeu ali os primeiros atos dos comerciantes da Bahia em defesa de seus próprios interesses e contrariando interesses de seus pares do Reino.<sup>377</sup>

Navegando em direção oposta a estes autores, Ana Amélia Vieira Nascimento percebeu uma integração entre os comerciantes sediados na Bahia e as políticas mercantis da Coroa. Ao analisar uma série de letras de risco, carregações e a correspondência mercantil de Antônio Álvares Pereira, procurador das Clarissas do convento do Desterro da Bahia, e confrontá-las com ordens régias, a autora concluiu que

Salvador, uma cidade voltada para o mar, foi objeto de real interesse por parte dos Reis portugueses, no intuito de incrementar o seu comércio marítimo.

Estavam os comerciantes da Bahia plantando as bases de um grande intercâmbio comercial no século XVII, continuando pelo XVIII. E mais que tudo, eram integrados naquela política dos Reis de Portugal, que através do comércio colonizavam, fortaleciam suas conquistas, [...] enriqueciam suas praças, sem dispêndio de numerário dos cofres reais.<sup>378</sup>

Na segunda metade do Seiscentos, a Salvador já abrigava um grupo mercantil forte, com negócios em praças do Atlântico ao Índico, que iniciava suas relações com portos africanos fora das fronteiras imperiais lusas.<sup>379</sup> No final da década de 1690, alguns

---

<sup>377</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 79-82; Lugar, *The Merchant Community of Salvador*, p. 20-22. Catherine Lugar lembra ainda de algumas queixas de colonos da Bahia contra o sistema de monopólio da Companhia do Brasil, mas defende que será no século XVIII, assentados sobre a economia fumageira, o surgimento de uma autoidentificação como “colonial merchants”.

<sup>378</sup> Ana Amélia Vieira Nascimento, “*Letras de Risco*” e “*Carregações*” no comércio colonial da Bahia 1660-1730, Salvador, Cadernos CEB-UFBA, nº 78, 1977, p. 31 (grifo meu).

<sup>379</sup> Nascimento, “*Letras de Risco*”; Flory, *Bahian Society*, cap. 6. Um exemplo desses investidores é Manoel Alvarez Millam que, ao escrever seu testamento em 1697, enumerou diversos investimentos em

desses homens de negócio, que já aventuravam seus navios e capitais na Costa da Mina, propuseram a criação de uma fortaleza no Reino de Ajudá e a formação de uma companhia cujo monopólio durasse doze anos em atividade.<sup>380</sup> Essa e outras propostas têm sido lidas como provas de um conflito entre as praças mercantis de Lisboa e Salvador.

Se realmente ocorreu alguma rivalidade entre essas praças, parece-me que o cerne da questão ficou naquela virada de século. Esse ponto de inflexão, no entanto, não fora percebido por muitos autores, inclusive Verger, que, buscando a rivalidade entre colônia e metrópole, não notaram as relações comerciais que, na verdade, proporcionavam lucros a ambas as praças, agindo em conjunto. Não quero dizer que houve uma ausência absoluta de conflitos. Pelo contrário, eles existiram, porém, foram entre redes mercantis e não entre praças, e sobre esse assunto necessita-se de uma pesquisa direcionada ao tema.

Este capítulo tem como foco discutir os dois pilares historiográficos da *rivalidade* entre Lisboa e Salvador: as companhias monopolistas e a Mesa do Bem Comum dos Comerciantes da Bahia. As discussões sobre a constituição de companhias com esse perfil e a atuação das Mesas de Comércio correram em paralelo por quase toda a primeira metade do Setecentos. As duas instituições impactariam, diretamente, na economia baiana, em geral, e no comércio de escravos, em particular.

### **“Arruinadas com ellas”: as companhias monopolistas seriam o melhor caminho?**

Sobre companhias se tem escrito muito,  
e todo aquele que intentar escrever mais,  
se exporá ao perigo de dizer, o que os outros já disseram

Conde das Galveas, vice-rei do Brasil, 1744<sup>381</sup>

A história do Império português ainda é carente de estudos que façam justiça ao

---

engenhos, terra, navios e sociedade negreira com Martim Ribeiro, seu irmão que morava em Lisboa, cf. Testamento de Manoel Alves Milham (Bahia, 01/11/1697), ADVCT, SCMVCT, 3.26.2.6, Inventários, t. II, p. 380-430. Sobre a economia do século XVII ver Thiago Nascimento Krause, *A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista*, tese (doutorado em História), UFRJ, 2015, cap. 1.

<sup>380</sup> Os governadores do Brasil e São Tomé respondem a informação que se lhes pediu aceda das conveniências que podem resultar de se fazer uma fortaleza nas terras do Reino de Ajudá e vão a carta e papéis que se acusam (Lisboa, 2/12/1699), AHU, CU, cód. 252, f. 232fv.

<sup>381</sup> Do vice-rei, conde das Galveas, para o rei (Bahia, 09/03/1744), AHU, CU, BA/AV, cx. 78, doc. 6489.

reinado de d. João V. Talvez por não ter criado nenhuma grande companhia monopolista, o longo debate que os projetos de criação de empresas suscitaram no governo joanino praticamente passa às cegas na história de semelhantes companhias em Portugal. Textos mais clássicos, de análise geral, saltam das companhias do fim do século XVII para as pombalinas. Estas, de maior vigor econômico.<sup>382</sup> Verger dedicou alguma atenção à Companhia do Corisco, mas foi o historiador holandês Ernst Pijning quem avançou nas implicações político-econômicas de sua criação.<sup>383</sup> As Companhias de Macau (1710) e dos Diamantes (1740) atraíram relativa atenção dos historiadores, mas também foram empreendimentos de vida curta.<sup>384</sup>

As altas receitas do ouro e dos diamantes propulsionaram, como nunca, a participação das colônias na receita do Império, contribuindo, também, para desencorajar a ação régia na criação de companhias monopolistas na primeira metade do XVIII.<sup>385</sup> No entanto, o reinado joanino foi, todo ele, tempo de discussão sobre projetos destes tipos empresariais para o tráfico negreiro, em especial. Atento às sábias palavras do conde das Galveas, esta subseção tem como objetivo analisar as ideias e projetos de formação de companhias. Certamente, pesquisas futuras mostrarão as razões de o Conselho Ultramarino, o rei, demais políticos e homens de negócio da época não apostaram na formação de empresas monopolistas.

### **Criar companhias: ideias e projetos**

Ao canalizar todos os esforços para a montagem de uma companhia de comércio visando Angola, a Coroa retomaria parte do poder que parecia dividir com o vice-rei do Brasil sobre o comércio de escravos na Bahia. Porém, mais do que isso, ela garantiria que

---

<sup>382</sup> Manuel Diégues Júnior, “As Companhias Privilegiadas no comércio colonial”, *Revista de História* (São Paulo), v. 1. n.º 3 (1950), p. 309-337; Carreira, *Notas sobre o tráfico português*, p. 53-56; José Ribeiro Júnior, *Colonização e monopólio no nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*, 2.ª ed., São Paulo, Hucitec, 2004, p. 18-23 e cap. 2.

<sup>383</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 88-89; Pijning, “Transnationality and the Brazilian Slave Trade”.

<sup>384</sup> Godinho, “Portugal, as frotas do açúcar”, p. 87; Thiago Alves Dias faz um interessante debate sobre o monopólio e a criação de companhias de comércio em Portugal e as ideias econômicas da Europa no século XVIII, cf. “Políticas e práticas econômicas do Império colonial português”, in. *Monopólio indireto: colonização mercantil no norte do Estado do Brasil (c. 1710 - c. 1780)*, tese (doutorado em História Econômica), USP, 2017, p. 264-300.

<sup>385</sup> Godinho, “Portugal, as frotas do açúcar”, p. 86; Pedreira, “A economia política do sistema colonial”, p. 419-420.

todo o circuito negreiro ficasse inserido nos limites do seu Império. A Índia forneceria os tecidos, Lisboa as mercadorias europeias (incluindo os tecidos do norte da Europa) e compartilhava o crédito, Angola e Moçambique a mão de obra escravizada, e o Brasil entrava com a oferta de crédito, tabaco e aguardentes e consumo de escravos.

O açúcar, o tabaco de primeira qualidade, o couro e, especialmente, o ouro do Brasil chegariam ao Reino em forma de lucros privados e impostos devidos à Coroa. Dessa forma, alcançava-se um maior controle fiscal evitando os descaminhos. Uma conta perfeita, não fosse a realidade muito mais complexa de um Atlântico globalizado.

Alguns pontos contavam a favor da praça mercantil baiana para negociar com a Coroa a manutenção do comércio com a Costa da Mina ou ainda para propor a criação de uma companhia monopolística com sede em Salvador. Apenas para sintetizar essas condições tão conhecidas pela historiografia:

- a produção do tabaco de terceira qualidade, citado em todos os projetos encabeçados por Lisboa como essencial. Indo direto de Salvador para a África, passaria poucos meses no porão do navio, porém corria risco de perda em quantidade e qualidade se fosse mandado para Lisboa e depois para a Costa da Mina. Além de demorar muitos meses, talvez um ano, até chegar ao mercado africano, ainda sofreria com a amplitude térmica dos hemisférios;
- o tempo da travessia entre a Bahia e a Costa da Mina, grosso modo, variando de 45 a 50 dias;
- o ouro, cuja fuga para Europa, via Costa da Mina, era justificativa lisboeta para que a companhia tivesse sede no Reino;
- a presença de um grupo mercantil com capital suficiente para arcar com a posse e armação de navios negreiros.

O período de 1690 a 1757, quando se fortaleceu e consolidou o tráfico da Bahia com a Costa da Mina, foi marcado por rivalidades de redes mercantis que buscaram dominar esse comércio importante da economia atlântica. A historiografia tem preferido ler esse “embate” de projetos de criação de companhias de monopólio como mais uma página da rivalidade entre Lisboa e Salvador, metrópole *versus* colônia.<sup>386</sup> Eu mesmo já

---

<sup>386</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 79-82, 85, 92-99, 116-121 e 126-129. Como se vê, Verger falou dos projetos de companhias ao sabor da cronologia. Os estudos de Verger influenciaram, diretamente, a reedição de *O*



li a discussão da companhia na virada do século XVII para o XVIII como um afrontamento do grupo mercantil da Bahia para com o rei.<sup>387</sup> Como veremos à frente, agora discordo dessa leitura.

Enquadrei essas “rivalidades”, aventadas por Verger, num panorama global de interações da Coroa portuguesa, das condições de comércio na Costa da Mina e dos interesses dos negociantes de Lisboa e da Bahia. A partir daqui restrinjo-me às questões internas do império analisando as ideias de criação de companhias de comércio.

Como se vê no quadro seguinte, quatorze ideias ou projetos de companhias foram discutidos com os homens de negócio da Bahia ou referiram-se ao comércio negreiro desta praça. Na virada para o Setecentos, duas delas versavam sobre o comércio com a Índia, uma terceira proposta, que conjugava Índia e África, foi aventada por d. Luís da Cunha em 1736. Em 1721, correu na Bahia uma notícia de “companhia ou banco” que se organizava na corte e a câmara de Salvador mandou seu procurador buscar mais informações para que se defendesse a praça baiana em Lisboa. Não tenho mais notícias sobre o assunto. E, assim, temos onze ideias ou projetos de companhias para o tráfico negreiro.<sup>388</sup> É bom frisar que, sempre que se produziu documentação no Conselho Ultramarino, a coroa não perdeu oportunidade de expandir a área de atuação do comércio para Loango, Angola e Benguela.

Vê-se, também, que a única companhia de tráfico negreiro que teve permissão

---

*negro na Bahia* de Luiz Vianna Filho na segunda edição de 1976. Trinta anos após sua primeira edição, a nova revisão trazia dez parágrafos que não constavam na obra inicial (1946, p. 30-31; 1976, p. 8-15; 2008, p. 43-47). Para a segunda edição, Vianna Filho utilizou-se dos seguintes livros de Verger: *Bahia and the West Coast Trade* (1964); *O fumo da Bahia e o tráfico de escravos do golfo do Benin* (1966) e *Flux et reflux de la traite des nègres entre le Golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle* (1968). As duas primeiras edições de Vianna Filho foram consultadas na Biblioteca Ruy Barbosa e Acervo Antônio Barros (Instituto Geográfico e Histórico da Bahia), cujas funcionárias merecem meu sincero agradecimento. Os seguintes autores também seguiram essa premissa de Pierre Verger: Lugar; *The Merchant Community of Salvador*, p. 22; Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 231-234; Oliveira, ““Quem eram os ‘Negros da Guiné’?” p. 576-577; Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 32 e 60-61; Silva Jr., *Identidades afro-atlânticas*, p. 42-43; Marina Thomé Bezzi, “A resistência dos traficantes da Bahia ao comércio privilegiado (séc. XVII-XVIII)”, in. Rafael Chambouleyron e Karl-Heinz Arenz (orgs.), *Anais do IV Encontro Internacional de História Colonial. Conflitos, revoltas e insurreições na América Portuguesa*, Belém, Editora Açaí, v. 12, 2014, p. 91-100; Hicks, *The Sea and the Shackle*, p. 187; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, cap. 2.

<sup>387</sup> Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 40-41.

<sup>388</sup> Manuel Diégues Júnior fez um resumo sobre as companhias em Portugal nos séculos XVII-XVIII, mas não considerou as companhias do tráfico negreiro, nem esses projetos aqui elencados, salvo a Companhia da Índia (1691), cf. “As Companhias Privilegiadas no comércio colonial”, *Revista de História* (São Paulo), v. 1. n° 3 (1950), p. 309-337. Igualmente fez Antônio Carreira, *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*, v. 2, p. 43-46.

régia para funcionar nesse período foi a famosa Companhia do Corisco, composta por homens de negócio portugueses e franceses instalados em Lisboa.

O quadro 3.1 sistematiza desde as discussões – que não passaram do mundo das ideias – sobre a formação de uma companhia até aos poucos planos que avançaram na elaboração de um instrumento normativo sobre sua organização. Em suma, o quadro localiza as companhias no tempo e no espaço; informa sobre seus interessados e, quando possível, sobre a reação da administração central.

**Quadro 3.1 – Ideias e projetos de companhias monopolistas, Lisboa-Bahia, 1691-1757**

<b>Data</b>	<b>Nome da companhia</b>	<b>Origem</b>	<b>Capital</b>	<b>Observações</b>
1691-1693	Companhia da Índia <sup>389</sup>	Lisboa	Aberto	Proposta da Coroa.
1698-1702	Fortaleza no Reino de Ajudá <sup>390</sup>  Companhia da Costa da Mina	Ajudá  Salvador	-	Proposta do rei de Ajudá para construir uma fortaleza.  Os homens de negócio de Salvador aceitam com a condição de se criar uma companhia.  O rei manda consultar se os homens de negócio aceitarão sócios do Brasil e do Reino, pois era o mais conveniente.

<sup>389</sup> AUC, CCA, VI-III-1-1-7, f. 146-147v (Bahia, 02/07/1691); APEB, SCP, OR, v. 2, doc. 9 e 69 (Lisboa, 05/03/1692); APEB, SCP, OR, v. 7, doc. 124 (Lisboa, 13/02/1693); APEB, SCP, OR, v. 2, doc. 153 (Lisboa, 18/03/1693). Mendo de Foyos Pereira informava o Governador do Brasil, d. Antônio Luís Coutinho, em carta de 05/03/1692, do interesse de genoveses nessa companhia. Segundo Diégues Júnior, uma Companhia para a Índia, de efêmera duração, foi criada em 1696, em Goa, mas desde 1691 já havia convite aos homens de negócio do Rio de Janeiro para participar, cf. “As Companhias Privilegiadas”, p. 314; Santos, Bicalho e Gouvêa, “Guerras na Europa”, p. 554-562.

<sup>390</sup> APEB, SCP, OR, v. 5, doc. 89 (Lisboa, 02/12/1698), encontra-se cópia no documento a seguir; AHU, CU, BA/AV, cx. 3, doc. 283 (Bahia, 01/06/1699); AHU, CU, cód. 252, f. 232fv (Lisboa, 02/12/1699) e f. 243v-244f (Lisboa, 11/02/1701); APEB, SCP, OR, v. 7, doc. 5 (Lisboa, 28/04/1702); APEB, SCP, OR, v. 7, doc. 103, 104 e 105 (Bahia, 15/08/1702) e APEB, SCP, OR, v. 7, doc. 6 (Resposta da Bahia, 09/10/1702). Segundo Verger, após a recusa real da fortaleza de Ajudá, eles propõem uma companhia da qual vão desistir futuramente, ver *Fluxo e refluxo*, p. 79-82; Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 232-234; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 56-57.

				O parecer do governador de São Tomé e Príncipe contrário à companhia é seguido pela Coroa. Os proponentes concordam em ter sócios e em mandar dois navios a Moçambique, mas não em fazer uma Companhia para a Índia. Outros traficantes da Bahia foram contra, pois o preço dos escravos seria taxado pela companhia.
1702	Companhia da Índia <sup>391</sup>	Lisboa	-	Proposta da Coroa. Os homens de negócio “pediram tempo” para responder ao governador.
1721	Companhia ou banco <sup>392</sup>	Lisboa	-	A provável companhia seria ação dos homens de negócio de Lisboa. Câmara de Salvador manda seu procurador em Lisboa apurar essa notícia.
1723	Companhia do Corisco <sup>393</sup>	Lisboa	Aberto	Coroa e homens de negócio franceses, ingleses e lisboetas. Instalada, mas com pouca duração.

<sup>391</sup> APEB, SCP, OR, v. 7, doc. 1 (Lisboa, 06/05/1702) e doc. 2 (Resposta. Bahia, 03/09/1702).

<sup>392</sup> APEB, SCP, v. 131, f. 39v-40 (Câmara, Bahia, 12/03/1721); DHAM, *Cartas do Senado, 1710-1730*, v. 6, Salvador, Prefeitura Municipal de Salvador, 1973, p. 94 (Carta da câmara ao rei, Bahia, 12/03/1721) e 95-96 (Carta da câmara ao seu procurador em Lisboa, Bahia, 22/03/1721); AHU, CU, cód. 253, f. 254v (Do Conselho Ultramarino par ao rei, Lisboa, 24/11/1721). Muito provavelmente essa notícia que corria em Salvador era referente a uma Companhia de Comércio que o marquês de Abrantes considerou “dizer que tendo em tempos aconselhado que tal Companhia se fizesse, e enumerava todas as vantagens que o seu estabelecimento trazia, julgava agora, por terem mudado as circunstancias, que el-Rei devia suspender essa empresa”, Rau e Silva (orgs.), *Os manuscritos da Casa de Cadaval*, v. 2, p. 296-297, doc. 392 (Paço, 06/03/1721).

<sup>393</sup> Alvará de criação da Companhia do Corisco (Lisboa, 23/12/1723), BPE, CXVI - 2-20, f. 99-103 (a cópia do regimento está incompleta, vai até a condição 12). Há um “Regimento” desta companhia em AHU, CU, STP, cx. 5, doc. 535 (citado à frente). Ver também, AHU, CU, BA/AV, cx. 25, doc. 2291 (Lisboa, 15/02/1726). Uma cópia impressa em neerlandês pode ser consultada em NA, Radermacher, 1.10.69, inv.nr 591.

				O Conselho Ultramarino é contra em 1726.
1725	Companhia de comércio para Índia e África <sup>394</sup>	Lisboa	Aberto	Proposta do diplomata D. Luís da Cunha.
1730-1731	Companhia para Cabo Verde, Cacheu, Angola, Madagascar e Moçambique <sup>395</sup>	Lisboa	Aberto	Proposta do Rei. Os homens de negócio da Bahia não aceitam.
1731-1732	Companhia da Costa da Mina <sup>396</sup>	Salvador	Aberto	Proposta de José Torres, fundador dos fortes de Ajudá (1723) e Jaquim (1730).
1733	Companhia da Costa da Mina <sup>397</sup>	Lisboa	Aberto	Proposta feita no parecer do conselheiro ultramarino Gonçalo Manoel Galvão de Lacerda.
1734	Companhia da Costa da Mina e Cachéu <sup>398</sup>	Lisboa	Aberto	Proposta dos homens de negócio de Lisboa.

<sup>394</sup> Cunha, *Instruções Políticas*, p. 307-324 e 407-421 (*Projecto...*).

<sup>395</sup> Do Conde de Sabugosa para Diogo de Mendonça Corte Real (Bahia, 03/03/1731), APEB, SCP, OR, v. 27, doc. 78; Parecer de Manoel Cardozo da Silva, procurador dos homens de negócio (Bahia, 07/01/1731), *idem*, 78-A; Parecer de André Marques, representante dos senhorios das embarcações e interessados no comércio da Costa da Mina (Bahia, 08/01/1731), *idem*, doc. 78-B. Ver também, Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 94-97 e 110-111; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 95-96.

<sup>396</sup> AHU, CU, STP, cx. 5, doc. 547 (post. 1724); AHU, CU, BA/AV, cx. 41, doc. 3709 (Lisboa, 06/03/1732). Não há registro desse assunto no AHU, CU, cód. 254.

<sup>397</sup> AHU, CU, cód. 254, f. 100v-102v (Lisboa, 23/10/1733); uma cópia do parecer encontra-se em AHU, CU, BA/AV, cx. 62, doc. 5285.

<sup>398</sup> AHU, CU, STP, cx. 5, doc. 535 (post. 23/12/1723), esse documento foi, de modo equivocado, datado dessa forma, pois os leitores não se atentaram na assinatura de “Antonio Lopes Coelho e Comp.<sup>a</sup> 1734” que, como se vê, traz o ano. Essa cota é composta por seis documentos. O primeiro é um pedido de companhia para a Costa da Mina apresentado em dez artigos e com dez anos de duração assinado por Antônio Lopes e mais cinco homens de negócio: Francisco Pereira de Sá, Domingos Pires Bandeira, José Barreiros de Carvalho, Manoel Teixeira, Caetano Leytão. Em seguida, sem data nem assinatura, com letra diferente, vem os “Apontamentos sobre Companhias de diamantes e Costa da Mina”. A despeito do título esse parecer diz respeito apenas àquela proposta inicial. O terceiro documento, composto de 23 condições, responde aos “Apontamentos...” e é assinado por quatorze homens de negócio, porém sem a presença de José B. de Carvalho e Francisco Pereira de Sá que encabeçavam o primeiro. Dessa vez nenhum assinou por

1738	Companhia Geral <sup>399</sup>	Bahia	Aberto	Proposta do desembargador Wenceslau Pereira da Silva.
1742-1744	Companhia da Bahia e Pernambuco para a Costa da Mina <sup>400</sup>	Lisboa	Aberto	Proposta de Antônio Marques Gomes.
1756	Companhia da Costa da Mina <sup>401</sup>	Lisboa	Aberto	Proposta de Antônio Marques Gomes.
1757	Companhia Geral da Guiné <sup>402</sup>	Lisboa	Aberto	Proposta dos homens de negócio da Bahia.

A primeira ideia de uma companhia para a Costa da Mina da qual temos notícia surgiu entre os homens de negócio da Bahia, em 1698. Ela resultou da oferta do rei de Ajudá (Uidá) para se construir uma fortaleza em seu litoral. O monarca lusitano, d. Pedro II, mandou que d. João de Lencastre, governador do Brasil, consultasse os comerciantes interessados naquele comércio sobre a feitoria. Em resposta, eles condicionaram construí-la somente se se criasse uma empresa de monopólio para garantir os gastos na África.

---

seus sócios ou companhia o que pode indicar que aqueles representados por Antônio L. Coelho agora se apresentaram para reforçar o pedido. O quarto documento, também sem data e assinatura, intitula-se “Explicação para a forma da prática deste projeto e verdadeira inteligência dele”, refere-se exclusivamente a uma Companhia de diamantes. Em outro suporte de papel e com outra letra encontram-se dois documentos sob a rubrica de lombada lateral “Condições dos interessados da Companhia do Corisco”, nenhum deles é datado ou assinado. O primeiro documento intitula-se “Condições sobre as quais oferecem os interessados na Companhia que Vossa Majestade for servido estabelecer para a Costa de África [...] por tempo de trinta anos”. Este encontra-se com anotações laterais e compõem-se de 40 condições. Por fim, o último documento é um “Regimento”. Daniele Souza acabou por equivocar-se com esses documentos ao afirmar que a proposta dos homens de negócio de Lisboa data de 1723 e considerar que eles também foram os responsáveis pela Companhia de Diamantes, cf. Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 87-88. O parecer do Provedor da Fazenda Real sobre o projeto de companhia com as 23 condições comentadas pode ser conferido em AHU, CU, BA/AV, cx. 62, doc. 5285 (Bahia, 23/07/1738). O primeiro (projeto com 10 condições), o terceiro (projeto com 23 condições) e o quinto documento (“Condições sobre as quais oferecem...”) encontram-se transcritos em Lopes, *A Fênix e o Atlântico*, p. 236-248, o autor analisou estes documentos às p. 72-79.

<sup>399</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 3, doc. 347 (Bahia, 12/02/1738); Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 115.

<sup>400</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 72, doc. 6040 (Lisboa, 29/01/1742). Resposta do vice-rei à carta de 23/06/1743 em que o rei manda-o consultar os homens de negócio de Salvador sobre o assunto (Bahia, 09/03/1744), AHU, CU, BA/AV, cx. 78, doc. 6489. Não há registro desse assunto no AHU, CU, cód. 254.

<sup>401</sup> AHU, CU, STP, cx. 10, doc. 1028 (Lisboa, 30/12/1756). Essa é a cota atual desse documento oriunda da reorganização pela qual passa o fundo do Conselho Ultramarino.

<sup>402</sup> APEB, SCP, OR, v. 56, doc. 1, 1-A e 1-B, f. 6-26v; AHU, CU, BA/CA, cx. 15, doc. 2804-2805 e cx. 16, doc. 2806-2807 (anexo ao 2804), (Bahia, 03/05/1757). Ribeiro, *A cidade de Salvador*, p. 375-377.

Essa discussão durou quatro anos entre perguntas e repostas. Em uma delas, os homens de negócio responderam ao rei que não seria viável ter uma companhia monopolista e tráfico livre ao mesmo tempo, pois as naus de guerra não dariam conta de fazer da segurança de navios soltos, mas apenas do comboio da empresa. O rei, então, mandou que a compra de ações fosse aberta a todos os portugueses, o que foi aceito. Enviesados com a ideia de rivalidade entre Lisboa e Salvador, e desconsiderando a formação do capital da empresa, Verger e Nardi leram erroneamente a “Resposta dos homens de negócio” ao afirmarem que eles recusaram a entrada de sócios do Reino. Sobre o assunto, Nicolau Lopes Fiúza, Manoel Dias Filgueiras, Manoel Gómez Lisboa e José dos Santos Varajam afirmaram: “E no tocante ao ser concedido o sobredito negócio só para a companhia, se satisfazia com entrarem nela todos os vassallos de Sua Majestade, não só do Brasil, como também do Reino de Portugal e suas conquistas”.<sup>403</sup>

A companhia não se efetivou, pois alguns dos proponentes mudaram de opinião. Somou-se a isso a consulta que o novo governador d. Rodrigo da Costa fez “a todas as pessoas, que desta cidade mandam à Costa da Mina” embarcações e que responderam em “total repugnância” à proposta.<sup>404</sup> Fica claro que a comunidade de traficantes da praça de Salvador não era coesa. Grupos de poderes político-econômicos distintos se formaram acompanhando o fortalecimento do comércio da Costa da Mina. Assim, como quaisquer grupos mercantis, isso não exclui as possibilidades de união se necessário à defesa do comércio.

Apesar das continuadas reclamações sobre os ataques neerlandeses, entre 1702 e 1720, as informações sobre projetos de companhias para a Costa da Mina saem de cena. Nessa década, só tivemos a “notícia” em Salvador de uma “companhia ou banco” e a própria criação da Companhia do Corisco. Talvez os ânimos estivessem mais calmos pelas notícias que chegavam de França sobre a falência da Companhia do Mississipi, ocorrida após alta especulação sobre suas ações.<sup>405</sup> A década seguinte, por sua vez, reaqueceu as ideias de projetos exclusivistas, foram quatro ao todo.

Uma dessas ideias partiu do conselheiro ultramarino Gonçalo Manoel Galvão de

---

<sup>403</sup> “Resposta dos homens de negócio desta praça sobre se edificar uma fortaleza na Costa da Mina”, APEB, SCP, OR, v. 7, doc. 103, (Bahia, 15/08/1702) grifo meu. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 79-82; Law, *The Slave Coast*, p. 134-135; Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 232-234. Ver também Ferreira, “From Brazil to West Africa”, p. 82.

<sup>404</sup> Resposta do governador para o rei (Bahia, 09/10/1702), APEB, SCP, OR, v. 7, doc. 6.

<sup>405</sup> Dias, *Monopólio indireto*, p. 288.

Lacerda que, em 23 de outubro de 1733, deu um longo parecer sobre a ruína que padecia o comércio português na Costa da Mina, fruto das ações dos neerlandeses. Para Galvão, para remediar a situação seria “necessário que se forme uma companhia, em que haja de interessar-se a praça desta cidade e do Porto, as da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, sendo obrigados os navios da companhia a saírem desta cidade ou da do Porto em direitura para a Costa da Mina, voltando do Brasil para Europa, sem tornarem a mesma Costa”. Esses navios seriam comboiados por nau de guerra da Coroa, por dois ou quatro anos, até que a WIC entendesse e aceitasse a presença dos portugueses no comércio da região e, por fim, “sair da tutela, ou escravidão em que tem posto a Companhia Ocidental de Holanda”. Mesmo reconhecendo a importância de enfrentar com armas o poderio neerlandês na costa africana e desconsiderando a proximidade do mercado africano dos portugueses da Bahia, conforme falamos anteriormente, o conselheiro reconhecia que “se, porém, os nossos mercadores quisessem armar em guerra as suas embarcações teriam certa a sua ruína”.<sup>406</sup>

Será necessário haver, assim, novas pesquisas para responder melhor sobre os vínculos pessoais e financeiros entre Gonçalo Manoel Galvão de Lacerda, os demais conselheiros e a comunidade mercantil reinol interessada no assunto.

Como mostra o quadro, na maioria das vezes o assunto não passou de uma ideia debatida entre instâncias administrativas e comerciantes nas duas margens do Atlântico. Apenas cinco delas avançaram em forma de projetos completos, com regras e capitais especificados. Foram elas: a proposta dos homens de negócio de Salvador (1702), a dos vinte homens de negócio de Lisboa (1734), as duas apresentadas por Antônio Marques Gomes (1742 e 1756) e a última tentativa, já em 1757, apresentada de novo por negociantes de Salvador. E não considere, aqui, a Companhia do Corisco, por ser um caso especial.

Diante de décadas de disputas ultramarinas sobre criar ou não companhias monopolistas para a Costa da Mina, apresentar apenas cinco ideias-projetos fundamentados e com as regras estabelecidas pode nos passar a impressão de que poucos acreditavam, verdadeiramente, que o plano seria exequível. Não sendo o objetivo aqui esgotar o tema, destaco a importância de um esforço maior de pesquisa sobre as

---

<sup>406</sup> AHU, CU, cód. 254, f. 100v-102v (Lisboa, 23/10/1733. Grifos meus); uma cópia do parecer encontra-se em AHU, CU, BA/AV, cx. 62, doc. 5285. Daniele Souza também analisou esse documento, cf. *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 74 e 91.

companhias, inclusive com análise comparada e minuciosa dos seis estatutos, incluindo a do Corisco. Dito isso, focar-me-ei em três assuntos recorrentes nessas ideias-projetos: defesa, tabaco e capital.

Sempre que abordaram assuntos sobre a defesa dos navios negreiros e sobre o uso do tabaco para o comércio, seus autores requeriam um esforço muito maior por parte da coroa. Os comerciantes da Bahia foram pioneiros em apresentar um projeto completo de uma companhia para a Costa da Mina que se contrapunha à oferta do rei sobre o comércio da Índia, em 1702. Os artigos 18, 19, 20 e 23 tratavam da participação da Coroa “somente na extrema, e precisa necessidade” e abordava a defesa das embarcações. Para a defesa, afirmavam que “fará a companhia a gente que bastar para bom fornecimento, e guarnição das suas naus e embarcações menores”. Ao governador do Brasil caberia apenas passar patentes aos homens indicados pela Junta da Companhia. Aos soldados, marinheiros e artilheiros seriam “pagos a avença que fizerem com a Junta da Companhia”.<sup>407</sup>

Somente cinquenta anos depois os homens de negócio propuseram cuidar da defesa. Antes disso, no início dos anos 1730, a ideia de José de Torres de organizar uma companhia na Bahia contava com a existência de “4 fragatas de 30 peças e 150 homens armados em guerra”.<sup>408</sup> Como afirmou o conselheiro Galvão, era inegável que sem uma chancela régia as embarcações não conseguiriam enfrentar as galeras neerlandesas na Costa da Mina.

A despeito disso, e ao contrário do que se passava no Castelo de São Jorge, os portugueses jamais falavam nos Tratados de Paz e Comércio de Portugal com as Províncias Unidas. Creio que esse assunto estava subsumido em relegar ao rei a administração das naus de guerras, como consta no projeto dos lisboetas de 1734.<sup>409</sup>

A proposta de Antônio Marques de 1742 requeria a cessão das feitorias e armazéns construídos pelos portugueses na Costa da Mina para a nova empresa.<sup>410</sup> Por sua vez, o art. 42 da proposta de 1756 que versa sobre o mesmo tema amplia aquela cessão para as ilhas de São Tomé e Príncipe e justifica o motivo do pedido: por serem locais onde “possa recolher o necessário e munições de guerra e boca para o custeamento das suas naus e

---

<sup>407</sup> APEB, SCP, OR, v. 7, doc. 104.

<sup>408</sup> AHU, CU, STP, cx. 5, doc. 547 (post. 1724). Torres também defendia que “para dar mais segurança a respeito da navegação da dita Costa [da Mina] podem passar por ela as fragatas de guerra que vão guardar as costas da Bahia e Rio de Janeiro”.

<sup>409</sup> AHU, CU, STP, cx. 5, doc. 535 (projeto de 1734), art. 1º a 3º.

<sup>410</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 72, doc. 6040 (projeto de 1742), art. 40.



para que estas com mais brevidade sejam socorridas”. Assim, pedia que anualmente fosse mandada de Lisboa uma galera com apetrechos, munições e alimentos para abastecer aqueles armazéns. O art. 43 assegurava que cada navio negreiro teria oficiais de patente e soldados para a defesa.<sup>411</sup> O projeto liderado pela Bahia, em 1757, propôs reforçar o forte de São João de Ajudá, abrir e fortificar novos portos de comércio e ter navios que “girarão com muito fornecimento e preparo para evadir qualquer acontecimento dos Estrangeiros”.<sup>412</sup>

O tabaco, obviamente, foi assunto recorrente, afinal era a principal moeda portuguesa no mercado africano da Costa da Mina. Mais de uma vez, os projetos apresentados por Lisboa insistiam que o tabaco passasse pela corte antes de chegar à África. Exceção feita à proposta de Antônio Marques, que permitia a continuidade do “comércio por companhia a fazer os seus giros da Bahia e Pernambuco para a Costa [da Mina] com alegria dos lavradores e moradores do Brasil”.<sup>413</sup>

Novamente os negociantes requeriam da Coroa sua força para justificar o malabarismo jurídico para interferir nos direitos do contratador do tabaco sobre a mercadoria. Foi o caso da proposta de companhia a ser estabelecida em Lisboa, em 1734, que previa licença régia para, anualmente, mandar 5.000 rolos de tabaco do Brasil para Lisboa, sendo transportados na frota ou fora dela. Caso o produto não fosse todo negociado com a Costa da Mina, a dita companhia ainda teria o direito de vendê-lo em “qualquer porto da Europa”. Os proponentes queriam mais, “que dita porção dos 5.000 rolos de tabaco será isenta da escolha que o Contratador geral deste gênero tem nele na Alfândega desta cidade [de Lisboa]”.<sup>414</sup>

Tais ideias, porém, não se restringiram aos homens de negócio. O conselheiro Galvão de Lacerda, em 1733, ao propor uma companhia para rivalizar com a WIC na Costa da Mina, disse que os navios deveriam sair de Lisboa ou do Porto e que se resolveria a problema do tabaco “enrolando-se duas qualidades de tabaco que ambas podem vir a Europa” e que o tabaco de terceira, a que se chamava soca, “não era capaz se servir no estanco e lhes ficava perdido”, portanto, deveria ficar para o consumo interno no Brasil.<sup>415</sup>

---

<sup>411</sup> AHU, CU, STP, cx. 10, doc. 1028, (projeto de 1756), art. 42 (citação) e 43.

<sup>412</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 16, doc. 2807 (anexo ao 2806), art. 42 a 44.

<sup>413</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 72, doc. 6040 (projeto de 1742). Não há um artigo nesse projeto que verse sobre o assunto, o autor registrou no texto de apresentação.

<sup>414</sup> AHU, CU, STP, cx. 5, doc. 535 (projeto de 1734), art. 6º a 9º.

<sup>415</sup> AHU, CU, cód. 254, f. 100v-102v.

Os proponentes lisboetas, em 1734, gastaram quatro artigos para estabelecer o recebimento de 5.000 rolos anuais de tabaco, isentá-los de impostos, adequá-los ao tráfico negreiro e, por fim, se houvesse sobra poder vendê-los “para qualquer porto da Europa”.<sup>416</sup> Ao contrário dessa ideia, os dois projetos de Marques estabeleceram que os navios sairiam da Bahia e Pernambuco diretamente para a Costa da Mina, pois eram as capitanias produtoras de fumo (1756, art. 34, 35 e 36).

O tabaco era, sem dúvida, um dos assuntos mais delicados. Muitos anos antes, em 1726, os conselheiros ponderaram que, se os administradores da Companhia do Corisco usassem da liberdade concedida para levar do Brasil todo o tabaco necessário ao seu comércio e desviassem-no para outros portos aconteceria “infalivelmente a ruína daquele contrato [do tabaco], que é o primeiro da Coroa de Vossa Majestade”.<sup>417</sup> Galvão de Lacerda assina esse parecer.

Ele mudaria de opinião em cinco anos, ou apenas era contrário ao Corisco? Levar o tabaco para enrolar em Lisboa, como ele propôs em 1733, significava não correr mais riscos de ser vendido para estrangeiros?<sup>418</sup>

De todos os temas aqui abordados, talvez o capital seja o mais importante. E não é apenas pelo fato de ser ele o motor da empresa. Como já destaquei, a forte aposta historiográfica numa rivalidade entre praças mercantis não considerou a posse do capital formador das companhias, nem as relações que os proponentes tinham com as praças. Por esse motivo, preferi deixar uma coluna no Quadro 3.1 para evidenciar o tipo de capital quando mencionado nas fontes.

Todas as nove propostas de companhia para a Costa da Mina teriam seu capital formado por ações que seriam vendidas aos vassallos do monarca português. Até mesmo a Companhia do Corisco previa a venda de ações, ressaltando os privilégios exclusivos dos seis diretores iniciais. Seguiu-se, portanto, o modelo de sociedade por ações, comum a muitas de suas congêneres europeias, como as companhias francesas, neerlandesas ou

---

<sup>416</sup> AHU, CU, STP, cx. 5, doc. 535, art. 6º a 9º. Os africanos já reclamavam da qualidade dos rolos de tabaco chegados da Bahia no litoral do Daomé, muitos deles podres, outros adulterados com “palha de bananeira feita dela corda de tabaco”, cf. AHU, CU, BA/CA, cx. 19, doc. 3527-3528 (Bahia, 03/06/1758).

<sup>417</sup> Desde a segunda metade do Seiscentos que o contrato do tabaco assumira a primeira grandeza nas receitas da Coroa lusitana. Sobre o assunto cf. Salvado, “O Estanco do Tabaco em Portugal”, p. 133-153.

<sup>418</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 25, doc. 2291 (Lisboa, 15/02/1726). Assinam os conselheiros Antônio Rodrigues da Costa, José Gomes de Azevedo, Manoel Fernandes Vargas, João Pedro de Lemos e Gonçalo Manoel Galvão de Lacerda.

a inglesa *South Sea Company*.<sup>419</sup>

Menz apresenta fortes indícios de que José de Torres fosse financiado pelo inglês João Sherman, homem de negócio de Lisboa relacionado com as principais cidades da Europa.<sup>420</sup> A companhia proposta por Torres, assim sendo, poderia ter capital estrangeiro investido ou ele ser um testa de ferro, de forma a iludir o exclusivo dos vassallos do rei de Portugal.

A história é diferente com a única companhia portuguesa para o tráfico negro que funcionou na primeira metade do XVIII, a do Corisco. Organizada pelo nantês Jean Dansaint, Noé Houssaye, Bertholomeu Miguel Vienne, Peyre Longue, Manoel Domingues do Paço, Francisco Nunes da Cruz e Lourenço Pereira, é notável a forte presença de homens de negócio de origem francesa em sua composição.<sup>421</sup> Mas seriam apenas franceses os investidores?

Apesar de tradicionalmente a historiografia mostrar apenas o caráter franco-lusitano da Companhia do Corisco, Menz chama-nos a atenção para a participação do capital londrino e, possivelmente, do neerlandês e hamburguês na sua composição. Dessa forma, a companhia contrapunha-se aos interesses de redes mercantis dos traficantes da

---

<sup>419</sup> Antonio Béthencourt Massieu, “La compañía de monopolio”, in. *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, Las Palmas, Ediciones del Cabildo insular de Gran Canaria, 1991 [1956], p. 41-52; Jonathan Barron Baskin e Paul J. Miranti, Jr., “Corporate Finance in the Age of Global Exploration: Trading Companies and Oceanic Discovery, 1450-1720”, in. *A History of Corporate Finance*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 55-88; Ribeiro Júnior, *Colonização e monopólio*, 12-18; Fernández Durán, *La corona española*, p. 111-117; Elisabeth Heijmans, *The Agency of Empire: personal connections and individual strategies in the shaping of the French Early Modern Expansion (1686-1746)*, tese (doutorado em História), Leiden University, 2018, p. 44. Em 1741, fundou-se em Marseille uma companhia para o comércio para o norte da África após vencer a licença da *Compagnie d’Afrique*. O novo contrato previa a integralização de um capital de 1.200.000 libras divididas em 1.200 ações, Edit du Roy portant établissement d’une Compagnie Royale d’Afrique (Versailles, 02/1741. Impresso), AN-PARIS, AE/B3/300, doc. 23. Na mesma cota encontra-se o “Projet de Compagnie perpétuelle d’Afrique a etablis a Marseille” (10/1740), cf. doc. 13.

<sup>420</sup> Menz, “Capital, guerra e crédito”.

<sup>421</sup> BPE, CXVI - 2-20, f. 99-103 (seguir a escrita dos nomes presentes nesse documento. Alguns autores, por exemplo, usam a grafia Bartolomeu Miguel Viena). D. Luís da Cunha falou da companhia do Corisco e acrescentou à sua história o nome do francês Peyre Longue (ou Pero Longo), em *Instruções políticas*, p. 325-326. Seguindo em outra direção, a vizinha Espanha fez das companhias uma novidade em seu comércio colonial com a criação de quatro empresas entre 1728 e 1755, uma delas, a *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, será lembrada na Bahia pelo conde das Galveas, como veremos a seguir, cf. Victoria Eugenia Martínez del Cerro González. *Una comunidad de comerciantes: navarros y vascos en Cádiz (segunda mitad del siglo XVIII)*, Sevilla, Junta de Andalucía, Consejo Económico y Social de Andalucía, 2006, p. 138. Francisco Nunes da Cruz era procurador de Antônio Lopes [Cidade] em Lisboa, cf. APEB, SJ, LN, nº 39, f. 93-94v (Bahia, 28/03/1724). Verger já indicara que metade dos sócios do Corisco era franceses, cf. *Fluxo e refluxo*, p. 89.

Bahia, mas não aos interesses de toda a praça, que se fazia presente através de António Domingues do Paço e João Domingues do Paço, irmãos de Manoel e correspondentes do citado Francisco Nunes da Cruz, do francês Lourenço Reiçon e dos Mendes da Costa (família cristã-nova de Londres). António e João foram responsáveis por diversas remessas de ouro, nas décadas de 1720 e 1730, de Salvador para Lisboa, Londres e França. Para destinar o metal dourado para outras cidades europeias, os Domingues do Paço usaram de seus procuradores na corte, Reiçon e os homens de negócio italianos Beroardi e Medici.<sup>422</sup> Falarei desses italianos oportunamente.

Pelo menos desde o fim do século XVII que os irmãos franceses João e Estevão Verdoa, estabelecidos em Salvador, tinham boas relações comerciais com estrangeiros residentes do Reino e dos Açores. Entre eles, estavam seus procuradores em Lisboa Lourenço Reiçon, Miguel de Peyre Longue e Jerônimo Day. Nos Açores, representavam-nos Guilherme Ficher (pai e filho homônimos), Diogo Stone, [Ro]ques Braque, Domingos Echegaray, dentre outros.<sup>423</sup> Portanto, quando da criação da Companhia do Corisco, em 1723, os homens de negócio da Bahia já tinham mais de duas décadas de relações comerciais com os sócios-fundadores Reiçon e Peyre Longue.

Em pelo menos um projeto de companhia, o de Antônio Marques Gomes, de 1742, estaria vetada a venda de ações a estrangeiros.<sup>424</sup> O que não os impediria de participar através de seus correspondentes, ou testas de ferro, em Lisboa.

Os dois projetos de Marques Gomes tinham-no como deputado diretor em Lisboa, além de outros dez deputados na Bahia e três em Pernambuco. Esse é o modelo que melhor exemplifica o principal interesse dos monopolistas: o lucro. Por outro lado, as

---

<sup>422</sup> Menz, “Capital, guerra e crédito”; sobre as remessas de ouro ver [http://ghes.iseg.utl.pt/ouro\\_brasil](http://ghes.iseg.utl.pt/ouro_brasil). Manoel Domingues do Paço também tinha relações comerciais com o italiano Bartolomeu Ginori, cf. ANSL, cx. IX, doc. 8, Testamento de Bartolomeu Ginori (Lisboa, 1723). Está transcrito em “TESTAMENTO de Bartolomeu Ginori, homem de negócios em Lisboa e provedor da Irmandade da Igreja de Nossa Senhora do Loreto de Lisboa (1723)”, Transcrição de Nunziatella Alessandrini, *Fragmenta Historica*, n° 2 (2014), p. 151-157. Agradeço a Alessandrini pela informação e o envio do texto.

<sup>423</sup> Procuração de João Verdoa, seu irmão Estevão Verdoa e Lourenço de Souza Rego (Bahia, 17/08/1700), APEB, SJ, LN, n° 16, f. 148v-149v (grafite). A família Fisher estava estabelecida na Ilha Terceira, Açores, desde meados do Seiscentos. Muitos comerciantes estrangeiros habitavam e movimentavam o comércio no arquipélago, cf. Tiago Simões da Silva, “O porto da Horta como espaço de fronteira: a presença de estrangeiros nos registos paroquiais dos séculos XVII e XVIII”, in. Edite Martins Alberto e Margarida Sá Nogueira Lalanda (coords.). *Ilhas do Mar Oceano: Formas de Governança em Espaços de Fronteira / Islands of the Ocean Sea: Forms of Governance on Frontier Spaces*. Ponta Delgada, Letras Lavadas, 2020, p. 351-385.

<sup>424</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 72, doc. 6040, (projeto de 1742), art. 8°.

regras de 1742 foram as mais duras ao ponto de impedir que religiosos e irmandades pudessem comprar ações, ou mesmo que ninguém, além dos acionistas, pudesse negociar com a Costa da Mina.<sup>425</sup> Essa última cláusula é bastante óbvia!

Dessa forma, como já dito anteriormente, as propostas de companhias, na sua maioria, eram justificadas como uma ação de enfrentamento à WIC na Costa da Mina.

Em 1728, Jaques Nobel, Gonçalo Pacheco Pereira, Vasco Lourenço Veloso, Manoel Velho da Costa e Francisco Luís Sayão, todos homens de negócio estabelecidos em Lisboa, escreveram ao rei pedindo o fim do comércio Brasil-Costa da Mina. Tal projeto beirava a ingenuidade, característica que, certamente, não definia seus autores. Após apresentar uma contabilidade do movimento de negócios nas praças da Bahia e Pernambuco com a Costa da Mina, os autores defenderam que a proibição do comércio do Brasil em direitura à costa africana “será a total ruína dos Holandeses”. Reforçavam seu argumento, advogando a proibição de que os “vassalos das suas conquistas negociem com os países estrangeiros”.<sup>426</sup>

Certamente, estavam com a provisão régia em forma de lei de 1711 em mãos. Mas, nem eles eram ingênuos, nem contrários ao capital estrangeiro. De fato, esse grupo estava estreitamente ligado ao capital inglês em Lisboa e Londres. Vasco Lourenço Veloso não estava sendo contrário simplesmente ao comércio bilateral Brasil-Costa da Mina para arruinar os neerlandeses, ele reforçava a defesa do tráfico de Angola, cujo contrato estava sob seu controle.<sup>427</sup>

Eles não chegaram a falar de uma companhia, não nessa “proposta”. Seguiam, por conseguinte, muitas das ideias já mencionadas aqui. Defendiam que todo o tabaco deveria ser levado e trançado em Lisboa, de onde os navios sairiam comboiados pelas fragatas guarda-costas do Brasil. Estas seriam financiadas pelos impostos sobre os escravos e pela economia dos 10% que deixariam de pagar à WIC. Assim, concluíram que sem acesso ao tabaco e ao ouro do Brasil resultaria na “Companhia destruída e, por tempos, virão a

---

<sup>425</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 72, doc. 6040 (projeto de 1742), art. 12.

<sup>426</sup> Proposta dos Homens de Negócios de Lisboa sobre os prejuízos que resultam do comércio que fazem os do Brasil para a Costa da Mina (Lisboa, 18/03/1728), AHU, CU, BA/AV, cx. 32, doc. 2872. Cópia da provisão em forma de lei (Lisboa, 01/04/1713), AHU, CU, BA/AV, cx. 9, doc. 716. Jaques Nobel era neto paterno de um neerlandês que se transferira a Lisboa, cf. Diligência de habilitação para a Ordem de Cristo de Jaques Nobel (11/03/1722), ANTT, MCO, HOC, Letra I e J, mç. 87, nº 26.

<sup>427</sup> Agradeço a Maximiliano Menz o alerta sobre esse posicionamento de Vasco Lourenço. Ver também Menz, “Capital, guerra e crédito”.

largar a fortaleza”.<sup>428</sup>

Ao conselheiro ultramarino José de Carvalho, também lhe parecia o correto, tanto proibir o comércio Brasil-Costa da Mina, quanto o comércio com quaisquer estrangeiros na Costa da Mina. Ele carregou na tinta em suas ideias. Segundo Carvalho, tais medidas reduziriam o volume de tabaco na Costa da Mina e, para os africanos, a culpa recairia sobre os outros europeus que aqueles “admitem nos seus domínios”. Ainda referindo-se aos africanos, uma vez que eles “começarem a sentir a falta deste gênero, de que usam tanto [...] é crível procurem expulsá-los deles, se se acharem com poder para tanto”. Mas caso isso não fosse possível, os africanos seriam obrigados a ir negociar nas feitorias portuguesas de Ajudá e Jaquim. Ora, a distância pode ser um bálsamo para os sonhadores. Certamente, o conselheiro ignorava as péssimas condições das feitorias lusitanas, ou quis apenas ignorá-las.

O conselheiro não parou por aí. Suas ideias foram mais radicais. Consciente de que os cativos da Costa da Mina eram os mais requisitados para a mineração do ouro e, sendo impossível adquiri-los sem a intermediação de outros europeus – leia-se neerlandeses e ingleses – era preferível, defendeu ele, reduzir a produção aurífera brasileira até a costa ficar livre ao comércio dos portugueses. Afinal, escreveu, o “ouro não apodrece na terra”, e sua produção poderia ser plenamente retomada adiante. Reduzia-se a produção de ouro no Brasil a preço de estrangular a WIC. Nada parece mais irreal no Século do Ouro português! A Companhia neerlandesa abandonaria, então, o castelo que Portugal passaria “a incorporar no domínio desta Coroa”.

Ora, paremos por aqui com os exemplos de defesa de planos para o estrangulamento econômico da WIC na costa africana. Como se vê, o sonho de recuperar o castelo de São Jorge da Mina ainda vicejava em Portugal e varou o século. O padre Vicente Ferreira Pires, ao visitá-lo em 1796, voltou a esse tema, afirmando “que se fosse retomado [o castelo], serviria a Portugal de maior utilidade”.<sup>429</sup>

\*\*\*

---

<sup>428</sup> Idem.

<sup>429</sup> Lessa, Crônica de uma embaixada luso-brasileira a Costa d’África, p. 16.

Vasco Lourenço Veloso<sup>430</sup>, Gonçalo Pacheco Pereira<sup>431</sup>, Manoel Velho da Costa<sup>432</sup>, José Valentim Viegas<sup>433</sup>, Estevão Martins Torres<sup>434</sup> e Antônio Marques Gomes eram homens de negócio fortemente envolvidos no comércio do Brasil e na arrematação de contratos régios.<sup>435</sup> Vasco Lourenço Veloso e Antônio Marques Gomes eram procuradores de seus respectivos irmãos, e grandes traficantes, na Bahia: João Lourenço Veloso e André Marques, respectivamente. Eram pessoas interessadas em aumentar os lucros e a participação de sua rede mercantil em negócios já conhecidos. Para além de tudo isso, ainda que seus projetos fossem apenas rivalizar com Salvador, durante todo o período aqui abordado os conselheiros ultramarinos defenderam que as ações dessas companhias pudessem ser adquiridas por todos os súditos do rei de Portugal. Era condição *sine qua non* para a aprovação delas!<sup>436</sup>

### Comércio livre *versus* monopólio

Como vimos, intensos debates sobre companhias monopolistas para a Costa da Mina tomaram longas seis décadas do século XVIII. Essas discussões tiveram palco basicamente na Bahia e em Lisboa, e por que não dizer a bordo dos próprios navios negreiros entre tripulantes e marujos interessados diretamente nos investimentos do pequeno capital. Infelizmente, não encontrei até o momento fontes que discutissem a

---

<sup>430</sup> Nader, *Negócio e negociantes*, p. 76-89.

<sup>431</sup> Sobre o contrato do Sal do Brasil (18/01/1716-19/01/1719), AHU, CU, BA/AV, cx. 11, doc. 962 (Lisboa, 27/01/1718).

<sup>432</sup> Escritura de venda de Manuel Velho da Costa, Jorge Damásio e Manuel de Sousa a António Van Praet e João Baptista Vanzeler, da *Nau Nossa Senhora Madre de Deus, São José e Santa Catarina e Almas* com todas as suas pertenças (13/09/1725), ANTT, FSACR, mç. 72, n° 45; AHU, CU, MA, cx. 18, doc. 1858 (Lisboa, 08/01/1731).

<sup>433</sup> Viegas foi administrador do contrato do sal na Bahia, AHU, CU, AV/CS, cx. 1, doc. 6 (ant. 22/12/1729); AHU, CU, AV/CS, cx. 1, doc. 7 (ant. 25/01/1730); AHU, CU, BA/, Cx. 33, D. 2999 (28/03/1729)

<sup>434</sup> João Paulo Salvado, “The Rise and Fall of a Lisbon Family Business, 1710-1773: The Case of the House of Torres”, *Itinerario*, v. 43, n° 1 (2019), p. 146–172.

<sup>435</sup> Luiz Antônio Silva Araujo “Negociantes e contratos de tributos e direitos régios na Bahia setecentista: notas de pesquisa”, *Anais Eletrônicos IV Encontro Estadual de História ANPUH-BA*, Vitória da Conquista-BA, ANPUH-BA, 2008, 12p; Salvado, “The Rise and Fall”; Pereira, *Das Minas à Corte, de caixeiro a contratador*; Gabriel Silva de Jesus, “Contratos-régios e os descaminhos: o caso das dívidas do negociante André Marques Gomes (1743-1751)”, *Anais Eletrônicos [do] 6º Encontro Internacional de História Colonial: mundos coloniais comparados: poder, fronteiras e identidades*, Salvador, EDUNEB, 2017, p. 683-695; Menz, “Capital, guerra e crédito”.

<sup>436</sup> AHU, CU, cód. 252, f. 243v-244f (1701); AHU, CU, cód. 254, f. 100v-102v (1733); AHU, CU, STP, cx. 5, doc. 535 (1734).

questão no Rio de Janeiro, o que abre ai mais um espaço para pesquisas futuras, caso encontre-se dados para tal.

Excepcionalmente, em 1757, os homens de negócio de Pernambuco propuseram a criação de uma companhia para a Costa da Mina ao novo governador Luís Diogo Lobo da Silva.<sup>437</sup> Estas duas praças, no entanto, estiveram contempladas nas ideias discutidas em Salvador. Uma pergunta ainda cabe a toda essa história. Afinal, era consenso entre os homens de negócio portugueses que companhias de monopólio eram a melhor saída para o tráfico negreiro com a Costa da Mina? Eles conheciam a história dessas companhias na Europa, além da WIC? Ninguém defendia o comércio livre?

No último quartel do Seiscentos, Portugal discutia medidas para sair da crise e afastar-se da dependência dos mercados internacionais de manufaturas, especialmente nos contextos de guerra. Segundo Magalhães Godinho, algumas medidas tiveram efeito na economia portuguesa: o incremento da manufatura, a criação da Companhia de Cacheu que trouxe prata ao mercado luso e a aproximação anglo-portuguesa.<sup>438</sup> Porém, esse momento de crescimento não durou muito, o ouro começou a fluir do Brasil, e uma das novas preocupações era a sua fuga via mercado africano. As companhias monopolistas voltaram à ordem do dia na política econômica do Império português, contudo, não estavam isentas de contraditórios com os novos ares no mercado internacional onde crescia a defesa do comércio livre, especialmente na Inglaterra, Países Baixos e França.<sup>439</sup>

Em todas essas ideias-projetos de criação de companhias para o tráfico da Costa da Mina estiveram envolvidas em várias relações de forças. De um lado, redes mercantis rivalizavam-se umas com as outras a favor e contra as companhias.<sup>440</sup> De outro, conselheiros de toda sorte não tinham opiniões definidas quanto à real utilidade de

---

<sup>437</sup> Carta do governador Luís Diogo Lobo da Silva para Sebastião José de Carvalho e Melo (Recife, 18/05/1757), AHU, CU, PE, cx. 84, doc. 6948; Erika S. de Almeida C. Dias, “Redes Mercantis, os homens de negócio e a coroa portuguesa: propostas de empresas comerciais na segunda metade do XVIII em Pernambuco”, in. Breno A. V. Lisboa, Bruno R. F. Miranda, George F. C. de Souza e Henrique N. da Silva (orgs.), *Essa parte tão nobre do corpo da monarquia: poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial, Séculos XVI-XVIII*, Recife, Ed. UFPE, 2016, p. 233-251; Clara de A. Farias, “Negócios do Sertão e da Mina: sociedades comerciais e privilégios mercantis em Pernambuco no século XVIII”, in. Kelmer Mathias, Ribeiro, Sampaio e Guimarães, *Ramificações ultramarinas*, p. 171-189. As autoras analisaram o documento citado.

<sup>438</sup> Godinho, “Portugal, as frotas do açúcar”, p. 77.

<sup>439</sup> Joseph C. Miller, “O Atlântico escravista: açúcar, escravos e engenhos”, in. Reis, Silva Jr. (orgs.), *Atlântico de dor*, p. 65-66 [1ª ed. *Afro-Ásia*, nº 19/20 (1997), p. 9-36]; Klein, *O tráfico de escravos no Atlântico*, p. 78-81.

<sup>440</sup> Macedo, “O pensamento económico do Cardeal da Mota”, p. 83-84.



empresas monopolistas em Portugal.

Discutindo a situação portuguesa no comércio da Costa da Mina, conforme já apontou Isabel Cluny, d. Luís da Cunha e o 1º marquês de Abrantes, mantiveram forte divergência sobre o comércio livre com os neerlandeses na África. Nas palavras do diplomata, era “indiferente a El-Rei Nosso Senhor, e ao Reino que seja este ou aquele o que ganha, contando que seja seu Vassalo e Natural”. Algumas linhas antes, o diplomata assegurara que o melhor seria que os vassalos atuassem comercialmente dentro dos limites do Império: “Eu queria que os Brasileiros não tivessem a liberdade de resgatar os negros em toda aquela costa de África em que os Holandeses têm estabelecimentos”. Porém, ao contrário de Abrantes, ele reconhecia a utilidade do comércio com os Países Baixos, principalmente sob o novo tratado.<sup>441</sup>

Retornando as perguntas acima elencadas, vejamos o que políticos e diplomatas portugueses pensavam sobre as companhias. Respondendo ao diplomata Manoel de Siqueira, em Haia, Diogo de Mendonça Corte Real afirmou: “*também receio* que as companhias da moda mudem o Sistema de Europa pois vemos as duas principais potências de França e Inglaterra *arruinadas com elas*”. Não temos, infelizmente, a correspondência de Siqueira de 13 de fevereiro de 1721 à qual Corte Real respondia, mas este deixou claro que o diplomata também tinha seus receios quanto ao sistema comercial via empresa de monopólio.<sup>442</sup>

Certamente estavam lembrando as *Compagnie des Indes Occidentales* e *Compagnie du Senegal*, cujos instrumentos formais de comércio já não rendiam o esperado, restando aos acionistas utilizarem-se dos navios das empresas para fazerem seu comércio particular através de licenças especiais oferecidas a alguns deles.<sup>443</sup> Ou mesmo do fracasso do contrato de *asiento* da *Compagnie Royale du Guinee* com os espanhóis.<sup>444</sup> Ou ainda, a congênere inglesa *Compañia de mercaderes de Londres que negocian para*

---

<sup>441</sup> Carta de D. Luís da Cunha ao marquês de Abrantes (Haia, 06/09/1728), BNP, cód. 3016 “O Grande Cunha em Haia”, f. 32fv. Esse documento também foi analisado por Cluny, *D. Luís da Cunha*, p. 148. D. Rodrigo Anes de Sá Almeida e Meneses (1676-1733), marquês de Fontes, recebe o título de Abrantes em 1718, cf. *idem*, p. 147-149.

<sup>442</sup> De Diogo de Mendonça Corte Real para Manoel de Siqueira (Lisboa, 11/03/1721, grifo meu), ANTT, MNE, lv. 137, f. 117.

<sup>443</sup> Elisabeth Heijmans, “Investing in French Overseas Companies: A Bad Deal? The Liquidation Processes of Companies Operating on the West Coast of Africa and in India (1664-1719)”, *Itinerario*, v. 43, n° 1 (2019), p. 107-121.

<sup>444</sup> Fernández Durán, “Francia pide compensaciones por ceder el asiento”, in. *La corona española*, p. 149-174.

*las islas Canarias*, que não aguentou dois anos de forte resistência dos produtores canários e dos comerciantes ingleses defensores do livre comércio.<sup>445</sup>

A *South Sea Company*, um ano antes da troca de missivas entre Siqueira e Corte Real, tinha protagonizado a primeira quebra da Bolsa de Londres, resultado da especulação nas suas ações, deixando o mercado europeu em polvorosa.<sup>446</sup>

A despeito dessa conjuntura difícil para as companhias, em 1725, d. Luís da Cunha, grande conhecedor dos Países Baixos, França e Grã-Bretanha, nações das maiores empresas monopolistas, dispensou longas páginas sobre as utilidades e os inconvenientes de Portugal criar uma companhia para os mercados da Ásia e África. Considerando-a positiva para o Império, Cunha elaborou um longo e detalhado projeto de uma companhia para essas regiões. Como não era do interesse de d. João V, a ideia ficou na gaveta até ser apresentada à corte, em 1748. Já não restava mais tempo, o rei já convalescia e os projetos políticos seriam outros.<sup>447</sup>

Mas não eram apenas os moradores de Lisboa e dos grandes centros europeus que estavam atentos às flutuações dos rendimentos do capital monopolista. Na Bahia, governadores e homens de negócio tinham notícias daquelas empresas. Muitas de suas recusas em organizar uma companhia para a Costa da Mina sustentaram-se nos acontecimentos na Europa.

Em 1729, d. João V mandara que se consultasse os homens de negócio e armadores de navios negreiros sobre o interesse em uma companhia para o tráfico em Cabo Verde, Cacheu, Reino de Angola, Madagascar e Moçambique. Como se vê, excluía-se a Costa da Mina. Os dois pareceres apresentados ao conde de Sabugosa mais parecem dois tratados sobre a economia negreira do Atlântico Sul e mostraram-se sintonizados com os perigos que todas as nações europeias apresentavam para as embarcações portuguesas, mesmo em suas colônias.

Representados pelo seu procurador, Manoel Cardoso da Silva, os homens de negócio mostraram-se “atentos também ao que lhes dita a experiência no fatal êxito com que pereceram as companhias que com intuito de tirar escravos, se formaram em Portugal,

---

<sup>445</sup> Massieu, *Canarias e Inglaterra*, p. 53-76.

<sup>446</sup> Fernández Durán, “1720. Especulación con las acciones de la *South Sea Company*”, in. *La corona española*, p. 203-229; Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique: 1690-1790*, Paris, A. Colin, 1997, p. 75-79. Ann M. Carlos, Karen Maguire, and Larry Neal, “Financial Acumen, Women Speculators, and the Royal African Company during the South Sea Bubble”, *Accounting, Business, and Financial History*, v. 16, n° 2 (2006), p. 219-243.

<sup>447</sup> Cunha, *Instruções políticas*, p. 307-324 e 407-421. Nizza da Silva, *D. João V*, p. 249-250.

que sobre terem mui abreviada existência, se perderam quase todos os capitais com que se estabeleceram como pode atestar a de Cacheu e, proximamente, a do Corisco”.<sup>448</sup> Esta última também foi lembrada por André Marques, representante dos “senhorios das embarcações [negreiras] e interessados” e irmão do nosso conhecido Antônio Marques Gomes. Os dois grupos de interesse afirmaram, também, que Angola não poderia cobrir a oferta negreira da Costa da Mina. Por fim, sobre a proposta régia de companhia, asseverou André Marques, a “despesa seria certa, o dano infalível, e o lucro muito contingente”.<sup>449</sup>

Quem parecia discordar de ambos os pareceres era o poderoso desembargador Wenceslau Pereira da Silva. Em uma longa defesa do comércio colonial “e oposto às aspirações dos negociantes da Bahia”, conforme registrou Verger, ele defendeu o “estabelecimento de uma nova Companhia Geral à imitação das que há em outros Reinos, cujo tráfico e principal emprego será resgatar escravos”.<sup>450</sup>

A década de 1730 traria algumas mudanças na política joanina com a ascensão de d. João da Mota e Silva, o Cardeal da Mota, um dos mais importantes ministros de d. João V, principalmente após a morte de Diogo de Mendonça Corte Real.<sup>451</sup> Em um parecer de 1734, o cardeal estava interessado em discutir uma companhia para a China, bem como em retomar o desenvolvimento manufatureiro de Portugal. Esses escritos deram sustento a Borges de Macedo para discordar do que sustentou d. Luís da Cunha em seu *Testamento Político*. Em seu texto clássico, Cunha descrevera o cardeal como uma pessoa de “muito pouco conhecimento dos negócios estrangeiros [...] e assim não vejo em tantos anos de ministério que fizesse alguma coisa em benefício do Reino”.<sup>452</sup>

A despeito dessas divergências, em suas *Instruções Políticas*, de 1736, mesmo

---

<sup>448</sup> APEB, SCP, OR, v. 27, doc. 78-A (Bahia, 07/01/1731). Apesar de assinar “O Procurador dos homens de negócio e [...] Manoel Cardoso da Silva” em nenhum momento ele se refere à Mesa do Bem Comum. Há apenas uma palavra cujo papel foi corroído, poderia ser “mesa”, mas não há nenhum outro documento que subsidie uma afirmação de que ele falasse pela confraria comercial.

<sup>449</sup> Parecer de André Marques (Bahia, 08/01/1731), APEB, SCP, OR, v. 27, doc. 78-B.

<sup>450</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 3, doc. 347 (Bahia, 12/02/1738); Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 113-115. Verger transcreve longos trechos desse documento. Há, porém, alguns erros de transcrição à exemplo da palavra “imitar” que ele leu “limitar”.

<sup>451</sup> Borges de Macedo, “O pensamento económico do Cardeal da Mota”; José Luís Cardoso, “Política económica”, p. 349-355.

<sup>452</sup> D. Luís da Cunha, “Testamento Político” [1749], in. *Conselhos aos governantes de Sócrates, Platão, Kautilya, Maquiavel, Erasmo, Cervantes, Mazarino, Maurício de Nassau, Sebastião César de Meneses, D. Luís da Cunha, marquês de Pombal, Frederico II, D. Pedro II*, Brasília, Senado Federal, 1998, p. 605; Borges de Macedo, “O pensamento económico do Cardeal da Mota”, p. 81-82.

reconhecendo que apesar de muitos ingleses e neerlandeses discordarem de suas próprias companhias, o diplomata já afirmava que “os príncipes e as repúblicas as permitem quando veem que se nesta parte prejudicam os seus vassallos, em outras lhes procuram maior utilidade”. É importante ressaltar que ambos defendiam companhias para o Oriente, não para o Atlântico.<sup>453</sup> No caso de d. Luís, ao finalizar seu projeto com sessenta e um artigos, indicou a possibilidade de ampliar a companhia: “Se Sua Majestade a quiser fazer mais poderosa, poderá meter nela inclusivamente *o negócio do mar Báltico e o da extração dos negros para o Brasil*”.<sup>454</sup> D. Luís da Cunha parecia querer reforçar em Portugal a importância que o mercado negreiro do Atlântico e o crescente mercado báltico conferiam à economia portuguesa.

Uma nova proposta de empresa de monopólio só retornaria na década de 1740. Quase dez anos depois, o rei, novamente, mandava consultar a praça da Bahia sobre o estabelecimento de uma companhia para a Costa da Mina. Coube ao vice-rei do Brasil, conde das Galveas, em 1744, deliberar sobre o empreendimento. Mesmo afirmando que o assunto era “tão alheio da minha profissão, e muito mais da minha pouca inteligência”, o seu parecer, como pedira o rei, mostrou-se uma importante análise daquela conjuntura atlântica. Começou, assim, por afirmar os ganhos que as companhias europeias tiveram, mas não sem altos investimentos e muitos riscos. Também exemplificou a situação com a *Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, formada pelos biscainhos em 1728. Disse, além disso, que, para enfrentar a sujeição dos ingleses e neerlandeses no Caribe, tinha que contar “com 30 navios armados em guerra” e que, atendendo ao pedido dos investidores, o “Rei Católico comprou algumas ações na mesma companhia para que, com o respeito do seu nome, a pudesse maiormente autorizar e fortalecer”.<sup>455</sup> Quando Galveas escreveu a d. João V, a companhia tinha pouco mais de dez anos de atuação, e as notícias que corriam na Bahia não restavam engano.

Segundo o historiador venezuelano Vivas Pineda, entre 1733 e 1786, a *Compañía Guipuzcoana*, ou Companhia de Caracas, dispôs de 39 embarcações de corso atuando nas águas caribenhas. Manuel Antonio de Urtesabel serviu à companhia de 1759 a 1774, mas

---

<sup>453</sup> Dias, *Monopólio indireto*, p. 291-292. Tanto Dom Luís da Cunha, quanto o 1º marquês de Castelo Novo (1º marquês de Alorna e 3º conde de Assumar) foram entusiastas da criação de uma Companhia da Índia que eximisse a Fazenda Real das contas daquele Estado, porém d. João V não deu azo ao projeto do diplomata, nem tinha boa saúde quando das ideias do marquês, cf. Nizza da Silva, *D. João V*, p. 249-250.

<sup>454</sup> Cunha, *Instruções Políticas*, p. 421.

<sup>455</sup> Carta do vice-rei do Brasil ao rei (Bahia, 09/03/1744), AHU, CU, BA/AV, cx. 78, doc. 6489. Como no caso anterior, não dispomos da resposta dos homens de negócio sobre essa discussão.

apenas por doze anos atuou como corsário. Em sua vida de corso, Urtesabel afirmou ter participado de quatrocentas apreensões de embarcações neerlandesas.<sup>456</sup> Por seu turno, Aizpurua Aguirre concluiu que “durante 50 años tuvieron [enfrentamientos] los corsarios vascos de la Compañía Guipuzcoana y los contrabandistas holandeses y españoles, y en algunos casos con comerciantes y embarcaciones ingleses y franceses, y marginalmente daneses”.<sup>457</sup>

O assunto das companhias negreiras só voltaria à baila com o novo rei, d. José. Nem bem findavam os primeiros cinco anos do governo josefino e Lisboa era devastada por imenso terremoto seguido de um incêndio que não apenas queimara instituições governamentais de extrema importância, como arruinara casas comerciais, armazéns e a frota do Brasil recém-chegada ao porto do Tejo. A segunda metade do Setecentos seriam tempos de reconstrução para Portugal que empreendeu uma política mais nacionalista e fechada ao próprio Império. Dom José e o marquês de Pombal buscaram, assim, fortalecer o controle do comércio colonial e concentrar nas mãos de poucos e fiéis capitalistas os grandes contratos da coroa. Novos tempos de monopólios ainda mais fortes.<sup>458</sup> Nas palavras de Borges de Macedo, “o que fora possível no fim do século XVII princípio de XVIII era difícil no mundo atlântico português de meados do século XVIII”.<sup>459</sup>

Pombal uniu homens de negócio importantes de Lisboa e reorganizou as instituições econômicas. Para aumentar a produção de algumas capitâneas no Brasil, criou-se duas companhias: a do Grão-Pará e Maranhão (1755) e a de Pernambuco e Paraíba (1759).<sup>460</sup> No Porto, criou-se a Companhia das Vinhas do Alto-Douro. Em todas

---

<sup>456</sup> Gerardo Vivas Pineda, “Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito em el corso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5 (2006), Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, p. 358-359 e 376.

<sup>457</sup> Ramón Aizpurua Aguirre, “El corso de la Compañía Guipuzcoana: los casos de la lancha San Fernando y de la balandra Nuestra Señora de Aranzazu”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5 (2006), Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, p. 379.

<sup>458</sup> Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*; José Vicente Serrão, “O quadro económico”, in. António Manuel Hespanha (org.), *História de Portugal. O Antigo Regime (1620-1807)*, Dir. José Mattoso, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, p. 68-69; Ribeiro Júnior, *Colonização e monopólio*, p. 28-59.

<sup>459</sup> Jorge Borges de Macedo, *A situação económica no tempo de Pombal. Alguns Aspectos*, 3ª ed., Lisboa, Gradiva, 1989, p. 65.

<sup>460</sup> Carreira, *As Companhias Pombalinas*, 1983, cap. 1; do mesmo autor, *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*, v. 1, cap. 2; Kenneth Maxwell, “Mudança”, in. *A devassa da devassa*, p. 54-83; Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, cap. 3; Cardoso, “Política económica”, p. 355-362. Nuno Gonçalo Monteiro, “As reformas na monarquia pluricontinental portuguesa: de Pombal a dom Rodrigo de Sousa Coutinho”, in. João Fragoso, e Maria de Fátima Gouvêa, (orgs.), *O Brasil Colonial, volume 3 (c. 1720- c. 1821)*, 4ª ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2019 [2014], p. 111-156.

essas ações, atraiu a ira de muitos comerciantes, alguns deles ligados aos ingleses, que também, não gostaram dessas medidas.<sup>461</sup>

A Companhia do Grão-Pará e Maranhão, primeira a ser criada, logo despertou a oposição de alguns homens de negócio e da Mesa do Espírito Santo de Lisboa. Em uma longa representação apresentada ao rei d. José reconheciam como “prejudicial a nova companhia”; para tanto estudaram, em minúcias, o seu regimento. Isso, porém, não deve ter-lhes tomado muito tempo, afinal, um dos autores era o especialista em projetos de companhias negreiras: Antônio Marques Gomes! Por motivos desconhecidos (inclusive por não fazerem parte da nova companhia) a ele, à sua rede e à Mesa do Espírito Santo, uma companhia de monopólio já não era mais vantajosa.<sup>462</sup> Certamente, porque a CGPM era uma companhia montada por outros homens de negócio a convite do Estado e eles não teriam controle sobre suas atividades.

Dito isso, se por um lado, em Lisboa ou no Brasil, a história das companhias europeias era conhecida, às vezes com detalhes, por outro, não havia consenso quanto à real necessidade de se organizar uma companhia, nem quanto ao comércio livre. Esses dois assuntos tinham defensores e acusadores ao sabor dos tempos, de seus interesses e de suas redes de comércio.

\*\*\*

Em 1702, os homens de negócio de Salvador pediram um tempo ao governador d. Rodrigo da Costa para responder à proposta do rei sobre organizar uma companhia da

---

<sup>461</sup> “Memoria do Consul e Factoria Britanica em Lisboa ao Embaixador de Sua Magestade naquela Corte a aos Secretarios de Estado deste Reino” (Londres, 1766, f. 48) e “Demonstração do verdadeiro estado em que presentemente se acha a observância dos Tratados entre Portugal e Inglaterra [...]”, entregue ao Plenipotenciário de Sua Majestade Britânica, Guilherme Henrique Lyttelton, (Londres, 29/09/1768), ANTT, MNE, cx. 454 (Inglaterra, 1756-1768). Fernando de Sousa, “O Marquês de Pombal e as conturbadas origens da Companhia Geral da Agricultura das vinhas do Alto Douro (1756-1757)”, *Camões: revista de letras e culturas lusófonas*, nº 15-16 (jan-jun/2003), p. 42-52; António Barros Cardoso, “A contestação inglesa à companhia em 1777”, in. Fernando de Sousa, *A Companhia e as Relações Económicas de Portugal com o Brasil, a Inglaterra e a Rússia*, Porto, Edições Afrontamento, 2008, p. 123-130; Monteiro, “Revolta, conspiração e lesa-majestade”, in. *D. José*, p. 119-134.

<sup>462</sup> Representação dos Deputados da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio contra a criação de uma companhia de Comércio do Maranhão e Pará (s.l, s.d), ANTT, MNEJ, mç. 67, cx. 55, doc. 1; ANTT, MNEJ, mç. 680, cx. 881, nº 4 (Com o Decreto de degredo e assinatura do Duque Regedor. Lisboa, 15/10/1755). O documento encontra publicado nas duas obras de Carreira, *As Companhias Pombalinas*, p. 303-329 (doc. nº 5); do mesmo autor, *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*, v. 2, p. 26-48 (doc. nº 2).

Costa da Mina. A documentação silencia sobre o fato. Três décadas depois, tanto comerciantes quanto armadores elencaram vários motivos para não se organizar uma companhia para as praças lusitanas na África deixando de fora a Costa da Mina.

O projeto de 1744 era para a Costa da Mina, mesmo assim os homens de negócio recusaram e o conde das Galveas, por mais que reconhecesse o êxito do sistema monopolista, acabou por concordar com eles. Porém, com a mudança drástica da política imperial protagonizada por Sebastião José de Carvalho e Melo, os traficantes excluídos dos “24 navios do número” e defensores da liberdade do tráfico peticionaram ao rei pedindo o fim daquele regime de comércio.<sup>463</sup>

Por seu turno, em 1757, a comunidade dos poderosos negreiros dos “24 navios”, procurando evitar a perda do controle do tráfico para seus “vizinhos revoltados”, propôs a d. José a criação de uma companhia.

A proposta da Companhia Geral da Guiné, de 1757, encabeçada por traficantes como Luís Coelho Ferreira, Francisco Xavier de Almeida, Manoel Álvares de Carvalho, Frutuoso Vicente Vianna, Joaquim Ignácio da Cruz e outros interessados, parecia ser o último fôlego da “oligarquia dos negreiros” para revidar ao Alvará de 1756, que liberava o tráfico a quem interessasse. Todos eles eram membros da Mesa do Bem Comum e administradores da Companhia dos Vinhos do Alto Douro em Salvador.<sup>464</sup>

Luís Coelho Ferreira e Joaquim Ignácio da Cruz eram homens de negócio com fortes relações com a praça de Lisboa e estrangeiras. Em Salvador, Cruz emprestou o dinheiro para o conserto de uma embarcação neerlandesa e recebeu uma letra sobre a Companhia da Índia Oriental, a VOC (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie*, sigla em neerlandês), para ser descontada nos Países Baixos.<sup>465</sup> Como veremos no capítulo 5, Coelho mantinha intensas relações com o comércio de Moçambique e Goa, recebendo fazendas da Índia, em Salvador, em nome de Antã Crisna Sinay, João Pirety, Policarpo

---

<sup>463</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 113-127. Félix de Araújo Aranha foi um dos homens de negócio de Bahia que em toda a década de 1740 buscou ter um dos “24 navios”. Para tanto, fez alguns requerimentos ao rei pois “não parece justo que haja homem, como há, que tenha três navios” como afirmou em 1747, cf. AHU, CU, BA/AV, cx. 89, doc. 7245 (Bahia, ant. 17/04/1747) e AHU, CU, BA/CA, cx. 2, doc. 124-125 (Bahia, 30/06/1751). No documento 7245 há uma lista incompleta com 18 dos 24 navios que atuava no comércio da Costa da Mina em 1747 (conferi o original no AHU). Ver também, Kelmer Mathias, “Como se fossem bens de morgado”.

<sup>464</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 127-129; Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 225.

<sup>465</sup> Do vice-rei conde de Athouguia para o rei (Bahia, 30/01/1754), AUC, CCA, VI-III-I-1-15, f. 256, doc. 457.

José Machado e José Rodrigues Bandeira e companhia.<sup>466</sup>

Ressalte-se que, apenas quatro anos antes, Luís Coelho Ferreira foi contrário à criação de uma companhia monopolista em Salvador para a Costa da Mina e classificou a proposta como “veneno tão refinado, prejudicial, e nocivo, que em tudo se parece com o do Escorpião”.<sup>467</sup> Mais uma vez, era contrário a outros homens de negócio encabeçarem a empresa, mas sendo os seus parceiros comerciais o veneno tornava-se antídoto.

Ao proporem uma companhia para o tráfico da Bahia com a Costa da Mina, estariam agindo em defesa do capital estrangeiro, especialmente o inglês, diante da criação da CGGMP e das mudanças josefinas? De todo modo, seu projeto teve contestação na praça da Bahia.

Assim como acontecera em Lisboa com as companhias para o Brasil, nem todos os homens de negócio da Bahia concordavam com a proposta de companhia. Meses após a apresentação daquele projeto ao governador, José Lopes Ferreira defendeu o comércio livre para a Costa da Mina, única forma de escoar os 20 ou 25 mil rolos de tabaco de refugio produzidos anualmente na Bahia, segundo suas contas. Por isso, era contrário a “estancar, ou por companhia ou por certo número de navios em mãos de poucos ambiciosos [...] como sempre pretenderam”.<sup>468</sup>

Entre uma posição e outra, o ministro Sebastião José de Carvalho e Melo manteve-se firme. Não se criou companhia de monopólio para a Costa da Mina, o tráfico permaneceu livre conforme o alvará de 1756 e a Mesa do Bem Comum foi extinta imediatamente. Para regular o comércio da colônia criou-se as Mesas de Inspeção.

As redes aí envolvidas mostraram a capacidade de se unirem para defender o “bem comum” do grupo mercantil em detrimento dos outros vassalos que sempre tiveram que lhes pagar frete. Como pessoas de grande cabedal, poder político e relações globais,

---

<sup>466</sup> ANTT, AL/CI, liv. 896 (1759-1761), f. 61v; liv. 973 (1765-1766), f. 7; liv. 1476 (1764-1764), f. 7. As relações da praça de Salvador com o comércio do oriente serão tratadas no cap. 6.

<sup>467</sup> Parecer do juiz de fora Luís Coelho Ferreira (Bahia, 03/05/1753), AHU, CU, BA/CA, cx. 4, doc. 563. Recentemente Carlos da Silva Jr. analisou o parecer de Coelho Ferreira inserindo-o numa discussão sobre o preço e fornecimento de africanos na economia baiana. O autor, no entanto, não abordou essa mudança de posição de Luís Coelho Ferreira sobre se organizar uma companhia de monopólio, cf. “‘Escorpiões venenosos’: o tráfico baiano no golfo do Benim e o fornecimento de escravos para o recôncavo açucareiro no século XVIII”, in. Pinho e Nunes (orgs.), *Capítulos de história da Bahia*, p. 82-92.

<sup>468</sup> De José Lopes Ferreira para o dr. João Luiz de Souza Sayão (Bahia, 15/09/1757), ANTT, JC, mcç 10, cx. 38 (correspondências da Bahia, 1756-1795). Nota-se que o autor considerava os “24 navios” como uma espécie de estanco, monopólio de um grupo como dissera Nardi. Sobre essa característica de monopólio ver Kelmer Mathias, “Como se fossem bens de morgado”.



diante das mudanças, tiveram que se reordenar para retornar ao poderio no tráfico. Fôlego não lhes faltavam, e conseguiram.

De todo modo, fica muito evidente que não havia consenso nem entre os homens de negócio, nem entre os homens da governança do rei. É muito provável que nem sequer o monarca tivesse alguma certeza de que as companhias monopolistas eram a solução dos problemas do tráfico com a Costa da Mina. Como disse Corte Real, se até as grandes potências padeciam com tais empresas, o que resultaria a Portugal arriscar tão vultosos capitais para enfrentar o poderio da WIC e demais europeus em águas tão distantes de sua colônia mais próxima?

### **Antônio Marques Gomes: o último suspiro das companhias para a Costa da Mina**

Em 1756, Antônio Marques Gomes estava disposto a “avivar este esquecido giro [Costa da Mina], mandando desta Corte uma galera com escala pelas ilhas de São Tomé ou do Príncipe”. Reiterou que “sendo livre o poder-se comerciar em qualquer dos portos de África e Guiné”, requeria ao Conselho Ultramarino que a dita galera retornasse de qualquer porto do Brasil fora da frota com produtos tais como “madeiras, lenhas, massame, linho, louça, arroz, farinha de pau, doces de frutas, e outras semelhantes bagatelas que não podem fazer prejuízo aos navios que compõem as frotas”. Para evitar a comum demora da saída das frotas, que tanto suscitara reclamações do corpo mercantil, era preferível trazer mercadorias “secundárias”, mas que poderiam liberar a embarcação rapidamente para nova viagem. Porém, nem assim o intento teve êxito. O Provedor da Fazenda indicou que se negasse o pedido para que não se criasse possibilidades de outros homens de negócio requererem o mesmo. O Conselho Ultramarino seguiu o parecer em 1º de setembro de 1756 e o pedido foi “escusado” em 23 do mesmo mês.<sup>469</sup>

Ainda em 1756, ao mesmo tempo que pedia para armar essa embarcação para a Costa da Mina, Antônio Gomes e seus sócios viram na política pombalina a oportunidade de se criar uma companhia monopolista para o comércio naquela costa e, assim, comandar

---

<sup>469</sup> Requerimento de Antônio Marques Gomes para negociar (Lisboa, ant. 01/09/1756), AHU, CU, STP, cx. 10, doc. 1019 (Cota antiga AHU-São Tomé, cx. 9, doc. 77); não há o nome da embarcação. A despeito do que se narrou o TSTD registrou a viagem e ainda a duplicou! Cf. TSTD, # 41111 e # 47377, a data de escusa (23/09/1756) foi registrada como a “saída” da embarcação de Lisboa.

o tráfico negreiro das praças baiana e pernambucana. Aproveitando-se de suas relações e conhecimentos da praça mercantil, apresentou um projeto ao rei.<sup>470</sup> Gomes, no entanto, não era marinheiro de primeira viagem. Vejamos.

Antônio Marques Gomes era um dos grandes homens de negócio de Lisboa e tinha fortes relações com o tráfico de africanos para a Bahia. Era irmão e sócio de um dos maiores armadores de navio negreiro desta praça, André Marques, que, certamente, era um de seus informantes privilegiados sobre o comércio colonial. A rede dos irmãos se estendia por todo o Atlântico negreiro. André Marques registrou uma procuração, reconhecendo quinze representantes em cinco cidades do Império. Seu irmão era um deles em Lisboa, enquanto no Recife fora estabelecido um poderoso negreiro, o mestre de campo José Vaz Salgado.<sup>471</sup>

Em janeiro de 1742, Antônio Marques Gomes escreveu a d. João V propondo a criação de uma companhia da Bahia e Pernambuco para a Costa da Mina. A empresa deveria ter o monopólio do tráfico negreiro por vinte anos, a contar a partir de 1 de janeiro de 1743. Seu capital seria de “até 1 milhão de cruzados, que se dividirá por ações de 50.000 réis cada uma” livres a “qualquer vassalo ter a utilidade de poder entrar nela” e comprometia-se a fornecer 5.000 escravos anualmente ao Brasil. A discussão entre Lisboa e a Bahia levou até 1744, quando o conde das Galveas mandou os pareceres dos homens de negócio e o seu próprio. Após considerações detalhadas do comércio negreiro, o vice-rei afirmou que sendo “necessário que a Companhia se sujeite a uma despesa considerável [...] é de temer que os lucros sejam muito inferiores às despesas” e recomendou que não se criasse a empresa de monopólio.<sup>472</sup>

Passados doze anos da negativa, e vendo política pombalina a oportunidade novamente, Antônio Marques apresentou novo projeto. Desta vez, para reforçar seu argumento, elaborou uma lista com 32 embarcações roubadas pelos neerlandeses entre 1715 e 1740, totalizando uma carga de 12.271 africanos escravizados. Há de se corrigir que o proponente afirmou serem 31 navios, porém esqueceu-se de contar, separadamente, “as duas galeras de Félix de Lemos Coimbra”. Esse não foi o único deslize entre o texto

---

<sup>470</sup> AHU, CU, STP, cx. 10, doc. 1028 (Lisboa, 30/12/1756).

<sup>471</sup> Procuração de André Marques (Bahia, 26/03/1748), APEB, SJ, LN, n. 85, f. 152v-154. Sobre José Vaz Salgado ver, Souza, *Tratos e mofatras*, p. 494-495.

<sup>472</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 72, doc. 6040 (Lisboa, 29/01/1742). Resposta do vice-rei à carta de 23/06/1743 em que o rei manda-o consultar os homens de negócio de Salvador sobre o assunto (Bahia, 09/03/1744), AHU, CU, BA/AV, cx. 78, doc. 6489. O documento também foi utilizado por de Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 52, 92 e 183. Não há registro deste assunto no AHU, CU, cód. 254.

e a lista, Marques também se esqueceu de contabilizar um dos africanos roubados. Uma pequena distração diante de tão grandes números.<sup>473</sup>

A estratégia era sensibilizar o novo monarca e seu ministro num momento em que estavam discutindo a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755).

Seguindo esse raciocínio, Antônio Marques reiterou: “E passam de quinhentas as [embarcações] que lhe tem pago tributo, ou dachas, que nunca foi menos de cem moedas até quatro mil cruzados, segundo a grandeza da embarcação”, o que segundo os valores arredondados apresentados, importava em 500 contos de réis.<sup>474</sup> Ele se referia aos pagamentos efetuados à WIC no Castelo de São Jorge, discutidos anteriormente. Vimos também, que estes números são bastante inferiores aos de Schwartz e Postma.

Para que não parem dúvidas, os números de Antônio Marques Gomes não se restringem à rota Bahia-Costa da Mina, referem-se também aos “navios portugueses roubados na Costa da Mina pelos Corsários da Companhia de Holanda” provenientes de outros. O capitão negreiro Leonardo Vieira, citado por ele, por exemplo, comandou pelo menos duas viagens na rota Rio de Janeiro-Costa da Mina.<sup>475</sup>

Apesar de não termos os despachos administrativos, sabemos que a companhia, novamente, não se efetivou. Porém, o incansável Antônio Marques Gomes não se deu por vencido. Dessa vez ele passou a jogar no campo oposto. Uma vez que os seus projetos e de sua rede não vingaram, assinou, como deputado da Mesa do Espírito Santo, assinou uma longa representação ao rei pedindo o fim da CGGPM, recém-criada por alvará régio de 6 de junho de 1755. De acordo com a versão publicada por Antônio Carreira, além de Antônio Marques, outros seis homens de negócio da Mesa de Lisboa subscreveram o pedido ao rei.<sup>476</sup>

Certamente, os meses de junho a setembro não foram nada favoráveis para os homens de negócio da Mesa do Espírito Santo da Pedreira. O rei não deu ouvidos a Antônio Marques Gomes e seus congêneres e fez pesar sobre eles a rapidez da justiça régia. O destino dos comerciantes e da Mesa foi decidido no agitado dia 30 de setembro

---

<sup>473</sup> AHU, CU, STP, cx. 10, doc. 1028 (Lisboa, 30/12/1756).

<sup>474</sup> *Idem*.

<sup>475</sup> AHU, CU, STP, cx. 10, doc. 1028. TSTD # 46287 (1719) e 40907 (1724). Outro listado foi o capitão Manoel da Silva Prata que, em 1743, estava na rota Rio de Janeiro-Benguela, cf. TSTD, # 8483.

<sup>476</sup> Representação dos Deputados da Mesa [...], ANTT, MNEJ, mç. 67, cx. 55, doc. 1 (não está assinado pelos homens de negócio). O documento encontra publicado nas duas obras de Antônio Carreira, *As Companhias Pombalinas*, p. 303-329 (doc. n° 5); do mesmo autor, *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*, v. 2, p. 26-48 (doc. n° 2).

de 1755. A representação figurou, assim, como o “calcanhar de Aquiles” da Mesa do Espírito Santo que foi imediatamente dissolvida pela Coroa. Ato contínuo, o rei nomeava os homens de negócio que fundariam a “junta que devem [sic] solicitar o bem comum do comércio destes Reinos e de seus domínios”.<sup>477</sup> Mais do que nunca, d. José e seu ministro Sebastião José demonstravam aos homens de negócio que Portugal tinha novas regras para seu comércio e este deveria ser executado sob a égide da Junta do Comércio.

No mesmo dia, o rei decretava que pelos “justos motivos que me foram apresentados de que estou plenamente informado” restava a justiça régia e o degredo para todos os discordantes da companhia do Pará. Eles receberam a notícia na cadeia do Limoeiro, onde se encontravam presos. Os homens de negócio seriam levados para lugares diversos desde Mazagão (local destinado aos mais destacados do grupo, como Antônio Marques Gomes, e que também passariam mais tempo exilados) a várias vilas do próprio Reino. Conforme se pode verificar no quadro a seguir, a duração do desterro também foi variada.<sup>478</sup>

**Quadro 3.2 – Condenações dos homens de negócio contrários à CGGPM**

Nome	Local do degredo	Período
João Thomas de Negreiros	presídio de Mazagão (África)	8 anos
Antônio Marques Gomes	presídio de Mazagão (África)	6 anos
Matheus Correa de Aguiar	presídio de Mazagão (África)	6 anos
Custódio Nogueira Braga	Alcoutim (Algarve)	6 anos
Custódio Ferreira Góes	Torre de Moncorvo	3 anos
Ignacio Pereira de Souza	Penamacor	3 anos
Antônio Alves dos Reis	Leiria	2 anos
Belchior de Araújo Costa	Porto de Mós	2 anos
Manoel Antônio Pereira	Ourém	2 anos

Fonte: BNP, AT-199.

<sup>477</sup> Decreto que abole a Confraria do Espírito Santo e cria a Junta do Comércio (Cópia. Belém, 30/09/1755), BNP, AT-192. O dr. João Luís de Souza Sayão, escolhido para ser o secretário da Junta do Comércio, havia feito parte da administração da Mesa do Espírito Santo, em 1745, juntamente com Custódio Nogueira Braga e Antônio Álvares dos Reis, cf. AHU, CU, BA/AV, cx. 81, doc. 6688 (Lisboa, 27/02/1745). Sobre o fim da Mesa ver Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, p. 69-70.

<sup>478</sup> Decreto de El-Rey sobre os presos da companhia do Pará (Cópia. Belém, 30/09/1755), BNP, AT-199.

João Thomas de Negreiros, advogado que escreveu a representação, e Custódio Ferreira Góes, compõem a lista dos condenados, mas não assinam a representação.<sup>479</sup> Todos os demais eram homens de negócio, alguns deles com fortes ligações com a praça da Bahia. Os condenados seriam perdoados em novo decreto, “por causa do terremoto de 1º de novembro de 1755”.<sup>480</sup>

Identifiquei várias procurações de moradores da Bahia para quatro dos seis signatários da representação de 1755.<sup>481</sup> Elas foram registradas nos tabeliões de Salvador, entre 1715 e 1752, perfazendo todo o período de atuação da Mesa do Espírito Santo conforme se vê no quadro a seguir.

**Quadro 3.3 – Procurações da Bahia para membros da Mesa de Lisboa**

<b>Procuradores em Lisboa</b>	<b>Outorgantes moradores na Bahia</b>				
<b>Antônio Marques Gomes</b> <sup>482</sup>	André Marques	Jerônimo de Souza de Carvalho	capitão Antônio Gonçalves da Rocha	-	-
<b>Custódio Nogueira Braga</b> <sup>483</sup>	Manoel de Araújo de Aragão	Manoel do Couto Santiago	Leonel Ferreira Leite	<b>Mesa do Comércio da Bahia</b>	-

<sup>479</sup> Carreira, *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*, v. 1, p. 55 e v. 2, p. 26-48 (doc. n° 2).

<sup>480</sup> *Idem*, v. 1, p. 55-56 e v. 2, p. 90-103 (doc. n° 6, citação); Arlindo Manuel Caldeira, *Escravos e Traficantes no Império Português. O comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2013, p. 221.

<sup>481</sup> Não encontrei documento nos Livros de notas de Salvador para os homens de negócio Manoel Inácio Pereira de Souza, Manoel Antônio Pereira e Belchior de Araújo Costa.

<sup>482</sup> APEB, SJ, LN, n° 85, f. 152v-154 (Procuração de André Marques, Bahia, 26/03/1748); LN, n° 85, f. 71-72v (Procuração de Jerônimo de Souza de Carvalho, Bahia, 23/11/1747); LN, n° 70, f. 21-22 (Procuração de Antônio Gonçalves da Rocha, Bahia, 13/10/1739).

<sup>483</sup> APEB, SJ, LN, n° 31, f. 67-68 (Procuração de Manoel de Araújo de Aragão, Bahia, 05/08/1715); LN, n° 45, f. 23v-24v (Procuração de Manoel do Couto Santiago, Bahia, 11/09/1725); LN, n° 51, f. 205-206 (Procuração de Leonel Ferreira Leite, Bahia, 14/10/1728); LN, n° 91, f. 232v-234 (Procuração de Mesa do Comércio da Bahia, Bahia, 18/10/1752).

<b>Mathias Correia de Aguiar</b> <sup>484</sup>	O diretor José Rodrigues da Silva	Francisco Afonso Barbosa	capitão João Lourenço Veloso	-	-
<b>Antônio Álvares (ou Alves) dos Reis</b> <sup>485</sup>	Lourenço da Silva Niza e Antônio de Aguiar Marques	Domingos da Costa Barbosa	Lourenço da Silva Niza	Lourenço da Silva Niza e Companhia	Lourenço da Silva Niza, João Lourenço Veloso, Manoel Ferreira Pacheco e José Alvares Monte Alegre
	Domingos Ferreira Pacheco	Francisco Afonso Barbosa	alferes Luís Coelho Brito	Manoel de Torres Machado	João Dias Ferreira

Os homens de negócio mais atuantes na Mesa de Lisboa, na década de 1750, também foram os que mantinham relações comerciais mais íntimas com Salvador: Antônio Marques, Custódio Nogueira e Mathias de Aguiar. Porém, o quadro acima

<sup>484</sup> APEB, SJ, LN, n.º 76, f. 85-86v (Procuração de José Rodrigues da Silva, Bahia, 27/09/1743); LN, n.º 85, f. 159v-160v (Procuração de Francisco Afonso Barbosa, Bahia, 28/03/1748); ANTT, FF, Inventários *post-mortem*, letra J, mç. 554, n.º 1, cx. 4, n.º 1K, f. 46-56v (Procuração registrada no tabelião de Aleixo Rodrigues, Bahia, 18/07/1741).

<sup>485</sup> APEB, SJ, LN, n.º 48, f. 179v-181 (Procuração de Lourenço da Silva Niza e Antônio de Aguiar Marques, Bahia, 11/06/1727); LN, n.º 51, f. 211v-213 (Procuração de Domingos da Costa Barbosa, Bahia, 21/10/1728. Nesta procuração ele consta como Antônio Alves dos Reis); LN, n.º 58, f. 93v-94v (Procuração de Lourenço da Silva Niza, Bahia, 03/03/1734); LN, n.º 58, f. 188v-190 (Procuração de Lourenço da Silva Niza e Companhia, Bahia, 23/06/1734); LN, n.º 70, f. 48v-50, (“Procuração do capitão João Lourenço Veloso, Manoel Ferreira Pacheco, José Alvares Monte Alegre, Lourenço da Silva Niza, todos interessados em o navio por invocação Nossa Senhora da Guia e São João Marcos”, Bahia, 27/10/1739); LN, n.º 58, f. 195v-197 (Procuração de Domingos Ferreira Pacheco, Bahia, 28/06/1734); LN, n.º 85, f. 159v-160v (Procuração de Francisco Afonso Barbosa, Bahia, 28/03/1748); LN, n.º 85, f. 299v-301 (Procuração de Luís Coelho Brito, Bahia, 09/07/1748); LN, n.º 91, f. 82v-83 (Procuração de Manoel de Torres Machado, Bahia, 18/12/1751); LN, n.º 91, f. 159v-160v (Procuração de João Dias Ferreira “homem viajante para as minas para onde proximamente está para viagem”, Bahia, 04/05/1752).

destaca Antônio Álvares dos Reis como o que mais procurações recebeu em Lisboa dos homens de negócio sediados em Salvador: foram dez, em 25 anos. Reis representou homens de negócio importantes no comércio africano, individualmente ou em sociedade. Foi o caso de Lourenço da Silva Niza, que esteve em 40% das procurações passadas a ele. Foi também procurador do alferes Luís Coelho de Brito, escolhido pelo vice-rei, conde de Athouguia, como diretor do Forte São João Batista de Ajudá, em 1751.<sup>486</sup> Além deles, podemos citar Antônio Álvares dos Reis e Mathias Correia de Aguiar, que eram procuradores de um dos homens de negócio mais importantes da Bahia na primeira metade setecentista: João Lourenço Veloso.

Vemos, portanto, que os homens de negócio que representaram contra a companhia pombalina tinham vários nomes da praça da Bahia em suas redes. Alguns deles cujas relações já duravam décadas.

Apesar de contrários à criação da CGGPM e com o perdão chegando tão cedo, alguns dos deputados e membros do Mesa do Espírito Santo acabaram por investir na Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (CGPP).<sup>487</sup> Foi o caso de Manoel Antônio Pereira, que adquiriu vinte ações no valor de oito contos de réis pagos em embarcações e que também ocupou o cargo de deputado da Junta da Companhia. Em 16 de setembro de 1761, Pereira recebeu os juros sobre os 400\$000 réis de capital investido.<sup>488</sup> Belchior de Araújo Costa, por sua vez, possuía 10 ações desta companhia em 1780, quando iniciou o processo de liquidação da empresa.<sup>489</sup>

Mas não foram apenas os homens de negócio de Lisboa que investiram nas companhias pombalinas. Dos doze homens de negócio que subscreveram a última proposta de criação de uma empresa de monopólio na Bahia, em 1757, pelo menos três deles compraram ações da CGGPM: José Antunes de Carvalho (5), Luís Coelho Ferreira

---

<sup>486</sup> Carta do provedor-mor da Fazenda Real do Estado do Brasil, Manuel António da Cunha Sotomaior a d. José (Bahia, 15/04/1751) AHU, CU, BA/AV, cx. 106, doc. 8337. Brito saiu da Bahia em abril de 1751 e em junho de 1752 chegava a notícia de sua morte em Ajudá, após retornar da visita ao rei do Daomé em Abomé, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 211-212. Agradeço a Carlos da Silva Jr. pela indicação.

<sup>487</sup> Carreira, *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*, v. 2, p. 77-89 (doc. nº 5). André Marques, irmão de Antônio, também comprou 10 ações da CGGPM, em 1º de setembro de 1755, totalizando 4:000\$000 réis.

<sup>488</sup> Angélica de Vasconcelos Silva, *Closing doors (1780-1813): the liquidation process at General Company of Pernambuco and Paraíba*, tese (doutorado em Controladoria e Contabilidade), PPGCC/USP, 2016, p. 315 (Appendix A), 317 (Appendix B) e 327 (Appendix G).

<sup>489</sup> *Idem*, p. 321 (Appendix D).

(5) e Joaquim Ignácio da Cruz (10).<sup>490</sup> Dois investiram na CGPP: José de Abreu Lisboa (4 ações no valor de 1:600\$000) e Antônio Cardoso dos Santos (3 ações no valor de 1:200\$000), ambos pagaram com embarcações.<sup>491</sup>

Antônio Cardoso dos Santos e Joaquim Ignácio da Cruz já eram parceiros comerciais, com sociedade negreira registrada em tabelião na Bahia desde a década de 1740 e, pelo visto, mantiveram-se jogando no mesmo time.<sup>492</sup> Joaquim, era membro da poderosa família dos Cruz Sobral e, na década de 1760, voltará a Lisboa para prosseguir nos negócios da família e do Estado, compondo a elite do comércio português com a nova política pombalina.<sup>493</sup>

O interesse maior de um homem de negócio é auferir lucros. A atuação destes *players* reforça a tese de que os projetos apresentados na primeira metade do XVIII, tanto em Lisboa quanto na Bahia, visavam o lucro não importasse a sede da companhia. Como afirmaram Braudel e Labrousse, como grandes homens de negócio que eram, atendiam, pois, à “capacidade de aproveitar qualquer oportunidade de lucro”.<sup>494</sup>

Ademais, a representação dos lisboetas contra a CGGPM não provou ser uma questão ideológica, contrária ao comércio monopolizado e a favor do comércio livre, mas uma questão de interesse pessoal (e daquele grupo) para controlar o comércio e aumentar suas rendas.

Em verdade, alguns deles, como Antônio Marques Gomes, nem poderiam ser considerados defensores do comércio livre, afinal, defendera dois projetos de companhia monopolistas em pouco mais de uma década.

### **A Mesa do Bem Comum dos Comerciantes da Bahia**

e lhe lembramos que conserve sempre uma boa união e correspondência com a Mesa de Lisboa pelo crédito que disso resulta e utilidades recíprocas.

---

<sup>490</sup> Carreira, *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*, v. 2, p. 77-89 (Doc. n° 5).

<sup>491</sup> Silva, *Closing doors*, p. 327 (Appendix G).

<sup>492</sup> Escritura de sociedade de contrato e Companhia que entre si fazem José Francisco da Cruz, Joaquim Ignácio da Cruz e Antônio Cardoso de Souza, APEB, SJ, LN, n° 82, f. 96-101 (Bahia, 22/10/1746).

<sup>493</sup> Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, passim; Paulo R. G. Gonçalves, *Os armadores da Bahia e o tráfico interno: Joaquim Inácio da Cruz nas redes de contrabando do Rio da Prata*, monografia (graduação em História), UFRGS, 2014, p. 34-41.

<sup>494</sup> F. Braudel e E. Labrousse, *Histoire économique et sociale du France*, t. 2, p. 211 *apud* Martinetti, *Les Négociants de La Rochelle*, p. 35. No original “aptitude à saisir toute occasion de profit”.



Herdeira da secular tradição mercantil de organização em instituições representativas, tão logo d. João V encerrou o funcionamento da Junta do Comércio, que ficara da extinta Companhia Geral do Brasil, “por Alvará de 1 de Fevereiro de 1720”,<sup>496</sup> a Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio que procuram o Bem Comum do Comércio de Lisboa foi formada pelos homens de negócio com a invocação da irmandade medieval dos comerciantes. Sua função era, então, buscar e promover o bem comum dos comerciantes e do comércio, defender a sua praça mercantil das demais praças e das instituições régias, assim como garantir que o grupo mercantil agisse dentro dos ditames da *Lex Mercatoria*, agindo de boa fé e com a contabilidade correta. Quando necessário garantir a justiça entre si, evitando gastos com os tribunais e demora nas decisões.

Logo em seguida, outras duas mesas foram criadas nas mais importantes cidades do Império: Porto e Salvador da Bahia. Todas elas ainda carecem de maiores estudos, uma vez que a documentação é rarefeita, não seriada e espalhada por arquivos diversos. No tardio ano de 1753, os homens de negócio do Rio de Janeiro organizaram-se para fundar a sua própria Mesa. Para tanto, seguindo a “mesma forma [que] teve princípio a Mesa do Comércio da Cidade da Bahia”, requereu sua aprovação ao governador da capitania para, somente após a sua aprovação, ocorrida uma semana após o pedido, “requererem a Sua Majestade a constituição dela”. Das quatro mesas que existiram, o único “estatuto” ou “compromisso” (os dois termos são utilizados na petição) conhecido atualmente é o do Rio de Janeiro. Foi apresentado ao governador em 8 de dezembro daquele ano junto ao requerimento de criação.<sup>497</sup> Apesar de não termos o estatuto baiano, o do Rio serve-nos,

---

<sup>495</sup> Ofício do Chanceler da Relação para Sebastião José de Carvalho e Melo sobre o Compromisso da Mesa do Comércio do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro, 20/05/1755), AHU, CU, RJ/CA, cx. 79, doc. 18327-18331.

<sup>496</sup> Memória de Domingos Vandelli sobre o comércio de Portugal e suas colônias, Biblioteca da Ajuda, 54-V-14, f. 4-5. Agradeço a Carlos da Silva Jr. pelo compartilhamento de sua transcrição. Sobre a extinção a Junta da Companhia ver Costa, Rocha e Sousa, *O ouro do Brasil*, p. 30-31.

<sup>497</sup> Antonio C. J. de Sampaio, “Do bem comum dos povos e de Sua Majestade: a criação da Mesa do Bem Comum do Comércio do Rio de Janeiro (1753)”, in. Cecília Azevedo, Denise Rollemberg, Maria Fernanda Bicalho, Paulo Knauss e Samantha Viz Quadrat (orgs.), *Cultura Política, Memória e Historiografia*, Rio de Janeiro, Editora da FGV, 2009, p. 343-356; Alana Thais Basso, *Mobilidades mercantis: trajetórias e estratégias dos homens de negócio fluminenses e sua participação no contrabando com a Colônia do Sacramento em meados do século XVIII*, dissertação (mestrado em história), UFRGS, 2019, p. 98-101; da mesma autora, “Agentes do mundo atlântico: trajetórias de homens de negócios no século XVIII”, *Anais do XV Encontro Estadual de História ANPUH-RS*, Universidade Federal de Passo Fundo, 21 a 24 de julho de 2020.

em alguma medida, como um espelho pois, afinal, em vários momentos, os negociantes cariocas decidiram “como se pratica na Cidade da Bahia”.

O assunto mais conhecido sobre as mesas de Lisboa e Bahia relaciona-se à história do tráfico negreiro. Como os principais integrantes da mesa baiana eram poderosos homens de negócio ligados ao comércio de africanos escravizados, a historiografia considerou a Mesa do Bem Comum da Bahia como uma instituição essencialmente negreira, esquecendo-se dos demais assuntos mercantis que interessavam àqueles homens de negócio no mercado global.<sup>498</sup>

Mas não parou por aí. Como veremos, historiadores de diversas gerações enxergaram uma rivalidade entre as mesas de Lisboa e Salvador tomando por base apenas o comércio negreiro. Não se aprofundaram, porém, nos detalhes das petições, nem nas relações tanto entre mesas, como entre seus membros.

Como já mencionado no início deste capítulo, e diante do exposto, vê-se que as mesas de comércio figuram como o segundo pilar historiográfico da *rivalidade* entre colônia e metrópole. Vejamos, mais de perto, se ele se sustenta.

### **A Mesa do Bem Comum: criação e objetivo**

Desde o clássico de Pierre Verger, *Fluxo e refluxo*, que a provisão de 14 de junho de 1726, do vice-rei Vasco Fernandes César de Meneses, concedendo a liberdade para o funcionamento da Mesa do Bem Comum dos Comerciantes da Bahia, “enquanto Sua Majestade não mandar o contrário”, tem sido basilar para defender a tese da rivalidade entre as praças mercantis de Salvador e Lisboa. Mais recentemente, essa tese ganhou novas páginas com os estudos de Raphael Freitas Santos e Daniele Souza.<sup>499</sup>

---

<sup>498</sup> A leitura de Tereza C. Kirschner sobre as relações do tráfico negreiro da Bahia com a Mesa do Bem Comum é um tanto equivocada. Ao contrário do que afirma a autora, os “24 navios” eram uma prática da década de 1690, essa prática não se iniciou a mando do governador, nem as embarcações foram distribuídas entre os integrantes da Mesa, ver “A administração portuguesa no espaço atlântico: a Mesa da Inspeção da Bahia (1751-1808)”, in. *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*, Lisboa, FCSH/UNL, 2005, p. 3.

<sup>499</sup> Santos, “A formação de um corpo de negociantes na Bahia”, p. 9-35. O autor desenvolveu melhor as relações da Mesa do Bem Comum da Bahia com o tráfico negreiro, mas em vários momentos confundiu a atuação da Mesa do Espírito Santo de Lisboa como se fosse sua congênere baiana (cf. AHU, CU, BA/AV, cx. 65, doc. 5545, citado à p. 28-29. O autor cita a cota antiga.), ou atribuiu a ação do monarca d. João V à Mesa da Bahia, cf. AHU, CU, BA/AV, cx. 76, doc. 6280 (Provisão de d. João V para o conde das Galveas, Lisboa, 08/05/1743). Ver ainda do mesmo autor *Minas com Bahia: Mercados e negócios em um circuito*

Uma leitura mais atenta à provisão mostrará que em nenhum momento a justificativa do pedido dos homens de negócio de Salvador busca medidas restritivas ao comércio local. Almejavam, no entanto, defender o comércio e o corpo mercantil de sua praça, quando necessário. Os negociantes da Bahia ressaltaram que tinha conhecimento, inclusive, de que os lisboetas “encontraram dificuldades de não estar ainda confirmada pelo mesmo Senhor [o rei] a Mesa do negócio da Corte, que também estava estabelecida sem esta circunstância”.<sup>500</sup> Evidenciavam, assim, que seus pares metropolitanos também padeciam da demora na aprovação real.<sup>501</sup>

Como afirmaram os homens de negócio da Bahia, em 17 de agosto de 1757, nunca “houve ordens, nem Licença mais Soberana” para o funcionamento da Mesa. O mesmo ocorreria com as duas congêneres do Reino. Não obstante, a coroa usá-las como órgão consultivo para assuntos mercantis, pedindo pareceres, analisando e respondendo seus requerimentos, o principal ato régio referente ao seu funcionamento será o de extingui-las. Na Bahia, esse ato foi efetivado no reinado de d. José, com o seu ministro Sebastião José de Carvalho e Melo, quando governava o Brasil o 6º conde dos Arcos. Decorridos trinta e um anos de atividades, por vezes interrompidas e retomadas, como veremos, “os Congregados da Mesa intitulada do Bem Comum, ou do Comércio desta Cidade *se absterão de prosseguir nas Sessões*, que até [a]gora faziam, visto que não mostram ordem alguma de Sua Majestade por donde lhe fosse permitida a criação de semelhante Junta”.<sup>502</sup>

Assim como qualquer comerciante do mundo moderno, os homens de negócio da praça da Bahia buscavam, apenas, seguir seus pares nas ações que estatuissem uma

---

*mercantil setecentista*, tese (doutorado em História), UFF, 2013, cap. 5; Souza, *Tráfico e escravidão e liberdade*, p. 96-103.

<sup>500</sup> Ofício do vice-rei, 6º conde dos Arcos, a Tomé Joaquim da Costa Corte Real, em que o informa de ter mandado dissolver a Mesa do Bem Comum ou do Comércio da Bahia, narrando a história da sua criação. (Bahia, 24/08/1757), AHU, CU, BA/CA, cx. 14, doc. 2573-2579 (citação doc. 2579); APEB, SCP, OR, v. 57, doc. 21, 21-A, 21-B, 21-C, 21-D e 21-E, f. 115-121 (grafite). A provisão do vice-rei, conde de Sabugosa, concedendo a liberdade de funcionamento à Mesa do Bem Comum é de 14/06/1726. Como apontou Daniele Souza, Verger trocou o ano e colocou 1723, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 67-68. A mesma autora segue a tese de Verger acerca da predileção do conde de Sabugosa pelos homens de negócio da Bahia na ideia de rivalidade com seus pares reinóis, cf. Souza, *Tráfico e escravidão e liberdade*, p. 96-97. Ver também Lugar, *The Merchant Community of Salvador*, p. 23-24.

<sup>501</sup> Em 1724, o Conselho Ultramarino já havia pedido que a Mesa do Espírito Santo apresentasse os documentos que lhe davam direitos legais de existir. A documentação entregue e citada no documento não se encontra junto ao requerimento do Conselho, cf. AHU, CU, Espírito Santo, cx. 2, doc. 119 (Lisboa, 1274). Como se vê esse documento foi, erroneamente, considerado referente à capitania do Espírito Santo, mas refere-se à Mesa de Lisboa.

<sup>502</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 14, doc. 2573-2579.

diferenciação social entre os comerciantes de grosso e os por miúdo.<sup>503</sup>

Além disso, e talvez mais importante, a Mesa deveria atuar como um espaço de resolução de problemas jurídico-mercantis no interior do grupo. Enfrentar a justiça comum para resolver querelas do comércio sempre foi evitado pelas comunidades mercantis europeias, pois gastava-se muito tempo e dinheiro com as custas processuais.<sup>504</sup> Como afirmou Catherine Lugar, a Mesa era um “Tribunal informal”.<sup>505</sup> Ao contrário do que ocorria nos impérios de França, Inglaterra e Espanha, até a criação da Junta do Comércio (1755), Portugal não teve um órgão de governo com característica de tribunal mercantil nos moldes dos *Conseil du Commerce* (França), *Board of Trade* (Inglaterra) ou *Consulados* (Espanha).<sup>506</sup>

Assim sendo, servia a Mesa a seus membros como órgão corporativo que os representassem perante as instituições locais, do Reino e ao próprio rei, diante de mudanças no comércio, novos impostos, má atuação dos oficiais régios, dentre outros.<sup>507</sup> Para tanto, ao requerer ao conde de Sabugosa a licença para o funcionamento da Mesa, em outubro de 1723, os homens de negócio foram categóricos em afirmar que

em todas as partes, e nas que melhor se exerce, não só no Reino e Estrangeiros, onde é mais frequente, mas no nosso Reino de Portugal, há, para melhor expedição dos negócios pertencentes a mercancia, *uma forma de junta, a que se chama mesa do negócio, onde se resolvem todas as dúvidas, as causas dele que se não acham decididas pelas Ordenações do Reino e Lei [especiais], que nele se observam e se fazem os requerimentos que parecem mais úteis do mesmo negócio, e tudo o mais [mutilado] julgado ser necessário para aumento do comércio, para o que se tem um procurador eleito pela mesa.*<sup>508</sup>

---

<sup>503</sup> Jorge M. Pedreira, “Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais”, *Análise Social*, v. XXVII (116-117), 1992 (2º-3º), p. 412-413.

<sup>504</sup> A tradição de buscar “uma justiça rápida, através de jurisdição particular” vem desde as feiras medievais europeias, ver Jeannin, *Os mercadores do século XVI*, p. 43-44; Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, p. 419-120; Nuno Luís Madureira, *Mercado e Privilégios. A indústria portuguesa entre 1750 e 1834*, Lisboa, Editorial Estampa, 1997, p. 37-38.

<sup>505</sup> Lugar, *The Merchant Community of Salvador*, p. 24.

<sup>506</sup> Martinetti, *Les Négociants de La Rochelle*, p. 164-167; Socolow, *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal*, p. 143-145; Bohorquez, *Globalizar el sur*, p. 243-268.

<sup>507</sup> A despeito de fundamentar-se na leitura de Verger, Lugar, Flory e Freitas, Thiago Krause compreende a Mesa do Bem Comum como um meio de comunicação entre os comerciantes e o Governo (com a redução da ação camararia nessa área) e uma instituição que “reforçava o sentido de comunidade dos homens de negócio” da Bahia, cf. “Uma elite local e o Atlântico: a Câmara de Salvador e o comércio marítimo (1630-1730)”, in. Kelmer Mathias, Ribeiro, Sampaio e Guimarães (orgs.), *Ramificações ultramarinas*, p. 148. O mesmo foi afirmado para a Mesa carioca por Sampaio, “Famílias e negócio”, p. 262.

<sup>508</sup> AN-RIO, cód. 141, v. 3, f. 127v-128v (grifo meu).

Apesar de óbvio, é preciso reafirmar que os homens de negócio tanto estavam cientes de que comungavam da mesma cultura mercantil europeia que a comparavam às Câmaras de Comércio estrangeiras. A grande diferença era que os portugueses nunca tiveram uma legislação régia que os amparasse, a exemplo da França, onde, em agosto de 1701, o *Conseil d'État* ordenou às principais cidades mercantis que criassem suas *Chambres de Commerce*.<sup>509</sup>

De quando em quando, a falta de confirmação régia provocava contratempos à mesa da Bahia. Entre 1729 e 1732, os homens de negócio ligados ao tráfico negreiro contestaram a obrigação de os armadores de navios produzirem farinha de mandioca. Em parecer de 27 de julho de 1729, o Conselho Ultramarino mandou que o vice-rei desse “conta no Conselho com que autoridade foi ereta esta mesa, e não sendo ereta por autoridade de Sua Majestade, ponha o vice-rei cobro, não consentindo algum exercício aos oficiais da tal Mesa”. O rei ratificou a ordem no dia seguinte.

Mesmo suspendendo as atividades da Mesa, em 29 de abril de 1730, o conde de Sabugosa afirmou em sua resposta que “ouvi[ra] o Procurador da Real Fazenda cuja resposta me facilitou” passar provisão à Mesa da Bahia, pois sua atuação

evitava a confusão e superfluidade dos requerimentos dos homens de negócio, conseguindo desta maneira a brevidade do ajuste do preço dos açúcares, frete dos navios e expedição das frotas, ficando mais fácil ao Governo fazer qualquer diligência com estes homens que pertencia ao Real serviço, chamando o provedor, ou escrevendo a Meza, do que convocá-los todos para lhe propor e os persuadir ao que mais convém, e assim o tenho conseguido com a facilidade, que antes não encontrava.<sup>510</sup>

Embora não fosse ponto pacífico, a confraria dos homens de negócio, na análise do vice-rei, estava surtindo bons efeitos. O conde de Sabugosa convenceu o procurador da Coroa que, quatro meses depois, afirmou: “pode-se dissimular a ereção desta Meza dos homens de negócio que procuram o bem comum do negócio à imitação da que se erigiu nesta Corte pelas razões que considera o vice-rei e ordena-se a este [vice-rei que]

---

<sup>509</sup> Le Bouëdec, *Activités maritimes*, p. 325-326; Martinetti, *Les Négociants de La Rochelle*, p. 167-172. As cidades portuárias francesas foram resistentes à criação das *Chambres de Commerce* cf. Le Bouëdec, *op. cit.*, p. 111-113.

<sup>510</sup> Requerimento da Mesa do Comércio da Bahia ao rei (Bahia, ant. 27/07/1729), AHU, CU, BA/AV, cx. 34, doc. 3072 (grifo meu).

informe sobre o regimento incluso”.<sup>511</sup>

Não demorou muito para nova contestação. Dessa vez, foi a Câmara de Salvador, contestando a cobrança do subsídio que a Mesa fazia para sua manutenção. Desde o início de suas atividades, cobrava-se um “subsídio de um vintém de cada volume despachado na Alfândega e em cada cativo que vem dos portos de África e Guiné”. Os camarários reconheciam a manutenção da Mesa pelo vice-rei, o conde das Galveas, mas chamavam a atenção do rei para que apenas o monarca tinha o poder de “levantar e desfazer tribunais, impor e extinguir tributos”. Os conselheiros ultramarinos mandaram que se juntasse esse documento aos papéis já existentes sobre a matéria.<sup>512</sup>

Importa registrar que nenhum dos vereadores e o procurador que subscreveram aquela denúncia consta como armador de navios negreiros. A formação camarária desse ano ocorreu com as famílias tradicionais da Bahia, inclusive a Dias de Ávila. Soma-se a isso, como bem apontou Pierre Verger, que a contestação ao subsídio pela Câmara ocorreu apenas cinco meses após a mudança de vice-rei, ocorrida em maio. Com a saída de Vasco Fernandes César de Meneses e a chegada do conde das Galveas, ao que pareceu a Verger, os inimigos da Mesa de Comércio, dentre eles o poderoso desembargador Wenceslau Pereira da Silva, passaram a empreender ataques à corporação.<sup>513</sup> Esse, sem dúvida, é um tema a ser melhor analisado em futuras pesquisas.

Voltando ao pedido dos homens de negócio para erigirem sua confraria, eles informavam ao conde de Sabugosa que, “por ser estilo”, já tinham elegido o homem de negócio Domingos de Azevedo Coutinho para ser o “Procurador do Comércio”. Cargo esse que garantiu resoluções na praça mercantil “*com a facilidade, que antes não encontrava*”, afirmaria o mesmo vice-rei em 1730, conforme lido acima. A escolha havia sido feita três anos antes da provisão permitindo o início das atividades da Mesa do Bem Comum, em junho de 1726.<sup>514</sup>

Destaca-se aqui um detalhe importante, que mais reforça o argumento de

---

<sup>511</sup> *Idem*, (grifo meu). Todo esse périplo também se encontra no AHU, CU, BA/AV, cx. 42, doc. 3767.

<sup>512</sup> Carta da câmara de Salvador ao rei (Câmara, Bahia, 05/09/1736) AHU, CU, BA/AV, cx. 56, doc. 4860. Assinam a carta os vereadores Antônio Pereira Corte Real, João Velho de Araújo e Azevedo, Francisco Dias de Ávila e o procurador Gaspar de Vasconcelos e Figueiredo; a carta está copiada em APEB, SCP, mç. 131, f. 106v-107v. No estatuto da Mesa do Rio de Janeiro o art. 32 listava os produtos e o valor a ser pago à Mesa, já os art. 33 e 34 versavam sobre sua cobrança e registro, os art. 36, 37 e 38 referiam-se aos despachos das embarcações, cf. AHU, CU, RJ/CA, cx. 79, doc. 18331.

<sup>513</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 113.

<sup>514</sup> Cópia da Provisão do excelentíssimo senhor vice-rei da concessão da Mesa (Bahia, 14/06/1726), AHU, CU, BA/CA, cx. 14, doc. 2579 (anexo ao doc. 2573).

aproximação entre as praças mercantis do que ilumina uma concorrência entre metrópole e colônia. Em 11 de março de 1726, três meses antes da concessão do vice-rei, Domingos de Azevedo Coutinho, “em [seu] nome e como procurador geral dos homens de negócio desta praça”, registrou uma procuração em notas instituindo como procuradores da Mesa da Bahia “na Cidade de Lisboa ao provedor e mais deputados da *Mesa do Espírito Santo que procuram o Bem Comum do Comércio* que de presente são e as diante fazem com especial ao procurador da dita mesa Miguel Ribeiro Riba, José Ferreira Soares, Antônio de Castro Ribeiro”.<sup>515</sup>

Como está consagrado na historiografia do comércio europeu moderno, procuradores são pessoas da confiança do outorgante, que representarão seus interesses e não seus inimigos e rivais.<sup>516</sup> Tanto assim que a Mesa do Bem Comum da Bahia reconhecia plenos poderes à sua congênere do Reino, inclusive

requerendo e fazendo todos os requerimentos que [...tinham] aos homens de negócio desta praça perante os tribunais a que tocar e todo o seu assento [...] e demandas que tiver merecidas e [...] for autor ou réu [...] seculares, eclesiásticas e [...] completamente ao Juízo e fora dele e todos [interesses] isentos judiciais, extrajudiciais e toda a mais ordem e figura de juízo.<sup>517</sup>

Os homens de negócio da Mesa do Bem Comum não apenas confiavam seus problemas na corte à sua congênere, mas a um ex-membro de sua própria praça mercantil: Miguel Ribeiro Riba. Este “vive[u] de sua fazenda” em Salvador na década de 1690, quando tornou-se Familiar do Santo Ofício por aprovação datada de novembro de 1696. Cinco anos depois, já era considerado homem de negócio e morava no passadiço da

---

<sup>515</sup> Procuração bastante que faz Domingos de Azevedo Coutinho em nome e como procurador geral dos homens de negócio desta praça (Bahia, 11/03/1726), APEB, SJ, LN, n° 44, f. 257-258v (grifo meu).

<sup>516</sup> Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, p. 394-396; Cerro González, *Una comunidad de comerciantes*, cap. 5; Hilario Casado Alonso, “Los flujos de información en las redes comerciales castellanas de los siglos XV y XVII”, *Investigaciones de Historia Económica*, n° 10 (inv./2008), p. 35-68; Trivellato, *Familiaridade entre estranhos*, p. 380; Pesavento, *Um pouco antes da corte*, cap. 3; do mesmo autor, “Até que a confiança nos separe: as redes transimperiais e o mercado de crédito do Rio de Janeiro durante a segunda metade do século XVIII”, in. Carlos Gabriel Guimarães e Luiz Fernando Saraiva (orgs.), *Crédito e descrédito: relações sociais de empréstimos na América - Séculos XVIII ao XX*, Niterói, Eduff, 2018, p. 18-55; Enrique Perez Herrero e Pedro Quintana Andrés, “Representación de personas”, in. *Prácticas del documento notarial. Guía del investigador*, Madrid, Mercurio, 2016, p. 81-111; Jesús Bohorquez, “La confianza como retórica, el estatus como práctica: comerciantes estadounidenses y relaciones de agencia en el Caribe español (1798-1822)”, *Am. Lat. -Hist. Econ.* v. 24, n° 3 (2017), p. 7-40.

<sup>517</sup> APEB, SJ, LN, n° 44, f. 257-258v.

Ribeira, freguesia da Sé de Lisboa, quando recebeu licença do tribunal para casar-se com dona Arcângela Micaela de Azevedo.<sup>518</sup> Desde 1715, pelo menos, Miguel Riba já era membro da Mesa lisboeta.<sup>519</sup>

A importância de ter boa representação na corte e relações firmes com a Mesa do Espírito Santo foi reforçada pelos homens de negócio do Rio de Janeiro em 1753. No art. 31 de seu estatuto eles foram categóricos no assunto:

se carece de um bom Procurador na Corte a quem se remetam todos os particulares e requerimentos desta Mesa, ponderando se *será conveniente enviá-los ao do Bem Comum do Comércio da mesma cidade [de Lisboa]* oferecendo ao Procurador dela para melhor os diligenciar o *mesmo prêmio que lhe dá a da Cidade da Bahia*.<sup>520</sup>

Mas caso ocorresse que Mesa de Lisboa não aceitasse, ou fosse necessário outro procurador, ponderavam os homens de negócio cariocas “nas consequências que se podem seguir em uma eleição errada”, afinal “lembramos que conserve sempre uma boa união e correspondência com a Mesa de Lisboa pelo crédito que disso resulta, e utilidades recíprocas”. Não tenho notícias de que os cariocas obtivessem êxito nessa tratativa.

Se até agora pairava alguma dúvida sobre rivalidades entres as mesas de negócio, considero debeladas todas elas. O estatuto do Rio de Janeiro é bastante claro quanto à necessidade de boas relações entre elas para auferirem melhores dividendos comerciais. Ter um representante em Lisboa, portanto, era fundamental para o bom desenrolar das situações em que o outorgante necessitasse fazer-se representado ou defendido e isso já era do conhecimento da sociedade baiana, pois afinal, desde finais do século XVII sua Câmara tinha um procurador em Lisboa, como já o vimos atuar.<sup>521</sup>

---

<sup>518</sup> Diligências de Habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de Miguel Ribeiro Riba (1696-1701), ANTT, TSO, CG, Hab., Miguel, mç. 5, doc. 84 (1696-1701). Desde 1724 que Riba representava na Corte a João Pereira Pinto, morador na Bahia, cf. Procuração de João Pereira Pinto (Bahia, 23/06/1724), APEB, SJ, LN, n° 39, f. 202-203v.

<sup>519</sup> Rau e Silva (orgs.), *Os manuscritos da Casa de Cadaval*, v. 2, p. 135-136, doc. 204 (Lisboa, 23/05/1715). Representação da Mesa do Espírito Santo dos homens de negócios de Lisboa (04/07/1715), AHU, CU, BA/AV, cx. 10, doc. 797 (Lisboa, 17/07/1715).

<sup>520</sup> AHU, CU, RJ/CA, cx. 79, doc. 18331 (grifo meu).

<sup>521</sup> Várias cartas para o procurador da câmara em Lisboa encontram-se registradas em APEB, SCP, v. 131 (1713-1741). Sousa, *Poder político local e cotidiano*, p. 49-50.



## **A Mesa do Espírito Santo da Pedreira, procuradora da Bahia**

A Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio que procuram o Bem Comum do Comércio de Lisboa também atuou como procuradora da Mesa do Bem Comum da Bahia. Ambas tinham como objetivo defender seu corpo mercantil e representá-lo diante das novidades que atingissem o comércio de suas praças. Essa defesa era inerente à sua existência, como mostra a ação da Mesa do Porto defendendo-se da lisboeta na questão da frota do Brasil.

A mesa de Lisboa tem sua origem na irmandade do Espírito Santo da Pedreira, uma confraria do século XV que passou a coordenar e representar o corpo mercantil da cidade após a extinção da Junta Geral do Comércio no reinado de dom João V.<sup>522</sup> Apesar de admitir que eram “cousas muito anteriores ao meu tempo”, Jacome Ratton não a ignorou em suas memórias de 1810. Ao falar da criação da Junta do Comércio, afirmou que esta tomara o “lugar de huma corporação, em forma de irmandade, a qual tinha por objeto, e denominação, o bem comum do commercio. Ignoro a sua origem, e estatutos, se os teve”. Não apenas esse, que foi dos mais importantes homens do comércio portugueses, ignora-os. Como dito, só conheço os estatutos da Mesa do Rio de Janeiro. Seguindo suas *Recordações*, Ratton afirmou que aquela “irmandade tinha por orago o Espírito Santo, em cuja igreja festejavaõ, como depois a Junta [de Comércio] tem continuado a festejar o dia de Pentecostes; por ter herdado alguns bens, e cargos da dita Irmandade”.<sup>523</sup>

Mais velha que a instituição baiana, já em 1711, a Mesa do Espírito Santo representou ao rei contra a obrigação que Antônio Gomes, patrão-mor da Ribeira das naus da Bahia, impunha aos donos e procuradores dos navios de comprarem em suas mãos a palha necessária para querenar a embarcação. A mesa foi vitoriosa em seu intento. Como afirmou o conselheiro Pedro de Vasconcelos, “a ninguém é permitido usar de estanco sem expressa concessão de Sua Majestade”.<sup>524</sup> Nota-se que os homens de negócio já se organizavam em nome do Espírito Santo mesmo antes do final da Junta Geral, conforme dito acima e consagrado pela historiografia.

---

<sup>522</sup> Pedreira, “Os negociantes de Lisboa”, p. 412-413.

<sup>523</sup> *Recordações de Jacome Ratton sobre ocorrências do seu tempo em Portugal de maio de 1747 a setembro de 1810*, 4ª ed., Lisboa, Fenda, 2007 [1813], p. 207. Diferente do alerta de transcrição dos manuscritos, manteve a grafia conforme a publicação.

<sup>524</sup> AHU, CU, BG, cx. 2, doc. 148 (Lisboa, 18/03/1711). Entre 1751 e 1752 a Mesa do Espírito Santo defendeu os interesses dos comerciantes de açúcar diante da nova lei de 1751, cf. ANTT, MMIP, lv. 39.

Na década de 1720, foi a vez de a Mesa do Espírito Santo enfrentar a cobrança indevida de direitos sobre os escravos desembarcados no Rio de Janeiro, vindos do Reino de Angola, de Portugal e demais portos do Brasil, executados pelo contrato de Jerónimo Lobo Guimarães. Os homens de negócio alegavam que o contrato era sobre os escravos vindos da Costa da Mina, Cabo Verde e Cacheu, portanto os demais estavam isentos.<sup>525</sup> Por provisão de 10 de julho de 1725, d. João V reconhecia que

o dito contratador não deve cobrar direitos senão daqueles escravos que entrarem das partes acima declaradas e donde se costumam ir a resgatar, e não dos que forem deste Reino porque além de poderem ser de Angola quando entram no Brasil pagam todos os direitos devidos, e também nas alfândegas deste Reino, e os que se transportam das praças do Brasil não lhe devem pagar direitos pelos terem já pagos por entrada.<sup>526</sup>

Vencido o pleito, os homens de negócio não perderam tempo e, no mesmo mês, pediram que a decisão fosse estendida aos portos da Bahia e Pernambuco, no que alcançaram êxito sete dias depois.<sup>527</sup>

Em 1726, a Mesa do Espírito Santo representou junto ao rei contra o provedor da Alfândega da Cidade da Bahia, Domingos da Costa de Almeida, por este ter cobrado 909\$382 réis “dos homens de negócio por não apresentarem os despachos do Consulado deste Reino”. Como essa cobrança contrariava a carta régia de 24 de maio de 1724, o monarca, via Conselho Ultramarino, mandou “restituir as pessoas que o havia pago”, dando ganho de causa à Mesa.<sup>528</sup>

Estes são apenas alguns exemplos de pedidos da Mesa do Espírito Santo. Certamente, nem todos foram exitosos. Assim, ocorreu quando os homens de negócio de Lisboa, em 1745, buscaram obrigar que os navios que fossem na frota para os portos do Brasil voltassem imediatamente ao porto de origem, sem tocar nenhum outro em seu caminho. Respondendo ao pedido régio que se manifestassem acerca do projeto lisboeta,

---

<sup>525</sup> AHU, CU, RJ/AV, cx. 15, doc. 1673 (Lisboa, 18/06/1725). Assinam esta petição 12 homens de negócio entre eles Miguel Ribeiro Riba e Custódio Nogueira Braga.

<sup>526</sup> AHU, CU, BG, cx. 4, doc. 340 (ant. 17/07/1725. Grifo do original). A provisão está copiada como resposta a esse requerimento da Mesa do Espírito Santo de 17/07/1725. Sobre o contrato de Guimarães ver, Luana M. V. dos S. Oliveira, *A tributação sobre os escravizados no porto do Recife e suas conexões no império português (1699-1750)*, tese (doutorado em História), UFPE, 2021, cap. 5.

<sup>527</sup> Idem.

<sup>528</sup> Para o provedor da Alfândega da Bahia (Lisboa, 19/07/1726), AHU, CU, cód. 248, f. 36v-37. Não confundir o consulado português com os *Consulados* espanhóis citados acima.

os homens de negócio da Mesa do Comércio da Cidade do Porto elencaram uma série de problemas provocados por “esta súplica [...] *tão cavilosa como indigna de atenção*”.<sup>529</sup> Ao que parece, a *rivalidade* encontrava-se no próprio Reino.

De acordo com os homens de negócio do Porto, a primeira perda seria do comércio da Bahia cuja carga “é triplicadamente maior que a carga que vai, se faz preciso para o seu transporte um corpo de navios proporcionados que aí se ajuntam dos que vão primeiro ao Rio de Janeiro, e por isso na última frota vieram da Bahia 38 navios para este Reino carregados”. Muito além dos poucos que tinham ido para Salvador, concluem os comerciantes. Ter poucos navios onde se necessitava de mais incidiria no aumento dos fretes. Reforçam, assim, o risco do capital investido, pois “os maiores carregadores nunca alargam mais nas suas remessas, senão quando se acham com maior números de navios, para repartirem por eles o seu risco”.<sup>530</sup> Os homens de negócio da Bahia, eram de mesma opinião. Desde 1732, requeriam ao rei a proibição de navios voltarem ao Reino em esquadras, fora do corpo da frota.<sup>531</sup>

Outra matéria parece ocupar mais as preocupações dos homens de negócio de Lisboa: a forte presença estrangeira no comércio português. Em uma longa exposição sobre o assunto, a Mesa do Espírito Santo, aflita com a decadência da mercancia, atribuía a situação aos “cabeçais excessivos” e “ambiciosa vigilância” dos estrangeiros que arrendavam contratos, formavam sociedades e companhias, tinham partes nos navios. Diziam ainda que “ultimamente tinham passado ao Brasil várias casas de homens de negócio ingleses, franceses, holandeses, ‘flanderinos’, italianos e de outras nações, as quais estabeleciam correspondência com Lisboa e o Norte”. Eram, assim, os reais possuidores do ouro do Brasil. Quanto ao tráfico de escravos ressaltavam o prejuízo de os navios negreiros levarem ouro para a Costa da Mina, onde, no comércio estrangeiro, “os portugueses o trocam por fazendas da Europa e barras de ferro”.<sup>532</sup> Eram

---

<sup>529</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 82, doc. 6749 (Lisboa, 04/05/1745. Grifo meu). O parecer dos homens de negócio da Cidade do Porto foi feito em Lisboa a 26/03/1745.

<sup>530</sup> *Idem*. Os homens de negócio do Porto não estavam fantasiando sobre a frota da Bahia, vinte anos antes a frota que chegou a Lisboa foi “composta de 39 navios com os comboios, e 2 naus da Índia”, Correspondência de Lisboa para o conde de Tarouca, (Lisboa, 03/10/1725), ANTT, MNE, lv. 14. (Correspondências para as Legações e Consulados, Londres, 1723-1725), f. 192v.

<sup>531</sup> De Diogo de Mendonça Corte Real para Manoel Caetano Lopes de Lavre (Lisboa, Paço, 24/07/1732), AHU, CU, BA/AV, cx. 42, doc. 3804.

<sup>532</sup> Rau e Silva (orgs.), *Os manuscritos da Casa de Cadaval*, v. 2, p. 355-359, doc. 448 (s.l, s.d.). O comércio com estrangeiros nas colônias foi assunto recorrente ao duque de Cadaval, como Conselheiro Ultramarino. Em 08/04/1717, Cadaval afirmou que a licença para estrangeiros comprarem “frutas e carnes” em São

conhecedores, portanto, do que se passava com os navios negreiros na Costa da Mina, assunto tratado no capítulo anterior.

Os homens de negócio de Lisboa lembravam as leis que, desde 1605, proibiam estrangeiros de irem às ilhas portuguesas. Além disso, em 1711, d. João V limitou o número de navios que podiam fazer o comércio entre o Brasil, Madeira e Açores.<sup>533</sup> Realmente, a comunidade estrangeira que habitava o Funchal era bastante expressiva no século XVIII. Ingleses, dinamarqueses e estadunidenses (pós-1776), em especial, foram responsáveis por incrementar o comércio do vinho local.<sup>534</sup> O receio dos homens de negócio de Lisboa era que as embarcações levassem fazendas dos comerciantes estrangeiros residentes no Reino ou nas ilhas para o Brasil e trouxessem os resultados da venda em ouro.<sup>535</sup>

---

Tomé fora concedida “por d. Pedro II, por 5 anos, aos moradores de São Tomé por não terem o necessário para o pagamento da folha; mas segundo dizia Antônio Rodrigues da Costa, esta necessidade desaparecera devido aos direitos que se tiravam dos negros que iam para o Brasil.” (p. 190-191). Três meses depois, receava que os navios da Costa da Mina vendessem tabaco aos estrangeiros, (18/07/1717, p. 192-193). No ano seguinte, referindo-se ao navio do inglês Tempest Milner que pretendia ir ao Maranhão, Cadaval foi cauteloso em afirmar que “não estava em época de discutir assuntos de comércio com a Inglaterra, que ainda podia vir a ser necessária”, (Lisboa, 21/03/1718) e em seguida escreveu ao secretário de Estado na Bahia pedindo informações sobre quantos ingleses ali viviam na Bahia, pois Pedro Lami pretendia ir para lá (Casa, 10/04/1718), cf. *idem*, doc. 275, 276 e 277, p. 198-199. O duque de Cadaval, já no século XVII, alertava ao rei sobre a “imensidade de estrangeiros que o habitavam [Brasil], não só ‘de asento’ com casas de negócio, como tendeiros e vendilhões que carregavam pelas ruas fazendas de toda a espécie, muitas delas desencaminhada aos direitos das alfândegas”, cf. Rau e Silva (orgs.), *Os manuscritos da Casa de Cadaval*, v. 1, p. 476-478, doc. 634 (s.l./s.d). Sobre a discussão do comércio estrangeiro na Bahia ver também AHU, CU, BA/AV, cx. 10, doc. 797. Rau e Silva confundem Tempest Milner, dono do navio em questão, colocando-o como se fosse o nome da embarcação. Sobre os Milner, família britânica de comerciantes, ver Donovan, *Commercial enterprise*, p. 24. Sobre a atuação de Milner no comércio com o Brasil ver, Jan Parmentier, “From Macau to Rio. The Flemish-Portuguese relations in the East Indies and Brazil, 1715-1745”, *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis ‘Société d’Emulation’ te Brugge*, v. 132, n° 3 (1995), p. 384-389.

<sup>533</sup> Rau e Silva (orgs.), *Os manuscritos da Casa de Cadaval*, v. 2, p. 355-359, doc. 448 (s.l., s.d.). Em 1728, a Mesa representou contra João Ferreira Dinis e Vasconcelos, Provedor da Fazenda Real do Pará, por ter levado “em sua companhia e a título de seu criado um homem de negócio por nome João Mathias” que era sabidamente estrangeiro, cf. Requerimento do provedor e deputados da Mesa do Espírito Santo (Lisboa, ant. 28/07/1728), AHU, CU, MA, cx. 16, doc. 1664.

<sup>534</sup> ABM, Câmara Municipal do Funchal, Casa da Saúde, lv. 584 (registro das entradas no Funchal e despachos da Casa de Saúde, 1750-1751), 586 (*idem*, 1755-1756), 587 (*idem*, 1756-1757), 590 (*idem*, 1774-1776), 591 (*idem*, 1776-1778). Sobre o comércio de vinho da Madeira ver Silbert, *Uma encruzilhada no Atlântico*; Hancock, *Oceanos de vinhos*, cap. 6 e 7. Jeremy Land e Rodrigo da Costa Dominguez, “Illicit Affairs: Philadelphia’s Trade with Lisbon before Independence, 1700-1775”, *Ler História [online]*, n. 75 (2019), p. 179-204, DOI :10.4000/lerhistoria.5936.

<sup>535</sup> Diante de comunidades estrangeiras os homens de negócio tendem a cooperar mais para enfrentá-los, contudo, isso não significa que não haja competição entre eles, cf. Hancock, *Oceanos de vinhos*, p. 318-322.

A Mesa de Lisboa manteve-se atenta e, em 1726, denunciou a presença em Recife de Grafe<sup>536</sup>, negociante com passaporte de cônsul neerlandês e de um Nicolau da Cruz.<sup>537</sup> Pouco tempo depois, denunciou ao Conselho Ultramarino que “João Mathias é estrangeiro e foi como homem de negócio com muitas carregações e fazendas suas e de outros estrangeiros, com as quais está com muita largueza comerciando assim no Maranhão como no Pará onde se acha com casa de negócio estabelecida”. No inquérito aberto, José Coutinho, capitão de navio, testemunhou confirmando que “João Mathias [era] estrangeiro de nação inglês ou irlandês, pois tem várias vezes falado com ele testemunha”, em seguida disse que pelo navio *Rainha dos Anjos* “lhe foi remetida também fazendas de estrangeiros que levou um francês a entregar” a Mathias.<sup>538</sup>

Em carta ao Conselho Ultramarino, datada de 11 de setembro de 1702, o ouvidor geral de Pernambuco, João Guedes de Sá, já havia aventado a mesma preocupação. Segundo ele, “tinha por notícia que de Santos fora um patacho português a fazer negócio com a Costa da Mina levando quantia de ouro em pó que se dizia importava duzentos mil cruzados e que em Ajudá, porto de Arda, [...] negociara com um navio inglês, escravo e fazendas com o ouro” que, sem dúvida, não era quintado. E, acrescentou, em outras capitânicas, como na Bahia, “podia repetir a mesma saída” do metal dourado. O parecer dos conselheiros alertou ao rei, d. Pedro II, que tais descaminhos era o atrativo dos estrangeiros tanto à Costa da Mina quanto “aos nossos portos das ilhas, especialmente ao da [ilha da] Madeira”.<sup>539</sup>

Essa preocupação com os estrangeiros na colônia também tomava os homens de negócio de Salvador e governadores do Brasil, muito antes da existência da Mesa do Bem Comum.<sup>540</sup> Apesar disso, como vimos no capítulo anterior, os traficantes necessitavam do comércio com outros europeus na Costa da Mina para realizar o tráfico de africanos.

---

<sup>536</sup> Em 1731, constam dez remessas de ouro de Pernambuco em nome de “Graff, Crusse e Correia” para seus correspondentes, muitos deles estrangeiros, em Lisboa (6), Porto (3) e Hamburgo (1), cf. [http://ghes.iseg.utl.pt/ouro\\_brasil](http://ghes.iseg.utl.pt/ouro_brasil).

<sup>537</sup> Carta da Mesa do Espírito Santo ao rei (Lisboa, ant. 10/05/1726), AHU, CU, PE, cx. 33, doc. 3071.

<sup>538</sup> Requerimento da Mesa do Espírito Santo ao rei (Lisboa, ant. 28/07/1728), AHU, CU, MA, cx. 16, doc. 1664.

<sup>539</sup> AHU, CU, cód. 265 (Consultas de Pernambuco, 1673-1712), f. 168fv. Agradeço a Ediana Ferreira Mendes ofertar-me esse documento.

<sup>540</sup> Carta do governador do Brasil ao Conselho Ultramarino (Lisboa, 28/03/1703) AHU, CU, cód. 252, f. 251v-252. Estava em discussão uma carta do governador dom Rodrigo da Costa de 23 de setembro de 1702. Sobre o que representam os homens de negócio do Brasil e o Desembargador João Guedes de Sá do grande dano que se segue a esta coroa e aos vassallos dela com os muitos estrangeiros que a ela vão comerciar e vão os papéis e se acusa (Lisboa, 06/1703), AHU, CU, cód. 252, f. 253fv. Sem resposta do rei.

Entre 1713 e 1715, período de efervescência das negociações do Tratado de Utrecht, o assunto teve especial atenção entre o provedor-mor da Fazenda Real Luís Lopes Pegado Serpa, o vice-rei marquês de Angeja e Corte Real.<sup>541</sup> À altura, a Mesa do Espírito Santo de Lisboa foi chamada a emitir seu parecer.

Realmente, o comércio com estrangeiros foi uma preocupação constante, que atravessou o século da Coroa portuguesa em relação a suas colônias. Em 1766, o cônsul britânico em Lisboa, em uma longa memória, ao referir-se aos homens de negócio portugueses foi bastante direto: “há poucos portugueses ricos que não devam aos estrangeiros muito mais que o valor de seus capitais”.<sup>542</sup> Essa preocupação consular estava no esteio das políticas pombalinas para fortalecer o grupo mercantil português e restringir o comércio colonial aos estrangeiros que se utilizava dos comissários.<sup>543</sup> A despeito do que disse o cônsul, Jorge Pedreira não encontrou tais dívidas nos inventários *post-mortem* dos homens de negócio de Lisboa.<sup>544</sup>

Os exemplos aqui apresentados e os muitos outros que uma pesquisa mais direcionada fará conhecer, definitivamente, reforçam que a função primordial da Mesa do Espírito Santo era defender seus negócios no império. Antes mesmo de a Mesa da Bahia ter a licença do vice-rei para funcionar, a mesa lisboeta já denunciava os ataques da WIC na Costa da Mina e requeria ao rei as medidas que defendessem o comércio de seus vassalos.<sup>545</sup>

Até a mesa baiana passar a existir, os limites do Império, eram os limites dos interesses da Mesa lisboeta, inclusive sobre assuntos diretamente ligados à economia baiana. Com a criação da Mesa do Bem Comum, a praça de Salvador passou a ter sua própria defensora, até mesmo para impor limites à sua procuradora congênere de Lisboa.

Extrapolando os limites do comércio de escravos, os deputados daquela mesa foram insistentes na defesa do comércio português frente à forte participação dos

---

<sup>541</sup> Na década seguinte Serpa seria acusado de descaminhar mercadorias com estrangeiros, cf. Tamara Rios da Silva, *Luís Lopes Pegado Serpa e as denúncias de descaminho na Alfândega da Bahia, (1718-1733)*, monografia (licenciatura em História), UNEB/DCH-IV, Jacobina-BA, 2016.

<sup>542</sup> “Memoria do Consul e Factoria Britanica em Lisboa [...]”, ANTT, MNE, cx. 454. Fisher, *De Methuen a Pombal*.

<sup>543</sup> Jorge M. Pedreira, “Mercantilism, Statebuilding, and Social Reform: The Government of the Marquis of Pombal and the Abolition of the Distinction between New and Old Christians”, *Journal of Levantine Studies*, v. 6 (2016), p. 369-377.

<sup>544</sup> Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, cap. 4.

<sup>545</sup> Carta dos deputados da Mesa do Espírito Santo ao rei (Lisboa, 09/1723), AHU, CU, BG, cx. 3, doc. 294; Rascunho do parecer do marquês de Alorna (s/l, s.d), ANTT, CFTA, n° 245, doc. 6.8.2.

estrangeiros, no Reino ou nas colônias, e ainda sofreram acusações de seus compatriotas do Porto. Estamos, pois, diante de homens de negócio defendendo os lucros de suas praças, de suas casas comerciais e, antes de tudo, dos membros da confraria. Os ganhos deveriam ser assegurados, na Bahia ou em Lisboa, primeiramente, aos confrades mercantis; indiretamente, os demais comerciantes e investidores poderiam auferir ganhos em outras dimensões.

### **A Mesa da Bahia e a defesa do comércio**

Apesar de a Mesa do Bem Comum da Bahia ser tratada pela historiografia como uma representante quase exclusiva dos traficantes de escravos, essa identificação é apenas parcial. É verdade que grande parte de seus membros eram donos de navios negreiros ou investidores em suas armações. E uma grande parte dos assuntos tratados na Bahia e em Lisboa pela mesa se referissem ao tráfico transatlântico de escravos, em especial relacionado com a Costa da Mina. Afinal, era dessa região que vinham dois terços da mão de obra escravizada negociada no mercado baiano. Como defenderam os homens de negócio, três anos após o início das atividades do órgão, “o principal e mais necessário para a conservação do estado é o resgate dos escravos”.<sup>546</sup>

Já em 1722, os homens de negócio da Bahia peticionaram ao rei como um “grupo”. Alguns dentre eles iriam formar, em breve, a Mesa do Bem Comum. “Domingos de Azevedo Coutinho, Manoel Gonçalves Viana, Dionísio da Costa Barbosa, Manoel Francisco Braga e os mais homens de negócio moradores na Cidade da Bahia” requereram ao rei que confirmasse, junto ao provedor da Alfândega de Salvador, que as mercadorias de origem brasileira gozavam de isenção da dízima. O provedor estava cobrando a dízima sobre panos de algodão vindos do Maranhão no valor da instituída em 1714, porém, eles afirmavam serem “isentos de tal direito os gêneros e frutos da América”. Recorrendo ao conde de Sabugosa, este mandou que se despachasse a mercadoria sob fiança, enquanto os interessados recorriam à Coroa.<sup>547</sup>

As pelepas acerca da pauta da Alfândega – taxas cobradas sobre o despacho das

---

<sup>546</sup> Requerimento (cópia) do provedor e mais Deputados da Mesa do Comércio da cidade da Bahia ao rei [D. João V] solicitando isenção na obrigação de plantarem farinhas (Bahia, ant. 27/07/1729), AHU, CU, BA/AV, cx. 34, doc. 3072.

<sup>547</sup> Requerimento dos homens de negócio da Bahia ao rei (Bahia, ant. [07/01/1723), AHU, CU, BA/AV, cx. 18, doc. 1620.

mercadorias que entravam – voltariam mais tarde. Na iminência de entrar a nova pauta da Alfândega da Bahia, a 4 de julho de 1727, os confrades entraram com um agravo para impedir que o provedor da Alfândega cobrasse o novo valor. Dentre outros motivos, os homens de negócio alegavam que a nova pauta tinha “preços mui exorbitantes e excessivos a respeito da primeira”, uma vez que viera feita da Corte por pessoas que desconheciam o “valor que nela [a Bahia] tem os gêneros”. Eles também não gostaram de não serem ouvidos sobre a mudança da pauta.<sup>548</sup> Apesar da longa batalha no Conselho da Fazenda, em Salvador, durante todo o mês de julho, a Mesa perdeu a causa.

Enquanto a Mesa do Bem Comum entrava na luta contra a nova pauta da Alfândega da Bahia, a Mesa do Espírito Santo de Lisboa travava batalha igual no Recife. Desde 1725, pelo menos, os confrades de Lisboa alegavam que as mercadorias fora da pauta eram avaliadas pelos homens de negócio do Recife “com um tal excesso, que além de ser exata a exorbitância em que os põem, o faz com tal miudeza, cego da sua ambição”.<sup>549</sup>

Não foi apenas o vocabulário comum às duas mesas, mas a própria causa em si, que chamou a atenção dos conselheiros ultramarinos. Em parecer sobre essas contestações contumazes acerca da pauta da Alfândega, eles seguiram o

Procurador e Corretor da fazenda, acrescentando que as repetidas representações com que os homens de negócio da Mesa do Espírito Santo em seu nome, e dos da Bahia tem feito, insistindo sempre em querer figurar uma espécie de contrato celebrado entre o marquês de Angeja, e eles, se fazem já dignos de repreensão, e de castigo, pois não houve tal contrato, nem o podia haver, e o fim daquela insistência é evitar que a arrematação da dízima da Alfândega da Bahia, se faça com utilidade da fazenda de Vossa Majestade, intimidando-se os lançadores.<sup>550</sup>

---

<sup>548</sup> Carta do provedor-mor da Fazenda Real do estado do Brasil ao rei (Bahia, 22/09/1727), AHU, CU, BA/AV, cx. 31, doc. 2806. Esse tema foi analisado por Nader, *Negócios e negociantes*, p. 61-64.

<sup>549</sup> Carta da Mesa do Espírito Santo ao rei (Lisboa, ant. 10/05/1726), AHU, CU, PE, cx. 33, doc. 3071. A ementa deste documento indicando ser uma “Representação do provedor e deputados da mesa dos homens de negócio da capitania de Pernambuco ao rei”, porém nunca houve Mesa de Comércio naquela capitania e o assunto refere-se aos lisboetas.

<sup>550</sup> Parecer do Conselho Ultramarino sobre as representações dos Homens de Negócio da Mesa do Espírito Santo e dos da Bahia em afirmar uma espécie de contrato celebrado com o [conselheiro de estado e de guerra, vedor-mor, D. Pedro António de Noronha de Albuquerque], marquês de Angeja, (Lisboa, 31/03/1729), AHU, CU, Espírito Santo, cx. 2, doc. 162 (grifo meu). Como se vê o documento sobre Lisboa foi acondicionada na capitania do Espírito Santo.



Esse, muito provavelmente, fora um raro documento em que vemos a Mesa de Lisboa, procuradora da baiana, agir “em seu nome, e dos [homens de negócio] da Bahia”, ratificando a representação da congênere colonial diante do Conselho Ultramarino e defendendo menor taxaço sobre as mercadorias comercializadas por ambas.

O parecer do Conselho Ultramarino continuava, duramente, contrário à situação. Relembrando ainda das petições subidas de Salvador, os conselheiros foram categóricos: “será conveniente que Vossa Majestade se sirva de mandar *por perpétuo silêncio na causa que os homens de negócio da Bahia* tem intentado contra o contratador atual da dízima da Alfândega daquela cidade, Vasco Lourenço Veloso, como o Conselho já fez presente a Vossa Majestade em consulta”.<sup>551</sup>

Ora, essa discussão já rolava por quase quatro anos entre Lisboa, Salvador e Recife. A irritação se ampliava pelo ímpeto da Mesa do Bem Comum em “querer figurar uma espécie de contrato celebrado entre o marquês de Angeja e eles”. Para piorar a situação, os homens de negócio da Bahia abriram um libelo contra o contratador Vasco Lourenço Veloso que mandaram para Lisboa.<sup>552</sup>

Outro ponto é digno de lembrança. A Mesa enfrentou esse longo processo, alegando, nos primeiros agravos, “que nem a Pauta [nova] nem o Alvará são assinados pela Real mão de Vossa Majestade”, mas a própria corporação também não tinha a anuência manuscrita do rei, a despeito disso, queria ser consultada, ouvida e atendida.<sup>553</sup> Analisando essa matéria de primeira grandeza para a Fazenda Real, Hyllo Nader concluiu que toda a situação “demonstra como estava reduzido o espaço de negociação entre a Coroa e os potentados locais nas matérias circunscritas à Fazenda Real no segundo quartel do século XVIII”.<sup>554</sup>

Paralelo a tudo isso, a corporação baiana enfrentou um ponto diretamente ligado ao tráfico de escravos. Dessa vez buscaram suspender a obrigação dos donos e armadores de navio negreiros plantarem mandioca e produzir a farinha necessária a suas expedições à África. Mais uma vez, contaram com uma Câmara desfavorável aos homens de negócio, a despeito de um dos edis ser o renomado homem de negócio e senhor de engenho João Lopes Fiúza. Em resposta à matéria, a Câmara rebateu os homens de negócio afirmando

---

<sup>551</sup> AHU, CU, Espírito Santo, cx. 2, doc. 162 (grifo meu).

<sup>552</sup> *Idem*; Nader, *Negócios e negociantes*, p. 64-70. A maior parte da documentação analisada aqui, sobre o tema, também foi trabalhada por Hyllo Nader.

<sup>553</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 31, doc. 2806.

<sup>554</sup> Nader, *Negócios e negociantes*, p. 69.

que não era “incompatível o ser homem de negócio, e terem roças de farinha”, afinal quem tinha 18 contos de reis para arriscar na Costa da Mina poderia muito bem manter “uma roça [com] 30 ou 40 escravos com um feitor sendo-lhes mais fácil por serem os mesmos a quem vem os escravos e não desembolsam dinheiro para os comprar”.<sup>555</sup> Talvez fosse a experiência de Fiúza pesando na decisão do Senado da Câmara. Além de conhecedor do trato da Costa da Mina, tinha roças de mandioca em Cachoeira e São Francisco do Conde.<sup>556</sup>

Em resposta ao rei, o conde de Sabugosa jogou com os dois lados, afirmando que “os fundamentos [dos homens de negócio] são uns aparentes e outros afetados, me conforme com o que respondem os oficiais da Câmara”. Contudo, buscou um subterfúgio para proteger os interesses do comércio, defendendo que seria possível atender à demanda da Mesa quando o armador organizasse sua “primeira viagem, atendendo-se a que não podiam já ter roça para tirarem a farinha necessária, [e] praticando-se o mesmo quando por haver abundância de tabaco da terceira e ínfima qualidade” dando saída ao produto.<sup>557</sup>

Mais uma vez o conde de Sabugosa convenceu o Procurador da Coroa a indicar a d. João V seguir a suspensão do Alvará nas situações indicadas pelo vice-rei. A querela retornou ao Conselho Ultramarino em 1732. Nessa ocasião, os conselheiros, em um impaciente parecer, resumiram toda a tramitação, juntaram cópias e entregaram ao rei, que confirmou o parecer do vice-rei do ano anterior.<sup>558</sup>

Integrar a confraria do comércio, no entanto, não significou total ausência de conflitos. Como já defendido nessa tese, os homens de negócio organizavam-se em Mesas do Comércio para defender a praça mercantil, mas mantinham suas redes e, também, defendiam seus interesses mais particulares. Isso fica evidente na disputa envolvendo a Meda do Bem Comum e os senhorios e armadores de navios negreiros da Bahia. Assinada por vinte e seis traficantes, uma representação contestava a decisão do recém-chegado vice-rei, conde de Athouguia, que mandou passar uma “Portaria de 14 de fevereiro de 1750 que a Mesa do Comércio, repartisse a terceira parte da carga dos navios de maior lotação, e a quarta dos de menor [lotação] pelos homens de negócio e moradores da

---

<sup>555</sup> Requerimento da Mesa do Comércio da cidade da Bahia ao rei (Bahia, ant. 27/07/1729), AHU, CU, BA/AV, cx. 34, doc. 3072. A resposta da Câmara é de 29 de abril de 1730.

<sup>556</sup> Inventário *post-mortem* de João Lopes Fiúza (1741), APEB, SJ, 04/1571/2040/05, f. 97v, 204v e 219v.

<sup>557</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 34, doc. 3072. A resposta do vice-rei é de 17 de setembro de 1731.

<sup>558</sup> Consulta do Conselho Ultramarino ao rei d. João V (Lisboa, 21/05/1732), AHU, CU, BA/AV, cx. 42, doc. 3767. Este documento foi analisado por Avanete Pereira de Sousa, *A Bahia no século XVIII. Poder político local e atividades econômicas*, São Paulo, Alameda, 2012, p. 206-207.

cidade”.<sup>559</sup>

Por mais que se considerasse lesivo aos seus interesses e prática no comércio africano, os armadores acataram-na, mas queriam coordenar as ações. A divisão deveria ser entre os seus e não entre todos os moradores da Bahia. Chamada a intervir, a Mesa de Inspeção da Bahia afirmou que

cada vez [mais] foi mostrando a experiência maior desordem, chegando em algumas aparecer tumulto do Povo, e por estas causas eram famigeradas *todas as resoluções dos repartidores*, de forma que padeceu escândalo público. E por mais diligência que se buscaram para a verdadeira execução desta formalidade, tudo era descobrir meio para causas mais tumultuárias.

É digno de nota que os três subscritores do parecer da Mesa de Inspeção - Francisco Xavier de Almeida, Manoel Álvares de Carvalho e Joaquim Ignácio de Cruz -, dois anos depois, comporiam o núcleo administrativo da Mesa do Bem Comum.

Para resolver a querela, uma nova provisão de Sua Majestade determinou que os senhorios executassem a divisão, porém, apresentando “a [re]partição das praças pelas pessoas do Povo, que lhes parecesse, sendo obrigados a declararem na casa da Inspeção os nomes das ditas pessoas, e a fazenda que ia pertencente a cada um deles, jurando aos Santos Evangelhos”. Isso deveria durar apenas um ano, mas uma representação de Mesa de Inspeção da Bahia, de 1754, dava conta que a situação não parecia ter mudado muito nas mãos dos senhorios.<sup>560</sup>

Fica evidente que o interesse dos senhorios era manter o controle de quem investia em suas embarcações, inclusive mantendo espaço para suas caridades católicas ao dar praças a “irmandades, conventos mendicantes, às donzelas, viúvas e mais pessoas necessitadas”.<sup>561</sup> Reforçando o pertencimento a uma cultura europeia de comércio, conforme venho defendendo, retificavam que

---

<sup>559</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 115, doc. 9012.

<sup>560</sup> Os deputados da Mesa de Inspeção afirmaram “que da parte dos ditos senhorios dos navios sempre houve alguma afetação e desordem na distribuição, que se não podia totalmente evitar, nem averiguar legitimamente a causa” cf. Representação da Mesa de Inspeção da Bahia dirigida ao Rei, (Bahia, 08/11/1754), AHU, CU, BA/CA, cx. 9, doc. 1473. Assinam o documento deputados Amaro de Souza Coutinho (por impedimento de Sebastião Gago da Câmara) e Manoel Álvares de Carvalho.

<sup>561</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 115, doc. 9012.

é verdade, sem controvérsia, que o navio [*sic*] que da navegação da Costa da Mina, desde que teve princípio, sempre foram carregados à eleição dos senhores, sem serem obrigados a darem praça alguma a distinta pessoa, e só assim a davam a quem a justiça, caridade ou equidade lhes parecia; e *nem há notícia que em outra alguma navegação da Europa se pratique o contrário*; e com maior razão se não devia praticar nesta navegação.<sup>562</sup>

Temos para já um panorama das ações da Mesa do Bem Comum em defesa do comércio de sua praça. A considerar a documentação existente no acervo do Conselho Ultramarino, vemos um protagonismo muito maior da Mesa do Espírito Santo, mas ainda assim é possível ter uma clareza da atuação da mesa baiana e do seu corpo mercantil em defesa do comércio em geral.

### **Uma Mesa, alguns confrades e os mercados globais**

Não temos para a Bahia nada parecido ao requerimento inicial da Mesa do Rio de Janeiro com a assinatura de todos os membros proponentes de sua criação. Também não existem mais os livros que serviam de registro de suas reuniões, e pairam dúvidas sobre sua boa escrituração. Em 1754, quando d. José ordenou “que nomeasse um desembargador dessa Relação” da Bahia para elaborar uma contabilidade da arrecadação do subsídio, preferiu-se fazê-la pelos livros do Provedor da Alfândega “porque dos Livros dela [Mesa do Bem Comum] não constava, nem se fazia legalmente certa a importância da receita para maior conhecimento da despesa”.<sup>563</sup> O estudo da mesa de Lisboa também padece da perda dos livros da confraria.

Conforme seu estatuto, a mesa carioca teria um livro do tesoureiro (art. 28), um livro de tombo, um para certidão das missas, um para quitações e um de carga e descarga sobre o tesoureiro (art. 29); além deles, o art. 31 que versava sobre um último livro para o registro das procurações passadas para a corte.<sup>564</sup> Essa documentação seria fundamental para melhor compreendermos a composição e o funcionamento da Mesa.

Diante dessa lacuna documental, resta-nos apenas coligir os nomes dos membros das mesas que constam em suas representações, para que se possa conhecer alguns deles.

---

<sup>562</sup> *Idem*.

<sup>563</sup> AUC, CCA, VI-III-1-1-15, f. 362-363, doc. 706.

<sup>564</sup> AHU, CU, RJ/CA, cx. 79, doc. 18331. Não existe o art. 30.

Ao todo, consegui identificar quarenta e sete homens de negócio assinando requerimentos e documentos notariais em nome da mesa baiana. É evidente uma concentração de documentos assinados conjuntamente pelos provedores e deputados que administravam a Mesa do Bem Comum nos últimos dezesseis anos de sua existência.<sup>565</sup>

Na tabela 3.1 abaixo, estão arrolados quarenta e sete homens de negócio, se considerarmos Domingos Ribeiro Guimarães (1755) e Domingos Ribeiro (1757) como pessoas distintas. Tudo me leva a crer que são a mesma pessoa, mas não consegui documento que o confirmasse, por isso, estou afirmando haver distinção. O quadro administrativo era composto, assim, por entre oito e treze homens de negócio, conforme se vê na tabela. Mas é apenas um indício, visto não termos o estatuto.

A mesa do Rio de Janeiro deveria ser administrada pelo Provedor e secretário, que já estavam atuantes, mais quatro oficiais e seis deputados eleitos nos três dias da Festa do Divino Espírito Santo (Pentecostes), que a irmandade se comprometia estatutariamente a promover anualmente.<sup>566</sup>

Pelo menos, vinte e um dos quarenta e sete homens de negócio tiveram contato muito próximo com o comércio de africanos escravizados. Desses, apenas Frutuoso Vicente Viana não consta como armador, mas investia no tráfico.<sup>567</sup> Alguns deles como o provedor Antônio Correa Seixas, Antônio Cardoso dos Santos, Francisco Gomes Loures, Jacomé José de Seixas, João Dias da Cunha, João Machado de Miranda, Joaquim Ignácio da Cruz, Manoel Álvares de Carvalho, Manoel da Costa de Oliveira e Manoel do Ó Freyre eram experientes negreiros. Todos eles armaram, no mínimo, cinco expedições escravistas à África ao longo da vida. Antônio Correa Seixas e Jácome José de Seixas eram, também, membros da Irmandade do Senhor do Bonfim, locus privilegiado de traficantes de escravos.<sup>568</sup> Vejamos na tabela seguinte a participação de armadores de

---

<sup>565</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 70, doc. 5918 (Bahia, ant. 10/03/1741); APEB, SCP, OR, v. 41, d. 6-6B (Bahia, 04/09/1743); APEB, SJ, LN 91, f. 232v-234f (Bahia, 18/10/1752); AHU, CU, BA/CA, cx. 9, doc. 1615-1617 (Bahia, 20/03/1755); AHU, CU, BA, cx. 124, d. 9673 (Bahia, 25/03/1755); AHU, CU, BA/CA, cx. 14, doc. 2573-2579 (Bahia, 20/08/1757).

<sup>566</sup> AHU, CU, RJ/CA, cx. 79, doc. 18327-18331, cf. art. 4 a 8. Catherine Lugar afirma que em Salvador eram eleitos doze homens de negócio residentes em seu porto, cf. *The Merchant Community of Salvador*, p. 24.

<sup>567</sup> Relação dos fretes da carga que transportava a Corveta Nossa Senhora da Esperança e São José, do capitão Antônio da Costa Bastos, (s/l, s/n, s/d), AHU, CU, BA/CA, cx. 51, doc. 9625 (anexo ao n. 9619).

<sup>568</sup> Escritura de doação e arrendamento que faz o reverendo licenciado José de Oliveira à Irmandade do Senhor Bom Jesus do Bomfim (Bahia, 14/02/1752), APEB, SJ, LN, nº 91, f. 118v-119v. Documento transcrito em Carlos Ott, *Evolução das artes plásticas nas Igrejas do Bonfim, Boqueirão e Saúde*, Salvador, UFBA/CEB, 1979, p. 125-127.

navios negreiros na administração da Mesa do Bem Comum.

**Tabela 3.1 – Relação de confrades da administração da Mesa do Bem Comum que armaram navios negreiros**

ANO	CONFRADES	ARMADORES	% DE ARMADORES
1741	10	3	30,0
1743	11	4	36,3
1752	8	2	25,0
1753	12	5	41,6
1755	13	5	38,4
1757	12	7	58,3

Fonte: AHU, CU, BA/AV, cx. 70, doc. 5918 (Bahia, ant. 10/03/1741); APEB, SCP, OR, v. 41, d. 6-6B (Bahia, 04/09/1743); APEB, SJ, LN 91, f. 232v-234f (Bahia, 18/10/1752); AHU, CU, BA/CA, cx. 9, doc. 1615-1617 (Bahia, 20/03/1755); AHU, CU, BA, cx. 124, d. 9673 (Bahia, 25/03/1755); AHU, CU, BA/CA, cx. 14, doc. 2573-2579 (Bahia, 20/08/1757); TSTD.

Diante do que se apresenta na tabela acima, foi apenas na década de 1750 que os armadores de navios negreiros alcançaram mais de 40% dos dirigentes da Mesa. E somente no último ano de sua existência, em 1757, eles seriam maioria.<sup>569</sup> Agora sim, um provável domínio desse subgrupo do comércio baiano na Mesa. Era tarde demais! Talvez já não existissem motivos para um “domínio” dos traficantes na Mesa. O Alvará de 1756 acabara com a “lei dos 24 navios”, e tornava o tráfico livre a todos. Aquele seria o último ano da Mesa, porém, disso eles não sabiam, ainda. Esses homens, no entanto, não investiam apenas no mercado africano.

Os confrades da Mesa de Bom Comum eram homens de negócio com relações comerciais com outros nacionais e estrangeiros no Brasil ou no Reino. Credores na colônia, alguns deles também eram representantes comerciais do capital europeu, remetendo os lucros para a Europa em açúcar, couros, sola e ouro.

Muitos desses produtos eram negociados com a comunidade estrangeira sediada em Lisboa, esta, por sua vez, foi responsável por 7% do crédito negociado no 2º cartório

---

<sup>569</sup> Mais pesquisas sobre a composição da Mesa nas décadas anteriores e a posse de navios negreiros poderão iluminar melhor esses números. Nireu Oliveira Cavalcanti afirma que 78,39% dos homens de negócio que propuseram a criação da Mesa do Rio não tinham “envolvimento com o tráfico negro”, cf. “O comércio de escravos novos no Rio setecentista”, in. Manolo Florentino (org.), *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005, p. 50-51.

daquela praça, no mesmo período analisado neste capítulo.<sup>570</sup> Como falado nos capítulos anteriores, para atingir os mercados europeus, “por sua conta e risco”, eram dependentes de boas relações comerciais em Lisboa. Vejamos.

O primeiro “procurador do comércio”, Domingos de Azevedo Coutinho desde cedo negociava com açúcar. Em 1704, mandou 77 caixas de açúcar para Lisboa, enquanto na frota de 1725 foram mais 109. Nesse mesmo ano, o provedor Antônio Correa Seixas carregou outras 393 caixas do produto para aquela praça.<sup>571</sup> Oito anos depois, o também membro da mesa, “Antônio da Silveira ou da Silva Guimarães”, remeteu a Lisboa duas esfriadeiras de ouro pesando 23 marcos, 3 oitavas e 36 grãos.<sup>572</sup>

Bento da Silva Marinho, destacado homem de negócio de Lisboa da primeira metade do século XVIII, teve fortes laços com a praça da Bahia. Possuía juros do sal de Setúbal, era sócio em embarcações participando do mercado de fretes, atuou no mercado de escravos, açúcar e crédito. Na década de 1720, teve uma sociedade ou companhia com Romão da Costa Freitas (caixa em Lisboa) e homens de negócio da Bahia: Antônio Correa Seixas e Manoel Gonçalves Viana (caixa em Salvador). Recebia seus dividendos em açúcar.<sup>573</sup> Romão da Costa, por sua vez, aparentemente tinha boas relações com praças estrangeiras, afinal, em 1727, recebera procuração de Félix Antônio da Silva Soares e Jacinto Barbosa, moradores em Salvador para, na ausência de Antônio da Silva Lisboa, representá-los em “Londres e Holanda e em toda parte”.<sup>574</sup>

Uma procuração registrada em Salvador, em 1739, exemplifica bem os interesses desses homens em múltiplas praças do Império, assim como sua participação no mercado de fretamento de navios. Domingos Lucas de Aguiar, Miguel de Passos Dias, Antônio

---

<sup>570</sup> Leonor Freire Costa, Maria Manuela Rocha e Paulo Brasil de Brito, “Os impactos do terramoto de 1755 no mercado de crédito de Lisboa”, *Ler História*, n° 72 (2018), p. 95, DOI: 10.4000/lerhistoria.3388.

<sup>571</sup> ANTT, JAT, mç. 96, cx. 82 (1704); ANTT, JAT, mç. 98, cx. 86 (1725). Esses anos são aleatórios, pois a pesquisa não visava formar a série completa, e possível, do comércio de açúcar. Serve-nos, pois, de exemplo de atuação comercial, não do comércio real movimentado por eles.

<sup>572</sup> Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que vice-rei e capitão-general do estado do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses e o provedor da Casa da Moeda da Bahia, representa das esfriadeiras e correntes de ouro que entram na Casa da Moeda (Bahia, 07/11/1733), AHU, CU, BA/CA, cx. 46, doc. 4122 (Entregue à Casa da Moeda da Bahia em 14/01/1733).

<sup>573</sup> ANTT, HSJ, cx. 55, doc. 9 (Quitação à testamenteira do enteado Francisco Correia Moniz, 1731) e doc. 12 (Escritura da entrega que fiz de dinheiro e caixas de açúcar à mesa da Congregação em 16 de fevereiro deste ano [de 1730]).

<sup>574</sup> APEB, SJ, LN, n° 48, f. 280v-282 (Bahia, 02/09/1727) “em primeiro lugar a Antônio da Silva Lisboa e em sua ausência a Romão da Costa Freitas”. Romão também foi procurador do capitão de mar e guerra Bernardo Jorge dos Santos cf. APEB, SJ, LN, n° 55, f. 208-209v (Bahia, 25/01/1731).

Correa Seixas, o sargento-mor Manoel Fernandes da Costa, Manoel Fernandes de Azevedo, Antônio de Castro e José da Silva Costa, homens de negócio da praça da Bahia, eram interessados em um oitavo da nau *Jesus Maria José*, que se encontrava na Baía de Todos-os-Santos para seguir viagem para Lisboa. Manoel Teixeira de Carvalho, morador e procurador deles todos em Lisboa, também era “interessado em um oitavo na dita nau”, indicando que se tratava de uma embarcação em sociedade das suas praças, no mínimo. Em Lisboa, outorgaram mais três procuradores.<sup>575</sup>

Tanto no Rio de Janeiro quanto em Pernambuco estabeleceram, também, três procuradores, nessa última praça, o importante negreiro José de Freitas Sacoto. Todos os interessados possuíam, assim, o direito de representar os demais sócios na Bahia e “em toda parte [...] [o] capitão dela, Antônio Gonçalves Cruz, ou quem seu cargo servir”. Pelo que se pode depreender do trecho a seguir, por mais que os interessados aventurassem o retorno da nau ao porto de Salvador, o seu maior interesse é que ela fosse para o Rio de Janeiro, o porto do ouro. Assim

davam mais especial poder a qualquer dos ditos seus Procuradores [...] fazendo-a navegar para Cidade do Rio de Janeiro, ou para esta Bahia seguindo melhor conveniência [...] para o que se obrigam eles interessados cada um [...] em Lisboa com todo o dinheiro que lhe for necessário [...] para as despesas da descarga da [presente] viagem e *custeamento do que com o favor de Deus há de fazer para a dita cidade do Rio de Janeiro.*<sup>576</sup>

Os instrumentos de procurações dimensionam a amplitude de atuação dos homens de negócio de uma praça mercantil. O mapa a seguir apresenta o destino das procurações outorgadas pelos confrades administradores da Mesa do Bem Comum e por ela própria. Para compô-lo, foram consideradas todas as procurações individuais emitidas em Salvador, o que significa dizer que um procurador podia representar mais de um confrade.

O número de procuradores residentes em Lisboa só é comparável aos residentes em Salvador. Rio de Janeiro, Pernambuco e o Porto seguem num segundo plano com números de procurações muito próximos. Na África, as ilhas de São Tomé e do Príncipe, juntas, receberam mais instrumentos de representação que Luanda e Benguela juntas. Por fim, cabe destacar as procurações emitidas pelos confrades armadores de navio negreiro para a Costa da Mina, que também as faziam para serem representados por capitães

---

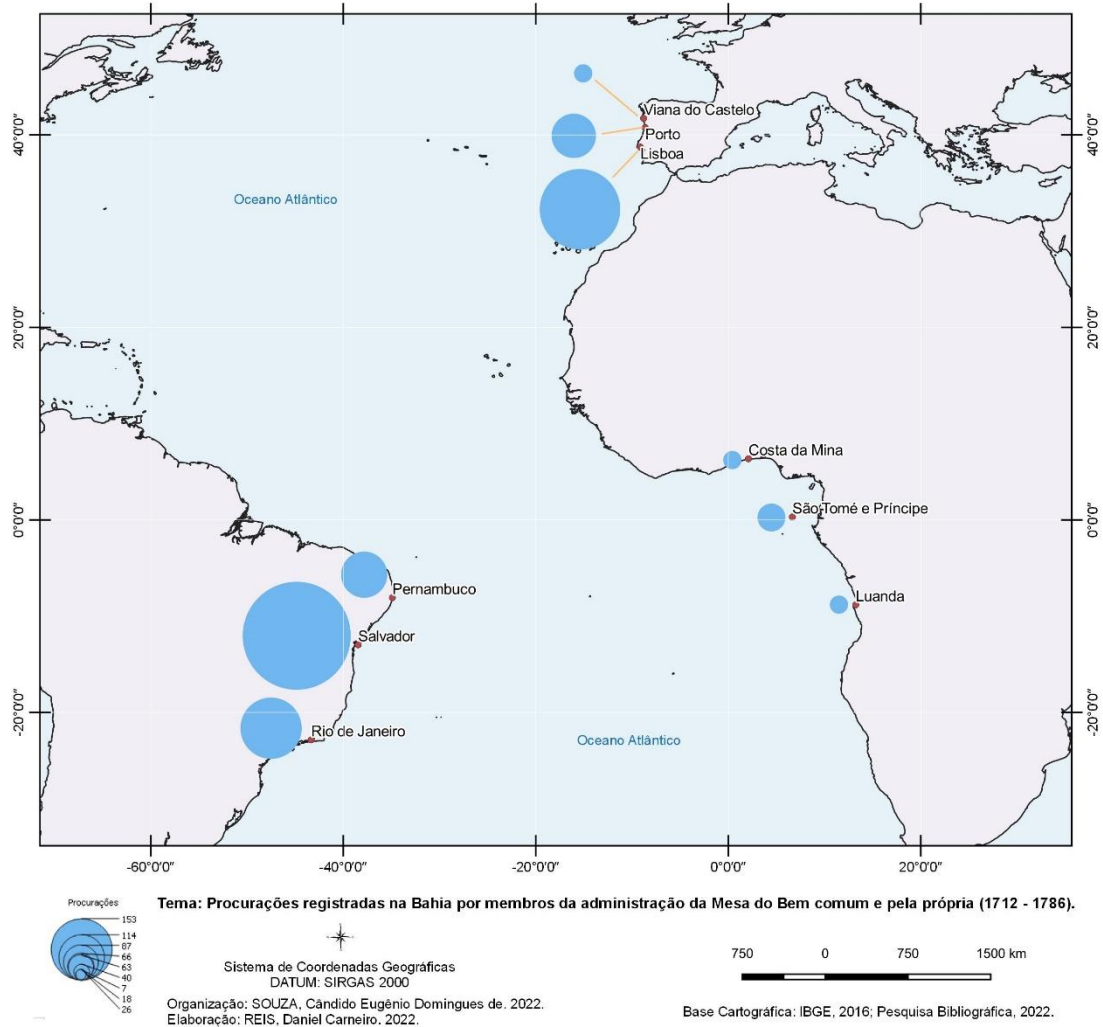
<sup>575</sup> APEB, SJ, LN, nº 70, fl. 7v-9v.

<sup>576</sup> *Idem*, (grifo meu).



negreiros, mestres, escravões e demais tripulantes nos portos da Costa da Mina ou alhures, durante a viagem.

**Mapa 4 – Procurações registradas na Bahia por membros da administração da Mesa do Bem Comum e pela própria (1712-1786)**



Fonte: APEB, SJ, LN (1712-1786). Usei Pernambuco, ao invés de Recife e Olinda, justifica-se por ser a forma como aparece nas procurações.

Uma figura ainda pouco conhecida para a história do comércio da Bahia é o inglês Gabriel Prynne, morador no Rio de Janeiro. Entre 1748 e 1760, foram registradas cinco procurações de homens de negócio administradores da Mesa da Bahia.<sup>577</sup> Entre eles os

<sup>577</sup> Procuração de Simão Pinto de Queirós (Bahia, 01/08/1752), APEB, SJ, LN, n° 91, f. 196v-197v; Procuração de João Machado de Miranda (Bahia, 11/11/1756), *idem*, n° 99, fl. 153-154; Procuração de

poderosos Simão Pinto de Queirós e Joaquim Ignácio da Cruz. Este último registrou duas procurações para Gabriel Prynne.

A primeira, datada de 1748, dava poderes a Prynne e a Antônio Lopes da Costa para, na “cidade do Rio de Janeiro ou em outra qualquer parte, poderem cobrar quatro escravos de duas carregações pertencentes aos outorgantes que vão no navio de capitão André Marques por invocação *São Pedro, e Santo Antônio de Lisboa* no Juízo dos Ausentes ou de qualquer parte donde se acharem os ditos quatro escravos ou os seus produtos”.<sup>578</sup> A outra, de 1751, instituía três representantes no Rio de Janeiro, entre eles Prynne, e na Nova Colônia do Sacramento, mostrando sua atuação mercantil na fronteira com o Império espanhol. Ligava os interesses estabelecidos em Lisboa e Salvador com a rota da prata espanhola e do ouro das minas, que passavam ambas pelo Rio.<sup>579</sup>

Gabriel Prynne e Antônio Lopes da Costa, procuradores de Cruz no Rio de Janeiro, figuram como alguns dos maiores remetentes de ouro para Lisboa, entre 1751 e 1761. O banco de dados de Costa, Rocha e Sousa aponta que, juntos, eles registraram 84 remessas. Sozinhos, Prynne foi responsável por mais 39 remessas, enquanto Lopes da Costa respondeu por oito e mais uma em “companhia” desconhecida. Dentre os receptores em Lisboa constam vários estrangeiros e alguns conhecidos nossos, como Luís Coelho Ferreira que recebeu 6:152\$000 réis em moedas de ouro divididos em seis remessas.<sup>580</sup> Analisando as redes transimperiais do tráfico português, Filipa da Silva afirmou que alguns dos sócios de Luís Coelho “se dedicavam ao comércio de escravos em áreas controladas pelos britânicos, incluindo Barbados”.<sup>581</sup>

Poucos homens de negócio sediados na Bahia na primeira metade do século atuaram de forma tão diversificada e em múltiplos espaços quanto Joaquim Ignácio da Cruz, membro da administração da Mesa em 1755. Desde a década anterior, ele tinha sociedade com seu irmão José Francisco da Cruz e o também confrade Antônio Cardoso dos Santos, para o comércio com a Costa da Mina, conforme se verá no capítulo 5. Foi importante negociante de açúcar. Em 1748, “Joaquim Ignácio da Cruz e Companhia.” remeteram a Lisboa 277 caixas e 34 fechos do produto. Os irmãos Cruz viveram em

---

Antônio dos Santos Palheiros por si e como testamenteiro de Francisco Gomes Salgado (19/01/1760), *idem*, nº 102, f. 157v.

<sup>578</sup> Procuração de Joaquim Ignácio da Cruz e Manoel Pereira Viana (Bahia, 12/04/1748), APEB, SJ, LN, nº 85, f. 178-179v.

<sup>579</sup> Procuração de Joaquim Ignácio da Cruz (Bahia, 01/10/1751), APEB, SJ, LN, nº 91, f. 46f-47.

<sup>580</sup> [http://ghes.iseg.utl.pt/ouro\\_brasil](http://ghes.iseg.utl.pt/ouro_brasil).

<sup>581</sup> Silva, “Trans-Imperial and Cross-Cultural Networks”, p. 63-64.

Salvador na década de 1740.<sup>582</sup>

Essas relações continuaram na segunda metade do XVIII, quando já não existia mais a Mesa dos homens de negócio, nem se discutia a formação de companhias monopolistas. Em 1775, João Rodrigues de Almeida, membro da administração da Mesa de 1755, enviou a Lisboa 94\$490 réis para “Felix Teixeira de Mattos, ausente a Ignacio Pedro Quintela, e na deste a Antônio Fernandes Soares”.<sup>583</sup>

Eram já outros tempos...

\*\*\*

A criação da Mesa de Inspeção do Açúcar e do Tabaco da Bahia, fruto do reordenamento político-administrativo da Era Pombalina, provocou novos conflitos de interesses no corpo mercantil, colocando a antiga Mesa do Bem Comum em confronto direto com as normativas recém-chegadas do Reino. À frente delas, o polêmico e poderoso intendente geral do ouro e primeiro presidente da Mesa de Inspeção, Wenceslau Pereira da Silva. O embate inicial foi sobre o preço do açúcar e o atraso na partida das frotas.<sup>584</sup> Como vimos, muitos dos traficantes de escravos, membros da Mesa do Bem Comum, eram também grandes negociantes de açúcar com o Reino e a ilha de Madeira.

Coube à Mesa do Bem Comum indicar duas pessoas para servir como deputados na Mesa de Inspeção, “sendo um deles homem de negócio e outro lavrador de tabaco”. Com a sua extinção, em 1757, dois membros da Mesa do Bem Comum foram eleitos pela Mesa de Inspeção uma vez que já não existia mais uma instituição representativa dos comerciantes. Em 27 de agosto daquele ano, reuniram-se “o desembargador intendente geral Sebastião Francisco Manoel, com o capitão Antônio de Souza Coutinho Fidalgo de Sua Majestade e senhor de engenho, Deputado que foi desta Mesa, e agora chamado a ela por impedimento do atual André de Brito de Castro, grão mestre enfermeiro, e Lourenço da Silva Niza, deputado atual por parte do negócio” e, “por parte dos lavradores de tabaco, votaram uniformes em Diogo Álvares Campos, morador nos campos da Cachoeira,

---

<sup>582</sup> APEB, SJ, LN, nº 82, f. 96-101; ANTT, JAT, mç. 99 (1748). Segundo Schwartz, na década de 1690 a caixa de açúcar variou de 35 a 40@; em 1741, a caixa de açúcar remetida da Bahia para Lisboa teve média de 39@. Um “fecho” era uma caixa menor e tinha “de um terço a metade do tamanho das caixas maiores”, cf. *Segredos internos*, p. 113.

<sup>583</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 48, doc. 8961-8962 (Bahia, 23/10/1775).

<sup>584</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 129-130; Novais, *A Mesa de Inspeção do Açúcar*, p. 156-157.

lavrador antigo deste gênero com bom nome [...] e por parte do negócio votaram em Frutuoso Vicente Viana, homem dos principais desta praça, que servia na Mesa do Bem Comum abolida”.<sup>585</sup>

Os ventos de Pombal sopravam o comércio livre para Europa e Costa da Mina, mas uma política mais centralizada na figura do marquês feita em nome de seu monarca.

### **Companhias, Mesas e um mundo em movimento: algumas conclusões**

Criar ou não companhias de monopólio para o tráfico negreiro da Costa da Mina não era uma decisão simples ou sinal de rivalidades entre Lisboa e Salvador. As disputas envolviam algo muito maior e mais importante: a própria defesa e a estabilidade do Império. Enquanto os portugueses gastavam tempo e correspondências relendo e discutindo os Tratados de Paz e Comércio com os neerlandeses, estes não tinham dúvidas de todos os seus direitos na costa afro-ocidental. Por vezes, até mesmo diplomatas lusitanos confessavam que Portugal não soube deixar escrito seu direito de comercializar em territórios sob domínio colonial das Províncias Unidas dos Países Baixos.

Não era apenas o Atlântico que corria risco de ataques, na Ásia a VOC também representava perigo ao já debilitado Estado da Índia, com tantos problemas com seus vizinhos. Exigindo grandes investimentos numa marinha de guerra, Portugal não poderia entrar num conflito cuja dimensão poderia ser global (e as perdas superiores aos potenciais ganhos), apenas pelo capricho de se montar uma companhia monopolista para o comércio negreiro. Portugal chegaria ao século XIX sem reverter a situação de desvantagem de sua marinha mercante para fazer frente às nações europeias ao norte, amigas ou não. Isso, também, nos tem muito a dizer sobre o seu enfrentamento parcimonioso aos neerlandeses na Costa da Mina ao longo do Setecentos. Esse ponto converge com questões imperiais inerentes a Portugal.

Nenhum homem de negócio estava interessado em bancar uma pequena frota de guerra para defender seus navios negreiros das galeras da WIC na África. Muito menos estavam dispostos em mudar o casco de suas embarcações (e reduzir a quantidade de africanos transportados) para armá-los com canhões, aumentar a tripulação e os gastos da

---

<sup>585</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 16, doc. 2854 (anexo ao doc. 2853). Ver também Tereza C. Kirschner, *José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu: itinerários de um ilustrado luso-brasileiro*, São Paulo, Alameda; Belo Horizonte, PUC-Minas, 2009, p. 91-92; Novais, *A Mesa de Inspeção*, p. 156-158.

viagem. Muito menos construir novos cascos com tais adaptações.

Quanto ao caráter interno dos projetos, o capital era aberto a todos os vassallos del-Rei. Os homens de negócio de Lisboa que propuseram companhias já tinham uma vida econômica na colônia americana e, portanto, as suas propostas não representavam uma queda de braços nesses níveis. Poderiam sim, representar uma briga entre redes mercantis e o caso de Antônio Marques Gomes muito bem evidenciou essa situação. Além disso, questões práticas inviabilizavam a concentração dos navios negreiros em Lisboa: a começar com a longa jornada que tabaco de terceira sofreria ao sair do Recôncavo baiano até chegar à Costa da Mina, passando antes por Lisboa e sofrendo com as intempéries do Atlântico Norte. Na Corte, os armadores enfrentariam novo problema, qual seja, arregimentar uma tripulação africana que servisse como língua (intérprete) nos navios e no comércio. Na Costa da Mina, teriam de reanimar e convencer o mercado africano, uma vez que este fazia distinção entre navios do Brasil e de Portugal.

Então, conselheiros e diplomatas não estavam seguros de que as companhias fossem o melhor caminho para o comércio português. Nem os homens de negócio tinham o discurso alinhando. Pareciam-lhes mais importante a discussão entre mercado livre *versus* mercado monopolizado. E, até mesmo os que se delongavam nessa discussão, também não estavam convencidos da eficácia de uma companhia. Foi o caso do marquês de Abrantes que, já tendo defendido a empresa monopolista, foi severamente contrário a elas em 1721, justificando com a defesa das *joias da coroa*.<sup>586</sup> Ao que parece, a primeira metade do Setecentos ainda sofria com as más lembranças da Companhia Geral do Brasil. Por outro lado, suas congêneres no resto da Europa não ofereciam os melhores exemplos para que Portugal pudesse segui-las.

Na Bahia, a discussão entre comércio livre ou monopolista seria decidida em 1756 com a abolição dos “24 navios do número” pela nova política pombalina. O mesmo Pombal que pensou a reestruturação das praças negreiras de Pernambuco e Maranhão com o monopólio do comércio pelo grupo mercantil que ele organizava e legitimava no governo de d. José. Essa história se confunde com o ocaso das mesas de comércio no Reino e no ultramar.

---

<sup>586</sup> Analisando uma das três condições “inadmissíveis” para o marquês de Abrantes, este considerou que “os 25% que sobre os lucros da Companhia prometiam a el-Rei, não tinham comparação com os 23% dos direitos da Alfândega”, Rau e Silva (orgs.), *Os manuscritos da Casa de Cadaval*, v. 2, p. 296-297, doc. 392 (Paço, 06/03/1721).

O conturbado ano de 1755, ao que parece, começou sem maiores percalços para as confrarias mercantis. Em 31 de janeiro, Sua Majestade, com assinatura de Sebastião José, remetia ao João Soares Tavares, chanceler da Relação do Rio de Janeiro, o pedido dos homens de negócio daquela cidade para análise do pedido e dos capítulos do estatuto da Mesa e para que em seguida enviasse “o seu parecer, com os mesmos papéis à real presença do mesmo senhor por esta Secretaria de Estado”.<sup>587</sup> Até esse momento, não estava certo de que as Mesas representavam um problema para o rei e o seu ministro. As coisas mudariam, completamente, em meados do ano, quando a Mesa de Lisboa contestou a criação da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Como já vimos, a ira de Pombal foi implacável.

---

<sup>587</sup> AHU, CU, RJ/CA, cx. 79, doc. 18328.

## PARTE II – ARMADORES, CAPITAL E MERCADOS

O tráfico negreiro foi (sempre) uma atividade lucrativa na economia moderna. A Bahia desde final do século XVII já possuía um grupo mercantil importante que financiava transações comerciais com a África e o interior do Brasil. Tais lucros eram conhecidos pelos homens de negócio de Portugal, e especialmente de Lisboa, atraindo-os a investir (ou se manter) nesse ramo comercial com seus sócios e representantes na Colônia.

Salvador, no entanto, no alvorecer do XVIII, intensificava seu comércio com uma região africana sem presença colonial lusitana: a Costa da Mina. Desse modo, a porta para o comércio da Mina para os lisboetas era a praça da Bahia. Por outro lado, sociedades com reinóis poderiam fortalecer os laços mercantis dos traficantes baianos para vender outras mercadorias que eles negociavam, como o açúcar, o tabaco e os couros de gado vacum.

Através da comunidade estrangeira de Lisboa e Porto, os homens de negócio de Salvador ampliavam suas conexões com mercados internacionais europeus. Tais laços também estreitavam parcerias comerciais com homens de negócio hindus estabelecidos em Goa. O giro de seu capital também fomentava e financiava o comércio interno de redistribuição de escravos, mercado do qual dependiam os traficantes atlânticos para revender os cativos que traziam da África.

Entendo o mercado como “superfícies mercantis coerentes” criados pelos homens de negócio, conforme disse Braudel. Os espaços que atraíam os comerciantes a mandar suas mercadorias, outorgar procurações, fornecer crédito a terceiros que frequentavam o mesmo local ou praças distantes. Ainda abordando essa geografia do mercado, o autor fala que é “útil desenhar o espaço instável dominado por uma firma, uma praça comercial, uma nação, ou ocupado por um determinado comércio: o trigo, o sal, o açúcar, a pimenta-do-reino, ate os metais preciosos”.<sup>588</sup>

No caso aqui analisado, este espaço é dominado por pessoas africanas transformadas em mercadorias, um mercado de mão de obra escravizada que teve em Salvador, no longo século XVIII, seu expoente máximo. Kelmer Mathias, analisou esse

---

<sup>588</sup> Braudel, *Civilização material*, v. 2, cap. 2.

fenômeno focando no ouro das minas, ao que chamou de *espaço economido do ouro*. Neste, como veremos à frente, a Bahia foi protagonista na primeira metade da centúria, mas muda no último quartel em direção à área produtora de algodão e necessidade de mão de obra. O espaço do mercador, lembrou Braudel, é mutável, pode crescer conforme a rede na qual está inserido, pode seguir uma moda, uma demanda. Assim se comportaram os traficantes da Bahia.<sup>589</sup>

Essa segunda parte presta-se a discutir a atuação dos traficantes que compunham o mercado negreiro de Salvador e como esse gigantesco comércio era executado. Para tanto, inicialmente tomo os dados do *Slave Voyages* para conhecermos os principais envolvidos no maior mercado negreiro das Américas da Idade Moderna. Em seguida, centro a atenção aos instrumentos formais (aqueles registrados no tabelionato de notas) utilizados por esses homens e mulheres para compor sociedades, fornecer e tomar crédito que financiassem as carregações para a África e interior do Brasil.

Para além disso, analiso a participação destes mesmos homens de negócio no mercado de redistribuição de africanos escravizados para as outras capitanias tanto diretamente, mandando seus caixeiros levar os cativos para revender, como indiretamente através do financiamento dos “homens de caminhos”.<sup>590</sup> Esse último objetivo, que será tema do capítulo seis, perceberemos, mais uma vez, a ligação entre os interesses de lucros dos traficantes de Salvador com os centros nervosos por braços cativos. Ambos os fenômenos reagentes aos estímulos da economia global.

---

<sup>589</sup> Carlos L. Kelmer Mathias, *As Múltiplas Faces da Escravidão: o Espaço Econômico do Ouro e sua Elite Pluriocupacional na Formação da Sociedade Mineira Setecentista, c. 1711 - c. 1756*, Rio de Janeiro, Mauad X, FAPERJ, 2012, p. 27-36.

<sup>590</sup> Uso aqui a expressão de Isnara Pereira Ivo, *Homens de caminhos: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa. Século XVIII*, Vitória da Conquista, Edições UESB, 2012



## CAPÍTULO 4 – DECOMPONDO NÚMEROS: OS REGISTROS DE VIAGENS NEGREIRAS PARA BAHIA

Em 3 de março de 1731, Vasco Fernandes César de Meneses, conde de Sabugosa, após consultar os homens de negócio da praça mercantil da Bahia, respondeu ao secretário de estado Diogo de Mendonça Corte Real sobre os motivos pelos quais se devia manter o comércio com a Costa da Mina. Afirmava o vice-rei que, “do negócio da Costa da Mina, vivem todos estes moradores, porque ou se utilizam por meio de mandarem algumas carregações, ou se interessam nas compras e vendas que fazem com os senhores das embarcações, e mais pessoas que nelas embarcam”.<sup>591</sup>

Não era objetivo do vice-rei fazer uma análise sociológica dos interessados neste comércio, no entanto, hoje sabemos que ele estava certo. Todos buscavam, direta ou indiretamente, investir na rota comercial da Bahia com a Costa da Mina. Não me refiro a todos como quantidade de pessoas, mas aos tipos sociais. Dos mais importantes sujeitos da administração e da economia da “potentíssima Capitania da Bahia”,<sup>592</sup> aos mais modestos donos de algum numerário suficiente a encomendar um escravo na costa africana, todos almejavam os lucros do mercado negro.<sup>593</sup>

---

<sup>591</sup> Carta do conde de Sabugosa para Diogo de Mendonça Corte Real (03/03/1731), APEB, SCP, OR 27, f. 174-177, doc. 78. Dentre outros autores, Pierre Verger já analisou esse documento, cf. *Fluxo e refluxo*, p. 95-97, 110-111 (transcrição).

<sup>592</sup> Caldas, *Notícia geral de toda esta Capitania da Bahia*, p. 41.

<sup>593</sup> Sobre atuação de pessoas de menor cabedal, incluindo escravos e alforriados, no tráfico de Salvador cf. Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 158-180; Carlos da Silva Jr., “Tráfico, escravidão e comércio em Salvador do século XVIII: a vida de Francisco Gonçalves Dantas, 1699-1738”, in. João José Reis e Elciene Azevedo (orgs.), *Escravidão e suas sombras: ensaios de um grupo de pesquisa*, Salvador, EDUFBA, 2012, p. 143-186; Luis Nicolau Parés, “Milicianos, barbeiros e traficantes numa irmandade católica de africanos minas e jejes (Bahia, 1770-1830)”, *Revista Tempo*, v. 20 (2014), p. 1-32 (no mesmo volume pode acessar a versão em inglês “Militiamen, barbers and slave-traders: Mina and Jeje Africans in a catholic brotherhood (Bahia, 1770–1830)”); do mesmo autor, “Entre Bahia e a Costa da Mina, libertos africanos no tráfico ilegal”, in. Raggi, Figueirôa-Rego e Stumpf (orgs.), *Salvador da Bahia*, p. 13-49; Hicks, *The Sea and the Shackle*, cap. 4; Daniele Santos de Souza ““Preto cativo nada é seu?": escravos senhores de escravos na Cidade da Bahia no século XVIII”, in. Raggi, Figueirôa-Rego e Stumpf (orgs.), *Salvador da Bahia*, p. 59. Sobre a “arraia miúda” do tráfico carioca com Angola ver Jaime Rodrigues, *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola para o Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2005, cap. 3; Estevam Costa Thompson, *Negreiros nos mares do Sul: famílias traficantes nas rotas entre Angola e Brasil em fins do século XVIII*, dissertação (mestrado em História), UnB, 2006, p. 32-33 e 83-85.

O documento que abre este capítulo tinha o objetivo de defender o comércio com a Costa da Mina em detrimento de todos os demais portos africanos. Nesse ponto, não devemos considerá-lo ao pé da letra. O investimento em navios negreiros destinados a Angola, Moçambique ou ilhas Atlânticas, assim como nos demais navios mercantes portugueses, estava aberto a quaisquer investidores. Bastava ter o suficiente para comprar as mercadorias da carga, pagar as taxas e fretes e encomendar a algum marinheiro daquelas rotas que comprasse cativos no mercado africano. Não era imperativo, pois, ter navio ou grande capital para investir no comércio negreiro português, bastava seguir o ritual inerente a qualquer comércio livre de medidas monopolistas.<sup>594</sup>

Seguindo os nomes dos armadores de navios negreiros, este capítulo tem como objetivo analisar os números de senhorios que movimentaram a praça escravista da Cidade da Bahia entre 1690 e 1817. Ressalta-se que não se trata aqui de um estudo pormenorizado sobre todos os agentes envolvidos nesse comércio. A pesquisa centra-se naqueles que foram registrados pela burocracia real como senhorios da embarcação. Capitães negreiros, marinheiros, agentes que encomendavam cativos, demais investidores podem aparecer ao longo da tese para melhor conhecimento do que se enseja, mas, de modo algum, é o seu foco.

### **Papéis (inter)conectados: senhorios, armadores e investidores**

Antes de analisar o número de viagens e de seus responsáveis, é importante conhecer melhor o imbricamento de três atores primordiais a essa pesquisa: senhorios, armadores e investidores.

Os agentes mais importantes de uma viagem marítima mercantil eram os senhorios (proprietários da embarcação), os armadores, os financiadores (investidores), o caixa, o capitão ou mestre do navio e os tripulantes. Uma única pessoa poderia, sem problemas, ocupar mais de um desses papéis, vide os capitães negreiros estudados por mim em trabalho anterior. Alguns deles atuaram como capitão do navio, piloto e armador da expedição.<sup>595</sup> Um bom exemplo foi o capitão negreiro Domingos Dias da Silva,

---

<sup>594</sup> A nau da Índia *Nossa Senhora da Conceição* desembarcou em Salvador 143 africanos de 26 senhores que os recebia a consignação ou havia encomendados aos tripulantes, cf. *Relação dos escravos...* (Bahia, 07/01/1741), AHU, CU, Bahia, cx. 01, doc. 20 (Anexo ao doc. 18); Silva Jr., “Tráfico, escravidão e comércio”, p. 143-186; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 124, 140, 226.

<sup>595</sup> Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”.

estudado por Maximiliano Menz, que alcançou o posto maior da economia moderna: arrematou o último contrato dos escravos de Angola em 1765.<sup>596</sup>

Assim sendo, infelizmente, os silêncios das fontes não nos ajudam a simplificar o entendimento dos papéis desenvolvidos pelos agentes do tráfico negreiro. As fontes registram essas pessoas como “senhorios do navio” o que nos leva a considerá-los os proprietários do casco, individualmente ou em sociedade. Exemplo disso é o pedido dos senhorios Domingos Ramos da Costa e Gabriel Ribeiro para que a sumaca *Nossa Senhora da Ajuda e Conceição* fosse autorizada a ir à Costa da Mina. Essa embarcação já fazia o comércio naquela costa, pois é a mesma da qual “fora senhorio Manoel Soares Ferreira, e eles arremataram aos herdeiros” dele.<sup>597</sup> Como podemos notar, o senhorio poderia ser uma única pessoa ou uma sociedade. Vejamos outro caso contemporâneo a esse.

Como mostrou Rae Flory, o navio negreiro *Nossa Senhora da Ajuda e Santo Antônio* pertencia a uma sociedade composta, em partes iguais, por três homens de negócio moradores de Salvador: Rafael Gomes de Abreu, Domingos Lopes dos Santos e João de Abreu Soares. Em maio de 1699, Rafael resolveu vender metade de seus efeitos ao homem de negócio, médico licenciado e cristão novo Manoel Mendes Monforte. Abreu e Monforte passaram a possuir cada um 1/6 da embarcação<sup>598</sup>, às vezes aparecendo como *Nossa Senhora da Ajuda, Santo Antônio e Almas*. Entre 1692 e 1709, essa embarcação também teria feito dezoito viagens para a Costa da Mina, mas os dados de seu registro no tráfico são disformes: duas viagens em nome de Domingos Lopes dos Santos e João

---

<sup>596</sup> Maximiliano Menz, “Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: a trajetória de um grande traficante de Lisboa”, *Revista Tempo*, v. 23 n° 2 (2017), p. 383-407.

<sup>597</sup> APEB, SCP, Alvará 440, f. 34 (Salvador, 03/08/1705). Há mais duas viagens dessa sumaca: uma em nome do senhorio antigo Manoel Soares Ferreira (f. 17, 28/05/1704) e outra com os novos donos (f. 39, 30/01/1706). No *Slave Voyages* contam onze viagens em nome da sumaca *Nossa Senhora da Ajuda e Conceição*, entre 1695 e 1706. Não consta o senhorio em quatro delas entre 1695 e 1698, para outras cinco o senhorio foi Manoel Soares Ferreira (1699-1704); há duas viagens em 1706 (uma em nome de Domingos Ramos e Gabriel Ribeiro) e outra sem senhorio identificado, cf. TSTD, # 50059, 50080, 48960, 50126, 50145, 50170, 50191, 50215, 50245, 50270, 47565, acesso em 18/07/2021.

<sup>598</sup> Escritura de venda que faz Rafael Gomes de Abreu a Manoel Mendes Monforte da metade [do seu terço] de uma sumaca (Bahia, 15/05/1699), APEB, SJ, LN, n° 15, f. 5-6. Esse documento foi utilizado por Rae Flory como modelo da posse de embarcação por sociedade, cf. *Bahian Society*, p. 245. Manoel Monforte tinha negócios com os Países Baixos ou Hamburgo, através de seu correspondente Cristiano Abraão Vandelvir, com Luanda, São Tomé, Nova Colônia do Sacramento, Cachoeira, Jacobina e sertão do rio São Francisco. Foi preso pelo Tribunal do Santo Ofício, em 1721, e saiu em auto de fé, em Lisboa, em 10 de outubro de 1723, cf. Anita W. Novinsky, *Inquisição. Inventários dos bens condenados pela inquisição (Brasil, século XVIII). Fontes para a história econômica e social do Brasil*, Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda/Livraria Camões, 1978, p. 198-206. Sobre a atuação de cristãos-novos na economia baiana, ver Novinsky, *Cristãos-novos na Bahia*, p. 88-102; Severs, *Além da exclusão*, cap. 2.

Abreu Soares (1699 e 1703), outra em nome de Domingos e Rafael em 1708; sete apenas com o nome de Domingos (1700-1702, 1704, 1707 e 1709), outra viagem, em 1707, foi a única em nome somente de Rafael Gomes.<sup>599</sup> É certo que todos ganharam com os fretes do casco, porém a burocracia não contempla todas as informações. Manoel Mendes Monforte, por exemplo, não tem qualquer registro no *Slave Voyages*, apesar de possuir um terço do navio na última década de sua atuação na Costa da Mina.

Como mostrou Leonor Freire Costa, em Portugal, nos séculos XVI e XVII, já havia um mercado que negociava partes de embarcações. Essa prática intensificou-se com o aumento do perigo nos mares após o ataque neerlandês à Bahia, em 1624. A autora, no entanto, assevera que mesmo no panorama de “propriedade pulverizada, destaca-se um grupo activo em várias sociedades”.<sup>600</sup>

A documentação sobre a construção náutica na Bahia leva a análise desse mercado ao último quartel do Setecentos. Entre 1773 e 1794, foram construídos no estaleiro de Salvador, no mínimo, 49 navios de médio e grande porte. Apenas treze deles (26,5%) tiveram um único senhorio registrado, para 73,5% apresentaram-se como responsáveis dois ou mais senhorios. Pode afirmar-se que, pelo menos, metade dos navios tinha um interessado envolvido no tráfico negreiro da Bahia.<sup>601</sup>

A prática mais comum do comércio europeu da época era uma embarcação ter vários donos em sociedade.<sup>602</sup> Eles dividiam o capital imobilizado na compra, os riscos e os lucros das viagens. Foi o que ocorreu nos casos citados acima ou, ainda, com outros

---

<sup>599</sup> TSTD, # 48984, 50043, 50061, 50090, 50133, 50163, 50151, 50178, 50194, 50209, 50223, 50248, 50265, 40235 e 50293, 50313, 50336, 50358, acesso em 18/07/2021.

<sup>600</sup> Leonor Freire Costa, *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, v. 1, Lisboa, CNCDP, 2002, p. 391-424, citação à p. 413. Essa tradição mercantil vinha de longa data como mostrou Vitorino Magalhães Godinho, “Os factores do surto da expansão quatrocentista”, in. *A expansão quatrocentista portuguesa*, 2ª ed., Lisboa, Dom Quixote, 2008 [1962], p. 115; Manoel António Fernandes Moreira, *Os mercadores de Viana e o comércio do açúcar brasileiro no século XVII*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1990, p. 47-48; Strum, *O Comércio do Açúcar*, p. 324-326; Para Pernambuco ver Melo, *O negócio de Pernambuco*, p. 318-320 e 353-357.

<sup>601</sup> Poliana Cordeiro de Farias e Hyllo Nader, “Fontes para o estudo da construção naval na Bahia presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal (1773-1794)”, *Anais de História de Além-Mar*, v. XX (2019), p. 283-285. Sobre construção naval e posse num contexto europeu ver Frédéric Mauro, “Navios e construções navais na Europa Ocidental nos séculos XVI e XVII. Ponto de partida para um estudo comparado”, in. *Nova história e novo mundo*, 3ª ed., São Paulo, Perspectiva, 1973, p. 97-98.

<sup>602</sup> A tradição catalã dividia a posse do barco em 16 partes chamadas de setzens, ver Pierre Vilar, *Cataluña en la España Moderna. Volumen II. El siglo XVIII: las transformaciones agrarias y la formación del capital comercial*, prólogo Josep Fontana. trad. Joaquim Sempere e Laura Roca, Barcelona, Crítica, 2018 [1977], p. 483-619; Bernard Michon, *Le port de Nantes au XVIIIe siècle: Construction d'une aire portuaire*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011, p. 46-52.

homens de negócio de Salvador.<sup>603</sup> Também como visto, essa prática não excluía a possibilidade de alguém ser o único dono de uma embarcação e correr todos os riscos, foi o caso de José de Souza Reis, que teve seu navio negreiro tomado pelos neerlandeses do Castelo de São Jorge da Mina em 1769.<sup>604</sup>

A figura do armador, por sua vez, já era conhecida à época. Bluteau, em seu dicionário, definiu-o de forma mais genérica: “Também se chama armador aquele que tem parte e está interessado neste gênero de navios”.<sup>605</sup> O termo não era usado nos registros das licenças de viagem à África.<sup>606</sup> Sabe-se, no entanto, que o armador era o responsável, sozinho ou com sócios, por contratar o capitão (este se responsabilizaria pela tripulação), passar-lhe a Carta de Ordem<sup>607</sup> e buscar investidores. Na documentação sobre o tráfico da Bahia, ainda não encontrei armações com navios fretados. A maioria dos traficantes era dona das embarcações, total ou parcialmente. Foi o caso do senhorio e armador Inácio Antunes Guimarães, autor das raras cartas de ordens do tráfico da Bahia conhecidas até agora.<sup>608</sup> Vemos que, mesmo sutilmente, há diferenças nos dois papéis que merecem maior atenção.

Não era diferente o caso francês. No tráfico de Saint-Malo ou Nantes, importantes

---

<sup>603</sup> Em 1699 cinco homens de negócio de Salvador, entre eles nosso conhecido Manoel Mendes Monforte, instituíram quatro procuradores e sócios para que estes comprassem uma nau mercante em Lisboa, cf. Procuração de João Lopes Fiúza [...] para comprar (26/06/1699), APEB, SJ, LN, nº 15, 100v-101v; Escritura de sociedade de contrato e companhia que entre si fazem José Francisco da Cruz, Joaquim Ignácio da Cruz e Antônio Cardoso dos Santos como abaixo se declara (Salvador, 1746), APEB, SJ, LN, nº 82, f. 96-101; AMP, A-PRI/13 TAL-201, o bergantim Pombinha do Porto tinha seis interessados: 3 pessoas e 3 sociedades em 1815. Tal questão será discutida no cap. 5. Sobre a gestão do risco no tráfico negreiro ver Sheryllynne Haggerty, “Risk and risk management in the Liverpool slave trade”, *Business History*, v. 51, nº 6 (2009), p. 817-834.

<sup>604</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 51, doc. 9619-9631 (1767-c.1777). Domingues, “Navios negreiros”. O caso de Reis também foi analisado por Hicks, *The Sea and the Shackle*, cap. 4; “Financing the Luso-Atlantic Slave Trade”, p. 274-275.

<sup>605</sup> Rafael Bluteau, 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. Joaõ V, Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesu: Lisboa, Officina de Pascoal da Sylva, 1712-1728. 8 v; 2 Suplementos, v. 1, p. 498, vocábulo “armador de navio”. Para o vocábulo “senhorio”, ele foi lacônico, significa “domínio”, cf. v. 7, p. 583. Para o verbo “investir” o dicionarista não deu qualquer ideia econômica, seu significado ficou no campo militar, cf. v. 4, p. 185.

<sup>606</sup> APEB, SCP, Alvarás 440, 443, 447.

<sup>607</sup> Cartas de ordens eram instruções escritas passadas pelo senhorio ao capitão do navio indicando-lhe como proceder ao negócio e seus correspondentes na praça que deveriam ser contatados.

<sup>608</sup> Cartas de ordens de Inácio Antunes Guimarães (Bahia, 1799, 1803, 1810) BN-RIO, Manuscritos, II-33,32,54 - nº 1. Daniele Santos de Souza publicou e analisou a carta de Inácio Antunes de 1799, ver “Uma carta de negócios para a Costa da Mina”, *Afro-Ásia*, nº 61 (2020), p. 375-398. Ver também Rodrigues, *De Costa a costa*, p. 114-118.

portos negreiros da França, a armação do navio também podia ser dividida entre alguns homens de negócio. Como afirma Roman, “com raríssimas exceções, o armador est[ava] sozinho, mas, em muitas vezes, é dono ou co-proprietário do navio, mas isso não é uma regra absoluta”. Como organizador da viagem, os armadores buscavam algumas dezenas de financiadores, dos mais diversos níveis econômicos, que se interessassem em participar na armação.<sup>609</sup>

A participação no capital financiador de uma expedição comercial era ainda mais pulverizada do que a propriedade do navio.<sup>610</sup> Uma vez decididos pela viagem, os armadores noticiavam à praça o destino da embarcação e a data de partida. Aos interessados cabia juntar o dinheiro e procurar os armadores. Essa prática evitava que arriscassem todo o capital numa única embarcação. Abrindo-a ao investimento externo garantiam a lotação máxima do porão.

O já citado José de Souza Reis atraiu sessenta investidores dos mais diversos cabedais para uma viagem da sua corveta *Nossa Senhora da Esperança e São José* que foi à Costa da Mina em 1767.<sup>611</sup> Dois anos depois, a corveta *Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas*, negociava na mesma região mercadorias de 61 investidores (incluindo tripulantes) e seu armador José da Costa Ferreira. Em ambas as carregações figuravam como investidores importantes negreiros de Salvador como Luís Coelho Ferreira, Antônio Nunes de Gouvêa, José Vieira Guimarães. Algumas mulheres também investiram nas duas carregações. Na corveta *Nossa Senhora de Nazaré*, por exemplo, figura dona Maria Josefa Silva, que já havia armado um navio negreiro dez anos antes.<sup>612</sup>

Após navegar nas filigranas destes sujeitos marítimo-comerciais, voltemos aos registros. Ainda não encontrei informação que fundamente com segurança a escolha da pessoa cujo nome ficou registrado como o senhorio da viagem junto dos órgãos da

---

<sup>609</sup> Roman, *Saint-Malo au temps des négriers*, p. 51-52, 181-182, no original “Sauf exception rarissime, l’armateur est seul. Il est souvent propriétaire ou copropriétaire du navire, mais ce n’est pas une règle absolue”, p. 51. Bertrand Guillet, *La Marie-Séraphique, navire négrier*, Nantes, Éditions MeMo, 2009, p. 41. Sobre a viagem TSTD, # 30910 (1770); há outras três viagens deste navio: # 30941 (1770), 30968 (1773) e 31003 (1774), acesso em 04/09/2022.

<sup>610</sup> Para o Rio de Janeiro ver Florentino, *Em costas negras*, p. 150.

<sup>611</sup> “Carregações de apartes que carregação na dita corveta” (s/d), AHU, CU, BA/CA, cx. 51, doc. 9625 (anexo ao 9619). TSTD, # 50924 (1768), acesso 10/07/2021. Sobre a organização e o financiamento desta viagem, ver Domingues, “Navios negreiros”.

<sup>612</sup> Conta corrente da corveta *Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas* (Bahia, 11/11/1769), AHU, CU, cód. 2040. Agradeço a Geraldo Antônio da Silva por enviar-me esse documento. TSTD, # 50924 (Maria Josefa Silva, 1759), acesso 10/07/2021.

administração colonial. Ainda é cedo para afirmar com certeza a cargo de quem ficava a tarefa: do senhorio, dos principais armadores ou do capitão negreiro, talvez de um supercarga – figura ainda não muito conhecida na documentação do comércio da Bahia.

Alerto, portanto, que por mais detalhada que a burocracia lusitana pudesse ser (em especial nos alvarás da primeira metade do século), não teria lógica escriturar as dezenas de interessados na carga. O local próprio para isso eram os livros de bordo, de portaló ou as contas correntes como visto acima. Ainda quanto à burocracia, seria mais fácil registrar todos os senhorios do navio, porém essa ação significa gastar mais tempo do escrivão, mais papel e tinta. Provavelmente, na maioria das vezes, preferiam registrar apenas o “líder” da empreitada. Uma consulta nos alvarás setecentistas revela exemplos disso.

Em 1702, o governador dom Rodrigo da Costa passou o alvará para a Costa da Mina a “João Lopes Fiúza, [que] se me enviou a representar por sua petição, *era senhor, e possuidor* de uma charrua”.<sup>613</sup> Ao se apresentar como o único dono da embarcação e ser assim aceito pela Secretaria de Estado, Fiúza não abriu brecha para que conhecêssemos os outros interessados no casco, caso (e muito provavelmente sim) houvesse. Restou-nos, pois, um registro simples que deixava as responsabilidades em mãos de um representante, por assim dizer, dos sócios e interessados nesse comércio.

Diante disso, dei preferência ao termo senhorio, presente nas fontes originais, diferente do termo armador. Até que encontre documentos mais conclusivos, defendo que, no tráfico da Bahia, o senhorio do navio também atua como o armador, ou divide a organização da viagem com o capitão negreiro.<sup>614</sup>

### **Quem registrou viagens negreiras para o mercado da Bahia**

Luiz Vianna Filho chamou-nos a atenção para que “os traficantes constituíam uma classe tão honrada como qualquer outra e composta de destacadas figuras do mundo econômico e financeiro da colônia”.<sup>615</sup> Algumas décadas depois, foi a vez de Marieta Alves avultar os maiores nomes do comércio negreiro da Bahia e suas vantajosas posições

---

<sup>613</sup> Alvará de licença para carregar para Costa da Mina (Bahia, 11/12/1702), APEB, SCP, Alvarás 440, f. 1fv, grifo meu. Esse documento encontra-se transcrito na íntegra em Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 206-207.

<sup>614</sup> Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, cap. 3.

<sup>615</sup> Luiz Vianna Filho, *O negro na Bahia: (um ensaio clássico sobre a escravidão)*, 4ª ed. Salvador, EDUFBA/Fundação Gregório de Mattos, 2008, p. 41 [1ª ed., 1946, p. 29].

político-econômica na filantropia baiana.<sup>616</sup> Apesar da grande quantidade de fontes e da tentação de analisar a atuação dos traficantes de grande prestígio social na praça mercantil da Bahia, quando possível apresento negreiros pouco conhecidos da historiografia, evitando o fácil caminho de falar ainda e sempre dos mesmos.

Os sujeitos que o Brasil convencionou chamar de *traficantes* de escravos eram, em muitos casos, pessoas comuns, pertencentes aos mais diversos grupos sociais. Essa afirmativa parece óbvia, porém faz-se necessário registrá-la na medida em que a memória coletiva ainda os tem no mundo dos personagens mitológicos da história do Brasil. Antes de tudo, eram homens de negócio, comerciantes, negociantes como esta pesquisa os tem tratado. No Brasil, a partir do século XIX, os movimentos contrários ao comércio brasileiro de escravos e defensores do fim desta economia acabaram por reverberar na demonização do próprio verbo traficar.

Se antes era apenas um dos sinônimos de comerciar, especialmente em longas distâncias (o que se adequa perfeitamente ao comércio de escravos), a partir das leis anti-tráfico do Império do Brasil o termo tráfico rapidamente passou a significar comércio ilegal. Antes mesmo da Lei de 1850, Roquete e Fonseca já afirmavam que o vocábulo tráfico, “innocente em sua origem, toma-se hoje em mau sentido para designar o que no seu trato usa de industria e não *negocia* lisa e honradamente”.<sup>617</sup> Desde então, na língua portuguesa (e diferente dos demais idiomas latinos), popularizou-se chamar os grandes homens de negócio envolvidos no comércio africano de *traficantes* e ao próprio comércio de pessoas escravizadas de *tráfico*. Assim sendo, uso neste trabalho tanto os vocábulos mais comuns para os agentes do comércio quanto o termo traficante, muito recorrente à historiografia brasileira.

A história, porém, como o atento leitor já percebeu, tem mostrado a diversidade de pessoas envolvidas no comércio de africanos escravizados. Fossem homens e mulheres, portugueses reinóis, das ilhas, nascidos no Brasil ou em África, hindus habitantes da Goa lusitana ou estrangeiros sediados em Lisboa... O comércio de escravos

---

<sup>616</sup> Alves, “O comércio marítimo” e alguns armadores do século XIII, na Bahia”, *Revista de História* (USP), v. 31, nº 63 (1965); v. 34, nº 69 e 70 (1967), v. 36, nº 73 e 74 (1968), v. 40, nº 81 (1970), v. 42, nº 86 (1971).

<sup>617</sup> Bluteau, *Vocabulário portuguez, e latino*, v. 8, p. 234, vocábulo “tráfego”; Roquete e Fonseca, em meados do século XIX, já afirmava que o vocábulo, “innocente em sua origem, toma-se hoje em mau sentido para designar o que no seu trato usa de industria e não *negocia* lisa e honradamente” J.-I Roquete e José da Fonseca, *Diccionario dos Synonymos poeticos e de epithetos da Lingua Portuguesa*, Paris/Lisboa, Livrarias Aillaud e Bertrand, s/d, p. 170 (prefácio de janeiro de 1848). Cândido Domingues, “Falares do ontem e do hoje: o vocábulo *traficante*”, (Texto inédito).



para o Brasil colônia envolvia, em diversos níveis de investimentos, direta ou indiretamente, todo tipo de pessoas o que os diferenciava, no entanto, era se investiam esporadicamente ou se eram especialistas e organizadores deste comércio.<sup>618</sup>

Algumas dessas pessoas dominavam a arte do comércio da carne humana e tinham nele uma das suas principais atividades mercantis. Essa pesquisa concentra-se, em especial, naquelas que discutiram o comércio africano nas instituições administrativas do Império, que possuíram navios, estabeleceram sociedades, emprestaram dinheiro para financiar viagens etc.

Muitas vezes, todas essas atividades podiam ser encontradas numa única pessoa ao mesmo tempo ou em diferentes ocasiões. Como já dito em capítulos anteriores, elas também se confundiam com os grandes negociantes das diversas mercadorias tropicais, que eram fruto do trabalho escravo, como é óbvio, impedindo o historiador de considerá-los apenas como traficantes.

O recorte, portanto, foi estudar a atuação dessas personagens no mercado baiano de africanos escravizados. Para isso, a fonte privilegiada é o banco de dados *Slave Voyages* complementado com informações que nele não se encontram registradas e são conhecidas a partir de pesquisas em outros acervos. A principal origem dos dados aqui tratados provém de uma pesquisa no banco de dados para as viagens entre 1690 e 1817 que desembarcaram africanos na Bahia. Para tanto, para realizar a pesquisa e encontrar o conjunto de viagens relevante para este estudo, segui os filtros: “itinerário” > “Primeiro lugar de desembarque de escravos” > “Principal local de desembarque de escravos”: Bahia. Dessa primeira seleção resultaram 3.447 viagens.<sup>619</sup> Depois filtrei as viagens

---

<sup>618</sup> Também no comércio da Ásia encontrávamos uma grande diversidade de investidores, como mostrou Bohorquez, *Globalizar el sur*, p. 111. Conta dos fretes da carga [sic] do navio Nossa Senhora da Vitória da viagem deste porto [de Lisboa] para o de Goa (Lisboa, maio/1767), ANTT, FF, JIM, mc. 23, nº 13, cx. 390, f. 26-28v.

<sup>619</sup> De acordo o *Slave Voyages*, chegaram ao porto de Salvador 3.450 viagens negreiras, porém identifiquei uma duplicata nas viagens # 52097 e 50915 registradas em nome de Manoel Álvares Chorante, senhorio da corveta *Nossa Senhora da Vitória, São Francisco de Paula, Santo Antônio e Almas*. Segundo o banco de dados ambas teriam saído da Bahia em 30/06/1766, cf. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, acesso em 08/07/2021. Há ainda, duas viagens, de 1703 e 1704 (TSTD # 33519 e 33503), em nome da *Compagnie de l'Asiente* com uma pequena embarcação comprada pelos franceses na Ilha do Príncipe chamada *Notre Dame de l'Épine*. Descartei-as, pois elas não têm o envolvimento do capital luso-brasileiro. Considero, também, que sejam duplicadas, pois não há informações em Elena Studer (única fonte utilizada pelo *Slave Voyages*) sobre duas viagens para essa embarcação, cf. *La trata de negros*, p. 115-116 e Cuadro II; Visconde de Taunay, “Relação anonyma de viagens de um negreiro francez (1703)”, in. *Na Bahia colonial (1610-1764)*, Rio de Janeiro, IHGB, 1923, p. 317-329; Gilberto Ferrez, “Diário anônimo de uma viagem às costas d’África e às Índias espanholas (1702-03). O tráfico de escravos no Brasil”, (tradução e

armadas na Bahia “Data de partida do navio disponível” > “Porto onde a viagem começou\*” obtendo 3.472 viagens.

Uma vez unidos os dados, sem repetições de viagens, somei doze delas a partir dos bandos emitidos em Luanda pelo governador Francisco Inocêncio de Souza Coutinho (1764-1772). São onze viagens destinadas à Bahia e uma armada em Salvador e destinada ao Rio de Janeiro que não constam no *Slave Voyages*.<sup>620</sup>

Feito isso, cheguei a 3.575 viagens envolvendo a praça mercantil de Salvador quer armando os navios, em sua maioria, quer recebendo embarcações de outras praças. O próximo passo foi filtrar os nomes repetidos dos senhorios para contabilizar a atuação deles em viagens à África. São 713 senhorios entre homens, mulheres, os próprios monarcas, instituições, companhias e “indefinidos” (com nomes incompletos). Todos esses agentes foram verificados, individualmente, no *Slave Voyages* para uma conferência final. Nesse momento, para os registros com dados incompletos, confrontei o período de atuação, o nome dos navios negreiros e dos capitães e documentos originais para, eventualmente, reconhecer o nome correto dos senhorios. Um exemplo foi o senhorio registrado apenas como “Gonçalo” que se verificou ser Gonçalo de Brito Barros.<sup>621</sup>

Vale ressaltar que muitos senhorios do início do Oitocentos atuaram no tráfico após 1817, mas suas viagens posteriores a essa data não foram contabilizadas para efeito dessa pesquisa. Vamos aos dados.

---

comentários), *Revista do IHGB*, nº 267 (abr.-jun./1965), p. 7, cujo título original da obra é: *Journal d'un voyage sur les costes D'Afrique et aux Indes d'Espagne avec une description particuliere de la riviere de la Plata, de Buénosayres & autres lieux: commencé en 1702 et fini en 1706*, Amsterdam, chez Paul Marret, 1723. Para um resumo dos acontecimentos dessa viagem, cf. Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 145-147.

<sup>620</sup> Bandos (Luanda, 1764-1772), ANTT, CLNH, mc. 47, doc. 134-243 (1764-1772).

<sup>621</sup> A viagem registrada no *Slave Voyages* apenas como de “Gonçalo”, pode ser conferida na íntegra em APEB, SCP, Alvará 440, p. 59v. TSTD # 50305 (1707). Essa é a viagem do patacho *Nossa Senhora do Rosário e São Francisco do Monte* mesma embarcação de Gonçalo de Brito Barros, cf. TSTD, # 50274 (1705).

**Tabela 4.1 – Tipos de senhorios no comércio negreiro da Bahia, 1690-1817**

Tipos	# viagem	%
Individual	1.704	75,57
Sociedade <sup>622</sup>	507	22,48
Companhia de monopólio ou contrato	25	1,11
Coroa	14	0,62
Instituição	5	0,22
-	<b>2.255</b>	<b>100</b>

Fonte: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, acesso entre 8 e 18 de julho de 2021; APEB, SCP, Alvará 440 (1702-1714); AHU, CU, BA/AV, cx. 114, doc. 8938 (Lisboa, ant. 09/05/1753); AHU, CU, BA/AV, cx. 147, doc. 11291 (Bahia, 20/09/1761); AHU, CU, BA/AV, cx. 162, doc. 12351 (Bahia, 30/04/1769); Bandos (Luanda, 1764-1772), ANTT, CLNH, mç. 47, doc. 134-243; Alvará de navegação concedido ao capitão Antônio Ribeiro do Vale em 20 de abril [para a Costa da Mina] (Bahia, post. 30/03/1756), APEB, SCP, documento sem catalogação; AHMS, cód. 178.1 (Termo de visitas da saúde, 1778-1803); AHMS, cód. 182.1 (Visitas da Provedoria da Saúde, 1802-1829). Todas as tabelas e gráficos a seguir são de dados extraídos de um banco de dados elaborado por mim a partir dessas fontes.

Não conhecemos o senhorio de 1.316 viagens, o que representa 36,81% das 3.575 aqui analisadas. Esse silêncio concentra-se na primeira metade do século, mais especificamente até o ano de 1755. 59,34% das viagens do período não têm senhorio conhecido. Isso pode ser reflexo de maior preservação das fontes da segunda metade de centúria. Para quatro viagens restou-nos de seu registro apenas uma palavra “Torrão”, “Souza”, “Costa” e “João”, o que nos impede de classificar seus senhorios.<sup>623</sup> Somadas essas situações, temos um leve aumento dos senhorios desconhecidos para 36,9% das viagens negreiras aqui analisadas. Por outro lado, podemos conhecer pelo menos um dos senhorios da embarcação em 2.255 viagens, 63,07% das ligadas à praça negreira da Bahia.

Vejamos como o registro das viagens se comportaram em dois períodos diferentes, durante o monopólio dos “24 navios” e durante o tráfico livre.

---

<sup>622</sup> Por sociedade considero os registros nos quais constam mais de um senhorio e aqueles indicados com asterisco (ex. “Costa, José Gonçalves da\*”), no Slave Voyages: “Para indicar que a viagem era de propriedade de e/ou organizada por proprietários adicionais, colocamos um asterisco, \*, no final do último sobrenome de comerciante registrado: por exemplo, em “Jones, Thomas\*” (leia-se: “Thomas Jones and Company”), cf. <https://www.slavevoyages.org/voyage/about#methodology/names/7/pt/>, acesso em 14/07/2021. Incluí também a viagem TSTD # 50305, registrada apenas como do senhorio Godinho, porém em seu alvará consta como senhorio o capitão João Dias, cf. APEB, SCP, Alvará 440, f. 43 (Bahia, 26/04/1706). O TSTD também usa essa fonte, porém não percebeu isso; o Godinho veio do ANTT, JAT, mç. 97, cx. 84.

<sup>623</sup> TSTD # 41897 (Torrão, 1699), 50584 (Souza, 1731), 50685 (Costa, 1745) e 47163 (João, 1811), acesso em 24/07/2021.

**Tabela 4.2 – Viagens do tráfico da Bahia: os “24 navios” e o tráfico livre**

TIPOS	1690-1755		1756-1817		TOTAL	
	#	%	#	%	#	%
Individual	794	35,21	910	40,36	1.704	75,57
Sociedade	123	5,45	384	17,03	507	22,48
Companhia de monopólio ou contrato	22	0,98	3	0,13	25	1,11
Coroa	4	0,18	10	0,44	14	0,62
Instituição	5	0,22	-	-	5	0,22
<b>SUBTOTAL</b>	<b>948</b>	<b>42,04</b>	<b>1.307</b>	<b>57,96</b>	<b>2.255</b>	<b>100</b>
Com informação	948	26,52	1.307	36,56	2.255	63,07
Sem informação	781	21,85	535	14,96	1.316	36,81
Indefinido	3	0,08	1	0,03	4	0,11
<b>TOTAL</b>	<b>1.732</b>	<b>48,45</b>	<b>1.843</b>	<b>51,55</b>	<b>3.575</b>	<b>100</b>

A ausência de informação é maior nos últimos anos do século XVII. Das 223 viagens desse período, desconhecemos os senhorios de 78,47% (175) delas, revelando uma maior incidência, mesmo considerando a primeira conjuntura do tráfico no seu conjunto, para a qual, conforme se nota na tabela, falta mais informação do que para a segunda (nomeadamente para mais 246 viagens).

Por outro lado, temos 2.255 viagens com o senhorio conhecido, configurando uma amostra bastante eloquente. Para essas viagens, temos uma ligeira alta no total de registros de senhorios do tráfico baiano após o Alvará de 30 de março de 1756, que liberava o tráfico não corporativo. Apesar de ser residual, os navios negreiros registrados em nome da Coroa também seguiram essa alta na segunda metade. Não tivemos viagens de instituições nesse período. As companhias destoam dessa cena. Para a Bahia, a maior presença delas ocorreu da virada do Seiscentos até a segunda década do Setecentos, pois, afinal, não foram organizadas companhias monopolistas para a capitania da Bahia no reinado de d. José.

Os registros individuais foram os mais frequentes na escrituração burocrática

desse comércio, representando 75,57% das viagens com informações, contra 22,48% dos registros em forma de sociedade. Comparando as duas conjunturas, no tráfico livre houve um crescimento de 114,6% de viagens com apenas um senhorio. Esse crescimento fica mais acentuado para os registros de sociedades, 212% a mais entre a segunda metade do século XVIII e o início do XIX.

Esses números também foram influenciados pelas novas condições da economia global e, especificamente deste comércio, pelos movimentos abolicionistas e a repressão inglesa do tráfico no Atlântico. Como vimos no primeiro capítulo, tais condições acabaram por reaquecer o mercado de mão de obra cativa africana e o interesse de comerciantes e donos de navios. Certamente, a liberdade do comércio da Costa da Mina pesou na multiplicação do número de interessados diretos em navios negreiros, porém não deve esquecer-se que, a partir de 1750, Benguela cresceu como um destino dos negreiros portugueses.

O expressivo número de viagens registradas em nome de um só senhorio certamente não significa que em todas essas viagens houvesse apenas um interessado no casco do navio, mas são as informações disponíveis tais como resultam dos registros administrativos. Todavia, também houve sociedades registradas em nome dos principais comerciantes envolvidos. Esse foi o caso de 507 sociedades negreiras.

Como a predominância masculina da atividade é inquestionável, classifiquei como sociedades entre homens aquelas registradas como “João Ferreira da Silva, Francisco da Costa e outros interessados”<sup>624</sup> ou “José Martins Buralho\*”. Classifiquei como sociedades mistas aquelas formadas por homens e mulheres. O *Slave Voyages* usa o asterisco como sinônimo de sociedade negra.

---

<sup>624</sup> Alvará concedido para a Costa da Mina (Bahia, 1712), APEB, Alvará 440, f. 234v-234. Existe dois fólios originalmente numerados como 234, esse registro encontra-se no primeiro. No *Slave Voyages* os sócios foram registrados assim: “Souza, João Ferreira de<br/> Costa, Francisco da” (# 50427), acesso 18/07/2021.

**Tabela 4.3 – O registro das sociedades negreiras que atuaram na praça da Bahia: os “24 navios” e o tráfico livre**

	1690-1755		1756-1817		TOTAL	%
<b>Sexo</b>	<b>#</b>	<b>%</b>	<b>#</b>	<b>%</b>	-	-
Homens	121	23,86	369	72,8	<b>490</b>	<b>96,66</b>
Mulheres	-	-	5	0,98	<b>5</b>	0,98
Mista	-	-	5	0,98	<b>5</b>	0,98
Não identificados	2	0,40	5	0,98	<b>7</b>	<b>1,38</b>
<b>TOTAL</b>	<b>123</b>	<b>24,26</b>	<b>384</b>	<b>75,74</b>	<b>507</b>	<b>100</b>

Os homens estiveram à frente de 96,65% das sociedades. Nota-se que há uma concentração deste tipo de sociedades a partir de 1791, coincidindo com o crescimento agrícola no Brasil. Entre 1791 e 1817 foram registradas 227 sociedades, das quais 218 (96%) foram registradas apenas por homens. Em apenas 27 anos concentram-se 44,49% das sociedades negreiras registradas no tráfico de Salvador. Todos aproveitaram o aquecido mercado europeu de açúcar e algodão.

Destaca-se aí a aproximação do tráfico da Bahia com Cuba, tema ainda a ser explorado pelos historiadores. Em 1814, a sociedade *Oliver y Cia* armou em Salvador a goleta *Nueva Ana* que venderia 220 africanos em Havana. Mas essa não fora a primeira vez que os irmãos Oliver, da ilha de Maiorca, negociaram com a Bahia. Em novembro de 1812, a empresa publicou no *Diario de la Havana* a venda de 112 africanos, homens e mulheres, recém-chegados de Salvador à consignação de dom Pedro Oliver & Cia.<sup>625</sup>

Das sete sociedades classificadas como “não identificadas”, uma ocorreu em 1706, em nome de “Godinho”, e outra em 1710.<sup>626</sup> Esta última é a única dessa tipologia encabeçada por uma mulher. A sociedade registrada em nome de “Cunha, Viana Abreu, Antônio de Souza (Viúva)” mandou a sumaca *Santo Cristo e Nossa Senhora da*

<sup>625</sup> TSTD, # 14588 (1812) e 14621 (1814), acesso 18/07/2021. Entre 1812 e 1817 a goleta *Nueva Ana* desembarcou africanos em Havana em seis viagens, incluindo as duas citadas, cf. TSTD, # 14669, 14711, 41511 e 46918. Fernando Ortiz, *Los negros esclavos. Estudio sociológico y de derecho publico*, Havana, La Universal, 1916, p. 170-171. Sobre a atuação negreira dos irmãos Oliver, ver Zeuske, “Capitanes y comerciantes catalanes”, p. 73-91.

<sup>626</sup> TSTD, # 50284, acesso 13/07/2021.

*Conceição* para a Costa da Mina.<sup>627</sup> Todas as outras cinco foram registradas entre 1815 e 1817, em nome da sociedade *Nobre, Sobrinho e Moreira*.<sup>628</sup>

As cinco sociedades mistas eram compostas por mulheres diferentes: Maria Josefa Silva, Maria Luciana da Trindade, Ana Luísa de Cristo e Teresa de Jesus e Souza. Todas estas sociedades negociaram cativos entre 1759 e 1794.<sup>629</sup> Duas destas sociedades foram armadas por dona Teresa de Jesus e Souza, não confundir com Teresa de Jesus Maria. Em 22 de junho de 1794, chegava a Salvador a corveta *Nossa Senhora da Piedade, Santo Antônio e Almas, a Jararaca* de uma viagem à Costa da Mina, armada em sociedade com Inácio Antunes Guimarães. Algumas semanas depois a mesma embarcação retornaria à África para negociar africanos em Porto Novo. Essa viagem da *Jararaca* foi registrada apenas por dona Teresa de Jesus e Souza como líder da sociedade. Muito provavelmente seu sócio fora o mesmo Inácio Guimarães.<sup>630</sup>

Entre 1765 e 1795, as mulheres protagonizaram as armações de mais cinco sociedades. Afora as já citadas, aí estavam também Inácia Pereira Maciel, Ana Joaquina de São Miguel Cardoso, Ana Quitéria do Nascimento e viúva de Manoel Lourenço da Costa.<sup>631</sup> Conheceremos melhor essas mulheres de grosso trato mais à frente.

O que tenho tratado até agora poderia muito bem ser enquadrado como uma história da burocracia e, de algum modo, é o que considero. As informações, por mais que possam sobrecarregar e confundir o leitor, são importantes para sabermos quais as possibilidades que temos para conhecer, minimamente, como esse comércio era escriturado. A partir daqui, falo das pessoas que registraram suas viagens.

O que me interessa é tão somente o ato de registro do envolvimento de mais de setecentas pessoas conhecidas pela historiografia na organização de uma expedição negreira à África. Conteí, portanto, a participação de cada uma delas no cômputo de

---

<sup>627</sup> APEB, SCP, Alvará 440, f. 98 (Bahia, 31/01/1710) nesse documento não aparecem sócios, porém o TSTD teve acesso a outras fontes dessa viagem; TSTD, # 50372, acesso 13/07/2021. Não encontrei registro de Antônio de Souza Abreu nos livros de notas de Salvador.

<sup>628</sup> Foram quatro viagens com o bergantim *Paquete da Bahia* cf. TSTD # 15, 7408, 46773 e 49242 e uma com o bergantim *Comerciante* (TSTD # 10). A sociedade “Nobre, Sobrinho e Moreira” fez mais três viagens nos anos de 1818 e 1819, cf. TSTD # 46900, 48665, 48819, todas com o *Comerciante*.

<sup>629</sup> TSTD # 50810, 51125, 52067 e 51201, acesso 18/07/2021.

<sup>630</sup> TSTD # 51201, 51225, acesso 18/07/2021. Creio que Maria Mariana da Trindade referida por Marley Silva como responsável por uma viagem negreira da Bahia ao Pará entre 1775-1815 seja Maria Luciana da Trindade, cf. Marley Antonia Silva da Silva, *A extinção da Companhia de Comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*, dissertação (mestrado em história), UFPA, 2012. Não existe registro para “Maria Mariana da Trindade” no *Slave Voyages*, acesso 18/10/2021.

<sup>631</sup> TSTD # 50896, 50895, 51156, 51178 e 51213, acesso 18/07/2021.

viagens por senhorios. Vejamos um exemplo. A viagem da corveta *Nossa Senhora da Conceição da Ponte e São José* foi armada pela viúva Inácia Pereira Maciel e a viúva de “João R. Pere”, cujo nome desconheço, em 1765, interessa-me a agência mercantil de cada uma das viúvas, individualmente.<sup>632</sup>

Esse gigantesco comércio foi encaminhado por alguns milhares de pessoas. Da parte euramericana das negociações, estavam os investidores, capitães negreiros, funcionários dos Impérios e a maioria dos marinheiros. Na África, reis, chefes locais, funcionários régios e outros tantos milhares de negociantes. Conheceremos um pouco mais da atuação dos senhorios dos navios negreiros que movimentaram esse mercado.

**Tabela 4.4 – Companhias que atuaram no comércio negreiro da Bahia, 1697-1778**

Período	Companhia	# viagens
1697-1701	Companhia Real da Guiné e Índias da Espanha	6
1704-1721	Administradores do Contrato dos Escravos <sup>633</sup>	12
1725-1728	Companhia do Corisco	3
1724	Compagnie des Indes (França)	1
1772-1778	Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão	3
-	-	<b>25</b>

Conforme se viu no capítulo anterior, ao longo do século XVIII, discutiram-se vários projetos de companhia de comércio entre Salvador e Lisboa, porém, além da Companhia do Corisco, nenhum outro foi efetivado para o tráfico baiano. Ainda assim, vinte e cinco viagens de cinco companhias negreiras foram armadas no porto baiano ou chegaram a ele para fazer comércio. Excluindo as viagens da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, todas as demais se concentraram no primeiro quartel Setecentista e demonstra um comércio trans-imperial.

Segundo os registros do *Slave Voyages*, a Companhia Real da Guiné armou seis viagens no porto de Salvador. Quatro delas retornaram a ele e uma desembarcou cativos

<sup>632</sup> TSTD # 50895, acesso 13/07/2021.

<sup>633</sup> Tradução minha. Apesar da tradução do site *Slave Voyages* para língua portuguesa, os autores mantiveram essas viagens em nome do *Holder of Slave Contract*.



na colônia espanhola de Cartagena de Índias, nos anos de 1697 e 1698.<sup>634</sup> A sexta e última viagem foi a única registrada com o nome completo de Companhia Real da Guiné e Índias da Espanha. Em 4 de novembro de 1701, o governador d. João de Lencastre passou o alvará de licença ao mestre Mathias Cabral para, em nome da companhia, levar uma balandra para “a ilha de São Tomé e para a do Príncipe”.<sup>635</sup>

Uma viagem da *Compagnie de l'Asiente* saiu de Lorient, fez negócios em Uidá, em maio de 1724, e chegou a Salvador em novembro, quando já não vigorava o *asiento* franco-espanhol.<sup>636</sup> Consultando documentação francesa, o *Slave Voyages* registrou o navio como *Comte de Toulouse*, porém um documento lusitano, também usado pelo banco de dados, chama-o de *Conde de Tolosa*. Segundo apurado em devassa pelo provedor-mor da Fazenda Real do Estado do Brasil, Bernardo de Souza Estrela, após negociar 300 cativos no porto de Ajudá, partiram para comprar mantimentos na Ilha do Príncipe quando a tripulação francesa foi assolada por doenças, o que impediu o navio de continuar a viagem. Sem alternativa, o capitão francês decidiu vender o casco e a carga humana a

Antônio Fransor, português, ouvidor e capitão-mor da dita Ilha por quarenta e quatro mil cruzados, *os quais havia [de] cobrar nesta Cidade do coronel José Álvares Viana*, ou lhos havia [de] passar por Letra Segura para Lisboa, razão por que passara o dito capitão francês com os mais franceses para esta cidade [da Bahia] por passageiros sem sociedade alguma com o capitão-mor no dito navio, e sua carregaão.<sup>637</sup>

Informa ainda a devassa tirada pelo provedor-mor que Antônio Fransor era procurador do coronel José Álvares Viana. Não encontrei essa procuração nos livros de notas consultados.<sup>638</sup> Também não há qualquer viagem negreira registrada em nome de Viana. Por ter sido adquirida por um homem de negócio da praça baiana, mantive essa viagem na pesquisa.

Destacam-se as doze viagens em nome dos *Administradores do Contrato dos*

---

<sup>634</sup> Há apenas um registro com o nome completo Companhia Real da Guiné e Índias da Espanha (#48958), os outros quatro estão como “Companhia Real da Guiné”, cf. TSTD # 48961, 50086, 50087 (Cartagena, Nova Espanha), 47568 e 50097, acesso 18/07/2021.

<sup>635</sup> APEB, SCP, Alvará 339, f. 215v-216; TSTD, # 47568, acesso 18/07/2021.

<sup>636</sup> TSTD, # 32868, acesso 18/07/2021.

<sup>637</sup> Carta do provedor-mor da Fazenda Real Bernardo de Souza Estrela ao rei (Bahia, 10/07/1725), AHU, CU, BA/AV, cx. 23, doc. 2069, grifo meu.

<sup>638</sup> Além dos 42 livros de notas tabulados para o capítulo 5 (nota 737), também conferi em APEB, SJ, LN, nº 37 (1722), 38 (1722-1723) e 38-A (1723). Encontrei apenas uma procuração em nome de Viana para três homens no Rio de Janeiro, cf. APEB, SJ, LN, nº 21, f. 28v-29v (Bahia, 05/12/1704).

*Escravos* que, entre 1704 e 1721, fizeram a rota Salvador-Luanda-Salvador. Apesar da documentação ser em língua portuguesa e pertencer a Angola, o *Slave Voyages* a traduziu e manteve em inglês. Creio, que se refira ao contrato português dos direitos dos escravos de Angola. O contrato também desembarcou africanos por três vezes no Rio de Janeiro e outras três em Pernambuco, fazendo o mesmo roteiro de sair e retornar ao mesmo porto após negociar em Luanda. Ao todo, foram dezoito viagens nesse nome em dezoito anos de atuação entre Brasil e Luanda.<sup>639</sup>

A famosa Companhia do Corisco, em seu curto período de atividade, conseguiu desembarcar cativos em três viagens a Salvador, todas elas registradas em nome de seu administrador, o francês já nosso conhecido Jean Dansaint.<sup>640</sup>

As únicas instituições afro-europeias que se envolveram no comércio para o Brasil eram de Angola. A *Santa Casa de Misericórdia e Hospital de Luanda* organizou quatro viagens para vender cativos em Salvador e uma para Pernambuco.<sup>641</sup> A outra foi a Junta das Missões de Angola que realizou apenas uma viagem para a Bahia, enquanto armou quatro para o Rio de Janeiro. Toda as viagens ocorreram entre 1716 e 1721.<sup>642</sup>

A coroa portuguesa aparece como cabeça de quatorze viagens registradas em nome de “Sua Majestade”, “Sua Alteza” ou da Fazenda Real, que aqui estou considerando todas elas como viagens da Coroa. O período em que foram feitas refere-se aos governos de d. João V, d. José, d. Maria I e do príncipe regente d. João.

---

<sup>639</sup> Cf. [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org), acesso 11/07/2021. Todas as viagens listadas pelo TSTD são de uma única fonte: Biblioteca Municipal de Luanda (Angola), cód. 12. Estranhamente quatro viagens que saíram e retornaram a Salvador, em 1704 e 1714, não tiveram assento no livro de registro dos Alvarás de Licença, cf. APEB, SCP, Alvará 440 (11/12/1702 a 08/10/1714). Não existe o livro que deu sequência ao registro.

<sup>640</sup> TSTD, # 40281, 40283, 49703. As viagens # 40281 e 40283 estão registradas como se tivessem chegado a Salvador em 1725, no entanto o único documento usado pelo *Slave Voyages* é o “Resumo de todo o tabaco que se embarcou para a Costa da Mina desde Dezembro de 1723 até julho de 1725 nas embarcações abaixo declaradas” (Bahia, 15/10/1725), portanto, pelo menos uma das viagens pode ter retornado a Salvador em 1724, cf. ANTT, JAT, mç. 98, cx. 86. A viagem # 40283, por sua vez, é certo que chegou em 1725, pois Manoel Luis, mestre da sumaca *Nossa Senhora da Piedade e São José* pedia para levar cativos ao Rio de Janeiro em nome da companhia, cf. APEB, SCP, cód. 248, f. 159 (Bahia, 20/04/1725).

<sup>641</sup> A viagem de 1722 (TSTD, # 49368) está registrada como Santa Casa de Misericórdia de Luanda enquanto as demais como Santa Casa da Misericórdia Hospital, TSTD, # 49335, 49341, 49350, 49354 (Pernambuco), acesso 18/07/2021.

<sup>642</sup> As viagens para o Rio de Janeiro foram as seguintes: TSTD, # 49345 (1716), 49347 (1716), 49366 (1721) e 49801 (1718). A viagem para a Bahia é # 49364, acesso 18/07/2021.

**Tabela 4.5 – Viagens negreiras para a Bahia em nome da Coroa portuguesa, 1690-1817**

<b>Período</b>	<b>Instituições</b>	<b># viagens</b>
1720-1740	Sua Majestade - dom João V	3
1753	Majestade - dom José I	1
1757-1765	Fazenda Real	2
1792-1797	Sua Majestade - dona Maria I (d. João regente)	6
1807	Sua Alteza Real - (d. João regente)	2
-	-	<b>14</b>

Apenas numa dessas viagens comprou cativos fora dos domínios coloniais luso-africanos. Em 3 de outubro de 1720 o comissário da fragata *Nossa Senhora da Atalaia*, de Sua Majestade, recebeu licença para comprar 350 arrobas de tabaco “as quais mandará enrolar em rolos de duas arrobas e meia”, 300\$000 réis de búzio fino e “dois mil cruzados em ouro em pó o qual comprara na Casa da Moeda desta Cidade [da Bahia]”, e tudo seria entregue “com toda a clareza do Mestre da fragata” para comprar africanos escravizados na Costa da Mina.<sup>643</sup> Todas as demais compraram os africanos em Angola, Moçambique ou São Tomé e Príncipe.

Além dessas catorze viagens para a Bahia, apenas outras duas foram registradas em nome da Coroa ao longo de todo o período do tráfico transatlântico. Em 1753, as naus *Nossa Senhora da Atalaia* e *Nossa Senhora da Piedade*, ambas saídas de Lisboa, desembarcaram africanos no Rio de Janeiro. Muito provavelmente tinham ido para Índia e no retorno compraram os africanos em Moçambique.<sup>644</sup>

Depois desse panorama dos registros de viagens negreiras relacionadas à praça de Salvador, vejamos agora quantas viagens foram registradas individualmente. Não inseri aqui os monarcas portugueses cujas viagens foram classificadas acima como da Coroa.

Seguindo o padrão de gênero do comércio negreiro de outras carreiras, dos 693 senhorios conhecidos, 97,40% (675) eram homens. Apenas 18 mulheres figuram nessa categoria.<sup>645</sup> Conforme dito no capítulo primeiro, 96,66% das viagens tiveram o porto de

<sup>643</sup> TSTD, # 49249, acesso 18/07/2021; *DHBN* (Portarias, 1720-1721), v. 69, 1945, p. 61.

<sup>644</sup> TSTD, # 46450 e 46469, acesso em 20/07/2021. Sobre o comércio com Moçambique Antunes, “O comércio com o Brasil”; do mesmo autor “Nichos e redes”, in. Bicalho e Ferlini (orgs.), *Modos de Governar*; Silva, “Escravos nos livros da Índia”.

<sup>645</sup> [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org), acesso 18/07/2021.

Salvador como sua origem, então é certo afirmar que a maioria dos senhorios homens foram agentes do comércio da praça baiana, ainda que temporariamente, o que também era comum à cultura mercantil do período colonial.<sup>646</sup>

A tabela 4.6 apresenta-nos a distribuição de viagens registadas por senhorios. Foram consideradas todas as categorias de senhorios já descritas acima, incluindo as instituições, companhias, a Coroa e as sociedades “Nobre; Sobrinho; Moreira” e “Oliver y Cia”.<sup>647</sup> Salta aos olhos que 49,36% das pessoas listadas registraram apenas uma viagem negreira. Ao todo, conhecemos o nome de 707 senhorios do tráfico para a praça de Salvador.

**Tabela 4.6 – Relação entre senhorios e o número de viagens registadas. Bahia, 1690-1817**

Total de senhorios	Quantidade de senhorios	Viagens registadas
<b>461</b>	349	1
	112	2
<b>191</b>	61	3
	46	4
	19	5
	23	6
	14	7
	17	8
	11	9
<b>33</b>	8	10
	9	11
	4	12
	8	13
	4	14
	1	15

<sup>646</sup> Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, p. 218-222; do mesmo autor, “Brasil, fronteira de Portugal”.

<sup>647</sup> Eliminei apenas as seis viagens registadas em nome de “João”, “Souza”, “Torrão”, “Viana Cunha”, “Costa” e “Godinho” pois seus sobrenomes poderiam ser o de qualquer outro senhorio já contabilizado.

<b>22</b>	2	16
	2	18
	4	19
	4	21
	1	23
	3	25
	1	26
	2	27
	1	49
	1	57
<b>707</b>	<b>707</b>	-

Os números apresentados nessa tabela coadunam-se com o que Jorge Pedreira denominou de “persistência do comércio de ocasião”.<sup>648</sup> Vejamos os subtotais da tabela. Quatrocentas e sessenta e uma pessoas, equivalentes a 65,2%, registraram apenas uma ou duas viagens, enquanto 191 (27%) armaram de três a nove expedições. Acima desse patamar o investimento afunila ainda mais. Trinta e três senhorios estavam interessados na faixa de dez a quatorze viagens; aí encontramos a única mulher a figurar como armadora de mais de nove viagens: dona Ana Joaquina de São Miguel Cardoso. Nessa faixa também estão os *Administradores do Contrato dos Escravos*, todos os demais são homens. Estes, finalmente, dominam o topo dessa elite negreira com vinte e dois indivíduos, 3,11%, com mais de quinze viagens.

Maximiliano Menz também aponta a concentração do tráfico Lisboa-Angola-Rio de Janeiro em mãos de “um grupo de 30 traficantes, responsável por 63% dos despachos de mercadorias de Angola entre 1748 e 1760”. Segundo o autor, a mercadoria despachada daria para negociar aproximadamente 50.000 cativos que, na sua maioria, seriam negociados no Rio de Janeiro.<sup>649</sup> Pedreira observou uma alta concentração comercial em mãos de um grupo de homens de negócio ainda mais consolidado no comércio de Lisboa, da segunda metade do XVIII às primeiras décadas do XIX.<sup>650</sup>

<sup>648</sup> Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, p. 117.

<sup>649</sup> Menz, “Uma comunidade em movimento”, p. 42-44.

<sup>650</sup> Pedreira, “Os negociantes de Lisboa”, p. 417-423; do mesmo autor *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, cap. 3.

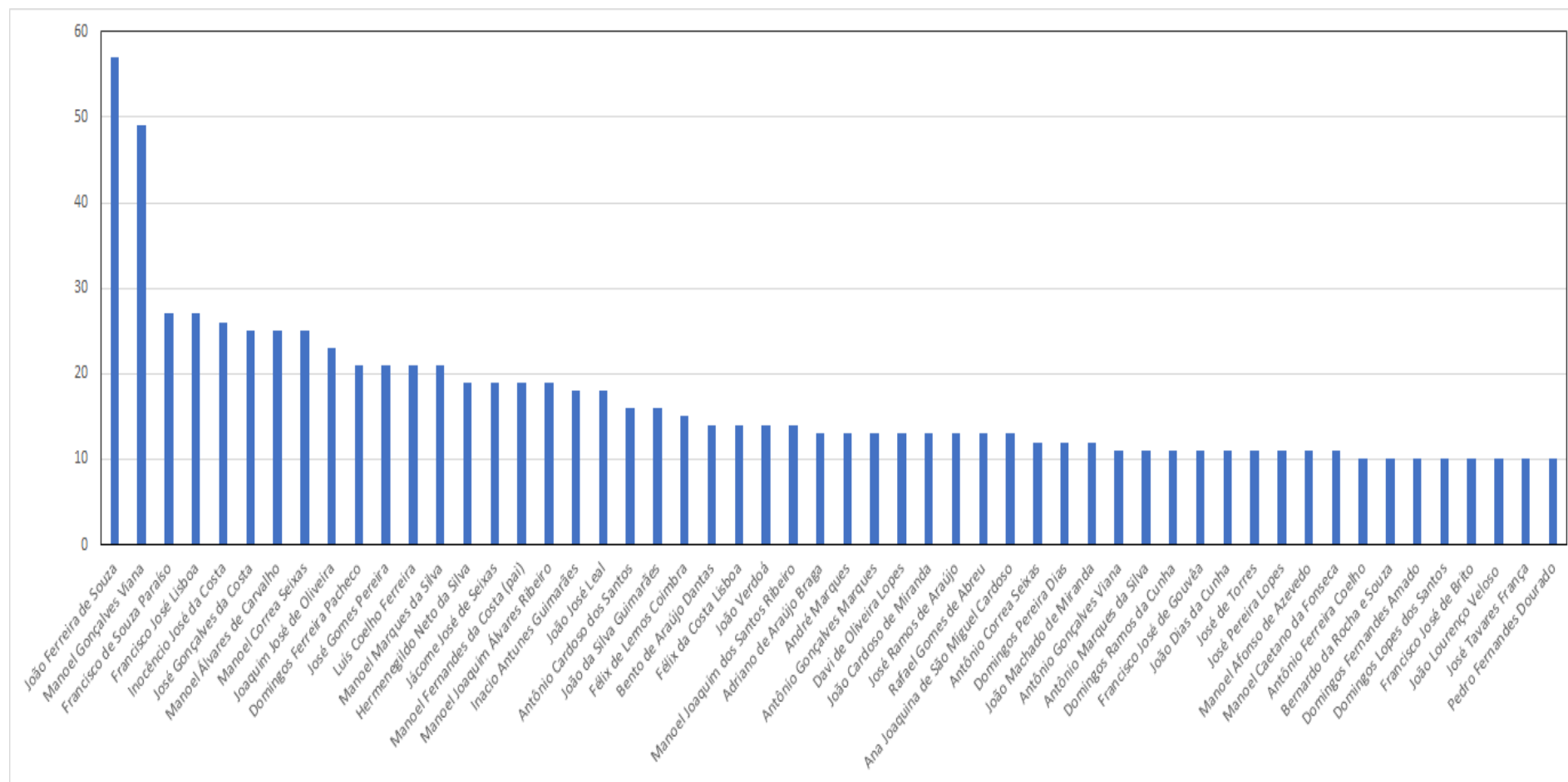
O domínio do mercado por algumas empresas negreiras já foi demonstrado por Manolo Florentino para o tráfico do Rio de Janeiro entre os anos 1811 e 1830.<sup>651</sup> Os dados apresentados aqui sobre o tráfico da Bahia vêm reforçar as características das atividades mercantis próprias ao império lusitano da Era Moderna: alta concentração do comércio em mãos de grupos mercantis com atuação em várias praças do Império, em especial Lisboa; concomitante a isso, tem-se uma ampla corrida de variados agentes comerciais, de menor poder de investimento e agência política, quando as conjunturas eram favoráveis.

Em vários momentos desta pesquisa, vemos relações mercantis muito próximas entre aqueles residentes em Salvador e seus pares no Reino, porém somente com o avanço das pesquisas conseguiremos mensurar o peso do capital reinol, inclusive o estrangeiro ali estabelecido, no investimento do tráfico baiano.

O gráfico a seguir apresenta os armadores de navios negreiros atuante na praça baiana interessados em, no mínimo, dez viagens. Representa, pois, a “elite” do tráfico da Bahia. Não estão presentes no gráfico as viagens do *Administradores do Contrato dos Escravos*. Foram considerados apenas homens e mulheres daquele conjunto de 693 indivíduos.

---

<sup>651</sup> Florentino, *Em costas negras*, p. 150-154; Fragoso e Florentino, *O Arcaísmo como projeto*, p. 114-115. Jesús Bohorquez contesta as pesquisas de Florentino e Fragoso quanto à posse do capital mostrando a forte participação dos homens de negócio de Lisboa financiando a praça carioca, cf. “Para além do Atlântico Sul”.



**Gráfico 4.1 – Senhorios interessados em dez ou mais viagens do tráfico da Bahia, 1690-1817**

Fonte: <http://www.slavevoyages.org>.

Os 54 senhorios que investiram em dez ou mais viagens no tráfico da Bahia representam 7,79% dos armadores de navios negreiros. Esses traficantes atuaram numa média de 16,9 anos nesse negócio. Excluindo, de um lado, os cinco homens de negócio que atuaram por mais de 29 anos e, do outro, os nove que atuaram por até nove anos, temos quarenta traficantes que armaram viagens negreiras por um período de 10 a 28 anos de atividade o que dá uma média de 17,2 anos. Média ainda muito próxima da geral. Essa “elite” do tráfico foi responsável por 25,23% (902) de todas as viagens da praça baiana. Guardadas as diferenças de tempo e volume do tráfico, Florentino identificou uma concentração ainda maior para o Rio de Janeiro (1811-1830). Apenas dezessete empresas permaneceram ativas por mais de dez anos, respondendo por 52,3% das viagens.<sup>652</sup>

Quem aparece por mais tempo a registrar viagens é Antônio Cardoso dos Santos que, por longos 37 anos, que armou dezesseis expedições à África. Além dele, quatro homens de negócio atuaram por trinta ou mais anos: Manoel Álvares de Carvalho (34), Luís Coelho Ferreira (33), Inácio Antunes Guimarães (32), João Cardoso de Miranda (30). Todos esses cinco traficantes souberam navegar tanto nos tempos dos “24 navios”, quanto nas águas *livres* a partir de 1756. Eles também estiveram em importantes instituições ligadas ao comércio colonial. Antônio Cardoso, por exemplo, esteve na Mesa do Bem Comum do Comércio da Bahia, enquanto Luís Coelho foi membro da Mesa de Inspeção da Bahia. Já Manoel Álvares de Carvalho participou de ambas, reforçando a capacidade dos homens de negócio e seus grupos adaptarem-se às novas conjunturas mercantis e políticas.<sup>653</sup>

Entre os que participaram em dez ou mais viagens, os que menos tempo estiveram ativos foram Pedro Fernandes Dourado e Domingos Fernandes Amado. No alvorecer do Setecentos, atuaram por cinco anos e armaram dez viagens cada. Outros sete traficantes estiveram na armação de navios negreiros por menos de dez anos. Afora estes sete traficantes, os demais quarenta e cinco membros da elite do tráfico negreiro da Bahia colonial atuaram nesse comércio por, pelo menos, dez anos.

Ao contrário do que poderíamos facilmente inferir do Alvará de 1756, que tornou o tráfico livre a todos os comerciantes portugueses, a análise do registro das viagens

---

<sup>652</sup> Florentino, *Em costas negras*, p. 151-152 (tabela 8).

<sup>653</sup> Sobre Antônio Cardoso ver AHU, CU, BA/CA, cx. 14, doc. 2573-2579 (20/08/1757); Sobre Luís Coelho ver AHU, CU, BA/CA, cx. 7, doc. 1040-1055 (doc. 1043) (28/07/1752); sobre Manoel de Carvalho ver AHU, CU, BA/CA, cx. 9, doc. 1473 (08/11/1754) e AHU, CU, BA/AV, cx. 124, d. 9673 (25/03/1755).



negreiras como tenho feito aqui não aponta para uma “revolução comercial”. Pelo contrário, encontramos linhas de continuidade, havendo cinco traficantes com intensa atividade na fase final do regime dos “24 navios” e permanecendo ativos nas primeiras décadas do tráfico livre. A tabela a seguir mostra um equilíbrio no número dos homens de negócio que formavam a elite negreira da Bahia, atuando em cada conjuntura.

**Tabela 4.7 – Atuação dos 54 maiores senhorios, Bahia, 1699-1817**

<b>Datas</b>	<b>Momento do tráfico</b>	<b>Quantidade de traficantes</b>	<b># Viagens destes traficantes</b>	<b>% total de viagens</b>
1699-1755	“24 navios do número”	20	372	21,85
1740-1760	“Transição”	8	126	9,71
1770-1817	tráfico livre	26	400	28,12

Mais uma vez, nota-se uma ligeira dispersão das viagens na elite negreira no tempo de liberdade comercial em relação ao período monopolista dos “24 navios do número”. Este seleto grupo foi responsável por 20% a 30% dos registros de expedições negreiras nos principais períodos do tráfico baiano. Dois homens de negócio, João Ferreira de Souza e Manoel Gonçalves Viana, têm visível proeminência sobre os demais, como se observa no gráfico 4.1. Eles não figuram, assim, como sócios em qualquer das 106 viagens que registraram o que significa que apenas os dois traficantes (0,28%) foram responsáveis por 2,96% das 3.451 viagens analisadas aqui. Lendo de outra forma, as 106 viagens representam 6,12% das viagens entre 1690 e 1755. Ambos ainda representam um desafio aos historiadores do tráfico. Por que lideram com folga esse *ranking*? Quais são os arranjos comerciais para que apenas eles se apresentem na secretaria de Governo para pedir o alvará de licença para Costa da Mina? São muitas as perguntas, mas apenas uma certeza, a cultura mercantil não permitiria que esses homens de negócio assumissem riscos tão elevados sozinhos. Se colocaram seus nomes para o registro da licença para viajar à África, é certo que nem casco nem a carga lhes pertenciam completamente.

Entre 1709 e 1736, deixaram o porto de Salvador 817 viagens destinadas à África, 57 delas (6,97%) foram registradas por João Ferreira de Souza, colocando-o como maior senhorio a registrar viagens negreiras no tráfico colonial da Bahia. Há ainda uma viagem

armada por ele em Lisboa, em 1725, mas sem informações do destino.<sup>654</sup> Todas essas viagens foram destinadas aos mercados negreiros da Costa da Mina. Infelizmente, não temos muitas informações sobre esse importante agente mercantil além de uma procuração, datada de 1722, em seu nome e de seus sócios, o capitão Manoel Fernandes Vale, Jacinto Barbosa, Francisco Veloso, o sargento-mor Barnabé Cardozo Ribeiro. Nesse instrumento, esses homens de negócio moradores na Conceição da Praia outorgavam poderem a quatro homens em Lisboa e dois no Porto. A procuração dava-lhes poderes gerais, mas os sócios diziam-se interessados no comércio de vinho.<sup>655</sup>

As primeiras notícias que tenho da participação de Manoel Gonçalves Viana no comércio baiano são de quando ele enviou 52 caixas de açúcar para Lisboa em 1704.<sup>656</sup> Depois encontramos-lo registrando 49 navios negreiros entre 1707 e 1731. Apenas duas das viagens foram para o Calabar e as demais para a Costa da Mina. Foram 26 viagens registradas como armador solo, dezoito em sociedade com Manoel Correa Seixas, duas em sociedade com Antônio Correa Seixas, uma com Antônio Lopes Ferrão, uma com Cipriano da Silva Fernandes e uma com três sócios: Manoel Francisco Braga, Domingos de Azevedo Coutinho e Dionísio da Costa Barbosa.

Além de sócios, os irmãos Seixas eram procuradores de Viana quando este se ausentava de Salvador. Nessa ocasião, já possuía relações comerciais com o sertão do rio São Francisco, Rio de Janeiro, Pernambuco, Santos, Angola, São Tomé e Príncipe, Lisboa, Porto e Viana.<sup>657</sup>

Em 1724, Manoel Gonçalves Viana, João Dias de Mesquita, Fernando de Oliveira Braga, José Martins Sampaio, Bento Fernandes, Manoel José da Silva, Antônio Batista, Antônio Teixeira da Costa, Antônio Ferreira Codessa e Manoel Pires outorgavam procuração a quatro pessoas no Rio de Janeiro. No mesmo instrumento, investiam de

---

<sup>654</sup> TSTD # 50514, acesso 18/07/21.

<sup>655</sup> Procuração de João Ferreira de Souza, capitão Manoel Fernandes Valle, Jacinto Barbosa, Francisco Veloso, sargento-mor Barnabé Cardozo Ribeiro (Bahia, 30/11/1722), APEB, SJ, LN, nº 38, f. 127v-128v. Um João de Souza Ferreira, natural do termo da cidade do Porto, recebeu carta de Guarda-mor da Alfândega da cidade da Bahia, porém não tenho maiores informações para confirmar ser o mesmo sujeito, cf. ANTT, RGM, Mercês de d. João V, lv. 11, f. 399 (Lisboa, 04/06/1720).

<sup>656</sup> ANTT, JAT, mc. 96.

<sup>657</sup> Procuração de Manoel Gonçalves Viana (Bahia, 23/05/1722), APEB, SJ, LN, nº 37, f. 95v-97; Conta da fazenda entregue por Manoel Gonçalves Viana a Constantino Álvares, por ordem do alferes João de Souza Lima, morador na Barra do Rio Grande (Bahia, 19/04/1724), APEB, SJ, LN, nº 39, f. 137v-138v. Filipa Ribeiro da Silva analisa a atuação mercantil de Manoel Gonçalves Viana e muito dos demais homens de negócio através de sociedades e redes transimperiais, ver “Trans-Imperial and Cross-Cultural Networks”, p. 59-61.

poderes o próprio Manoel Gonçalves Viana para, “nesta cidade [e] em toda parte”, resolver os problemas advindos de um ataque pirata a seu navio negreiro vindo da Costa da Mina em 1723. Assim, os outros nove interessados na embarcação reconheciam-no

com todos os poderes desta procuração especialmente para que possa [...] [...] da cidade do Rio de Janeiro ou de outra qualquer parte todo o procedi[do] dos vinte e dois escravos que o navio pirata roubou na sumaca por invocação Nossa Senhora da Piedade e São Félix vindo da Costa da Mina no mês de dezembro do ano passado de mil setecentos e vinte e três por serem os ditos escravos pertencentes a todos eles outorgantes.<sup>658</sup>

Vemos já a atuação de Manoel na praça do Rio de Janeiro, uma das portas para as minas do ouro. Gonçalves Viana foi um dos muitos traficantes residentes na Cidade da Bahia nomeados como procurador de comerciantes da Vila do Carmo (atual Mariana), nas Minas Gerais. “Coincidência ou não, todas as quatro vezes em que foi nomeado procurador ocorreram no seu período de maior atuação no tráfico Atlântico de escravos”, asseverou Kelmer Mathias. Em um instrumento de 1728, Constantino da Mota outorgava poderes a quatro pessoas em Salvador, dois deles eram Viana e seu sócio Antônio Correa Seixas. Os irmãos Correa Seixas, naturais de Viana do Castelo, integravam essa importante rede comercial que duraria três longas décadas, interligando o Atlântico negreiro aos sertões do Brasil.<sup>659</sup>

Manoel Correa Seixas movimentou o tráfico da Bahia, armando navios para a Costa da Mina e Calabar ao longo das duas primeiras décadas do Setecentos. Ao todo ele atuou com onze embarcações diferentes nesse comércio. Sabemos que ele foi sócio de, pelo menos, outros dois traficantes: Antônio Gonçalves da Rocha, com quem registrou a primeira viagem, e o já conhecido Manoel Gonçalves Viana. Outros sócios não tiveram seus nomes anotados.<sup>660</sup> A rede comercial desses homens alcançou bons êxitos com o ouro das minas. Já morando no Reino, Manoel Correa recebeu, em 1721, 12:024\$000 réis

---

<sup>658</sup> Procuração de Manoel Gonçalves Viana e sócios (Bahia, 28/03/1724), APEB, SJ, LN, nº 39, f. 94v-96.

<sup>659</sup> Carlos Leonardo Kelmer Mathias, “Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procurações passadas no termo de Vila do Carmo, 1711-1730”, *Revista de História*, v. 158 (2008), p. 114-118; do mesmo autor, *As múltiplas faces da escravidão*, p. 129-142 e 313 (figura 3). Não encontrei procuração em nome dos irmãos Correa Seixas registrada na Bahia, cf. Livros de Notas utilizados no banco de dados, APEB, SJ, LN, nº 33 (1719-1720), 34 (1720-1721), 36 (1721-1722), 37 (1722), 38 (1722-1723), 38-A (1723), 52 (1728-1729), 56 (1730-1731) e 57 (1731). Destes nove livros consultei os índices.

<sup>660</sup> [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org), acesso 25/07/2021.

em ouro brasileiro. Uma fortuna!<sup>661</sup>

Antônio Correa Seixas, irmão mais novo de Manoel, esteve envolvido em doze viagens negreiras entre 1724 e 1740. Sua primeira viagem foi em sociedade com Manoel Gonçalves Viana, certamente, seguindo os passos e as redes fraternas. Outro importante sócio foi André Marques, um dos grandes homens de negócio da primeira metade do Setecentos. Ao morrer em 1758, na Bahia, Antônio tinha como único herdeiro seu sobrinho, o cônego Caetano Correa Seixas que, junto com sua alma, herdou uma pequena fortuna.<sup>662</sup>

Diante deste panorama, podemos notar que a organização do tráfico da Bahia apresenta-se com dois níveis de tipologias de senhorios que registraram navios negreiros. Uma elite negreira dominou o registro de viagens para a África, enquanto uma multidão de traficantes registrou apenas uma ou duas. O tipo de registro, no entanto, silencia vários detalhes importantes, pois não temos como afirmar se estes comerciantes eram sócios daquela elite mercantil que registrou a viagem ou se eram apenas senhorios de ocasião que aproveitavam o bom momento do comércio.

Ao conhecer melhor as pessoas deste amplo grupo, encontramos homens de negócio de grande peso na praça mercantil baiana, com fortes ligações em todo o Império e que, por algum motivo, aparecem com um único e tímido registro. Essa situação jamais dará a verdadeira dimensão dos investimentos econômico e político destas pessoas no tráfico negreiro, como veremos no capítulo seguinte.

Um caso excepcional é o de José Álvares da Silva, com apenas uma viagem registrada em seu nome para Costa da Mina em 1751. Este homem de negócio poderia, facilmente, passar despercebido do grupo de poder no tráfico, se fizéssemos uma leitura simplesmente numérica. Porém, suas próprias palavras são o melhor meio de dirimir quaisquer dúvidas. Em parecer de 1758, ele afirmava à Mesa de Inspeção da Bahia que tinha “experiência de 44 anos de comércio, 3 da Corte e 41 da Bahia, 15 de interesse em navios do Comércio daquela navegação [Costa da Mina] vários outros empregos do

---

<sup>661</sup> Leonor Freire Costa, Maria Manuela Rocha e Rita Martins de Sousa, *O ouro do Brasil*, Lisboa, INCM, 2013, p. 221.

<sup>662</sup> Diligências de Habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de Antônio Correia de Seixas (1720-1724), ANTT, TSO, CG, Hab., António, mç. 65, doc. 1316. Carta de Familiar do Santo Ofício Manoel Correa Seixas feita em 9 de fevereiro de 1709 (f. 3); Carta de Familiar do Santo Ofício de Antônio Correa Seixas feita em 8 de fevereiro de 1724. AHU, CU, BA/CA, cx. 136, doc. 26993-26996.

ministério, e administração de contratos da Fazenda Real”.<sup>663</sup>

José Álvares não era apenas um dos grandes do comércio baiano, como era também um homem com uma ambição de poder integrado aos novos tempos. Natural de Viana do Castelo, casou-se na Bahia com dona Águeda Maria do Sacramento, nascida em Cachoeira, com quem teve pelo menos três filhos: Francisco Álvares da Silva, cavaleiro da Ordem de Cristo e ouvidor da alfândega de Lisboa; José Álvares da Silva, bacharel e desembargador do Tribunal da Relação da Bahia (c. 1777); Lourenço Correia da Silva, cavaleiro da Ordem de Cristo e homem de negócio em Lisboa. José Álvares (pai) encaminhou todos os filhos para estudar em Lisboa e integrar-se em instituições importantes do Império. Mas não se esqueceu da atividade que lhe deu poder: o comércio. Por isso, mandou Lourenço Correia da Silva para casa do irmão Francisco a fim de aprender os negócios e entrar na Aula de Comércio, recém-criada pelo marquês de Pombal. Afinal, mesmo tendo a experiência de mais de quatro décadas nos negócios do Império, tinha clareza nas mudanças que os tempos exigiam.<sup>664</sup>

\*\*\*

Começamos a compreender as malhas sociais tecidas por grandes homens de negócio que atuaram também como importantes traficantes de escravos na Bahia colonial. A grande fortuna e o sucesso nos negócios não estavam disponíveis a qualquer indivíduo. Nem todos dos quase setecentos cabeças do tráfico compuseram a elite do comércio atlântico da praça baiana, obviamente. Quanto às mulheres, apesar de provavelmente serem todas viúvas e filhas de homens da elite, só mais estudos poderão confirmar.

John N. Kennedy vislumbrou a elite baiana (1750-1822) num universo que englobava os mais ricos donos de terra, mercadores, detentores de postos da administração, da fiscalidade e das forças militares. Alguns dos grandes homens de

---

<sup>663</sup> TSTD, # 50737, acesso em 22/07/2021; Parecer que deu por escrito o comerciante da praça da Bahia José Álvares da Silva, sobre o comércio da Costa da Mina (Bahia, 13/05/1758), AHU, CU, BA/CA, cx. 19, doc. 3501 (anexo ao doc. 3494).

<sup>664</sup> Diligência de habilitação para a Ordem de Cristo de José Álvares da Silva (17/10/1778), ANTT, MCO, Hab., Letra I e J, mç. 55, nº 8; Diligência de habilitação para a Ordem de Cristo de Lourenço Correia da Silva (15/09/1769), ANTT, MCO, Hab., Letra L, mç. 8, nº 5.

Carta de d. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho para José Álvares da Silva, (Luanda, 12/03/1768), ANTT, CL, mç. 58, doc. 19; Processo de justificação de nobreza para uso de brasão de armas de Francisco Alves da Silva e seus irmãos Lourenço Correia da Silva, José Alves da Silva, (1771), ANTT, CR, CN, mç. 7, nº 19.

negócio na Bahia, ainda segundo este autor, estavam registrados na Junta do Comércio de Lisboa. O *Almanaque de Lisboa* de 1807 listou cento e dezesseis deles.<sup>665</sup>

Nesse “modelo” de Kennedy, encontramos vários traficantes que compuseram a “oligarquia de negreiros” referenciada por Jean Baptiste Nardi em seu clássico estudo sobre o tabaco baiano.<sup>666</sup> Homens como Pedro Barbosa Leal,<sup>667</sup> João Lopes Fiúza,<sup>668</sup> André Marques,<sup>669</sup> Antônio Cardoso dos Santos,<sup>670</sup> Joaquim Inácio da Cruz,<sup>671</sup> Luís

---

<sup>665</sup> Kennedy, “Bahian Elites”, p. 416, 420 (nota 15).

<sup>666</sup> Nardi, *O fumo brasileiro*, p. 225.

<sup>667</sup> O coronel Pedro Barbosa Leal armou 5 viagens (1708-1715), foi senhor de engenho, provedor da Santa Casa em 1703 e 1704, procurador (1682) e vereador (1696 e 1704) da Câmara de Salvador. Cf. Santa Casa de Misericórdia da Bahia (SCMBAHIA), *Informativo da SCMB*, Ano 3, Nov/2009, p. 54-55 (Ed. Especial); Ruy, *História da Câmara Municipal*, p. 344 e 346-347; <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, acesso 26/07/2021.

<sup>668</sup> João Lopes Fiúza armou 1 viagem (1702), foi procurador (1723) e vereador (1731) da Câmara de Salvador, sargento-mor, senhor de engenho e um dos grandes homens de negócio de seu tempo, cf. Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 74-75; do mesmo autor, “Os ‘Fiúza do dinheiro’: estratégias familiares, comércio e ascensão na Bahia, c. 1690-1750”, texto inédito apresentado na APHES, Funchal (Ilha da Madeira), 2017.

<sup>669</sup> O capitão André Marques armou 13 viagens negreiras entre 1726 e 1750. Foi provedor da Santa Casa em 1739 e 1749, vereador em 1741. Cf. Diligência de HOC de André Marques e seu irmão Antônio Marques (1730), ANTT, MCO, Hab. OC, Letra A, mç. 45, n° 79; SCMBAHIA, *Informativo da SCMB*, Ano 3, Nov/2009, p. 54-55 (Ed. Especial); Ruy, *História da Câmara Municipal*, p. 350; <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, acesso 25/07/2021.

<sup>670</sup> Antônio Cardoso dos Santos armou 16 viagens à África (1749-1786), foi Provedor da Santa Casa (1771) e Tesoureiro Geral da capitania da Bahia (1769-1786), Tesoureiro-Mor da Bula da Santa Cruzada por dois mandatos (1772-1775 e 1784-1786). Cf. ANTT, CFZ, JR, Letra P, mç. 2, n° 4; SCMBAHIA, *Informativo da SCMB*, Ano 3, Nov/2009, p. 54-55 (Ed. Especial); <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, acesso 25/07/2021; Ribeiro, *A cidade de Salvador*, p. 375-381.

<sup>671</sup> Representante da família em Salvador, Joaquim Inácio da Cruz registrou sete viagens à África (1748-60), esteve na Academia Brasílica dos Renascidos e ao voltar ao Reino foi deputado da Junta do Comércio luzindo entre os homens mais poderosos no período Pombalino. Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*; Gonçalves, *Os armadores da Bahia e o tráfico interno*; <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, acesso 25/07/2021.

Coelho Ferreira,<sup>672</sup> Inocêncio José da Costa,<sup>673</sup> Inácio Antunes Guimarães<sup>674</sup> e José de Cerqueira Lima,<sup>675</sup> no longo século XVIII, fizeram parte da elite da governança de Salvador e da economia negreira. Eles armaram navios, compuseram sociedades de investimento e atuaram nas tratativas políticas sobre o tráfico de escravos. Como mostra o capítulo seguinte, alguns deles mantiveram estreitos laços com homens de negócio hindus sediados em Goa, completando o circuito do comércio de escravos de uma ponta a outra do Império global.

Por vezes, até aceitavam as mudanças no ordenamento do comércio atlântico, porém integrando-se às equipes que as concebiam e implementavam para não se afastarem muito das decisões. Mantendo um caráter conservador de seu status, foram astutos em controlar as instituições e unirem-se, quando necessário, para enfrentar mudanças na política colonial.

Como vimos no capítulo anterior, criaram e integraram a administração da Mesa do Bem Comum, souberam defender os interesses da praça mercantil baiana e logo integraram a Mesa de Inspeção. Defenderam sempre o comércio da Bahia com a Costa da Mina e posicionaram-se diante das propostas de companhias de monopólio. Ainda lembrando as sábias palavras de Kennedy “a elite procurava usar as estruturas econômicas e burocráticas da colônia para reforçar e garantir sua posição sócio-econômica”.<sup>676</sup>

---

<sup>672</sup> Luís Coelho armou 19 viagens entre 1749 e 1782. Era tesoureiro da Bula da Santa Cruzada quando recebeu a carta de Cavaleiro professo da Ordem de Cristo (1736). Foi procurador da câmara de Salvador em 1748 e 1767. Cf. Diligência de HOC de Luís Coelho Ferreira (1763), ANTT, MCO, Hab. OC, Letra L, mç. 6, nº 12; Ruy, *História da Câmara Municipal*, p. 351-352; <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, acesso 25/07/2021.

<sup>673</sup> Entre Inocêncio, armou 26 viagens entre 1777 e 1800. Era irmão de Clemente José da Costa Cavaleiro, professo da Ordem de Cristo e grande homem de negócio com seis viagens negreiras. Inocêncio era Capitão do Regimento dos Úteis quando foi habilitado a Cavaleiro professo da Ordem de Cristo (1778). Em 1781, quando já era tenente coronel, Inocêncio foi eleito provedor da Santa Casa de Misericórdia da Bahia. Em 1800, foi vereador. Cf. ANTT, MCO, Hab. OC, Letra I e J, mç. 60, nº 16 (1778); SCMBAHIA, *Informativo da SCMB*, Ano 3, Nov/2009, p. 54-55 (Ed. Especial); Ruy, *História da Câmara Municipal*, p. 355; <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, acesso 25/07/2021.

<sup>674</sup> Inácio Guimarães armou 18 viagens entre 1790 e 1819, dezesseis delas no período aqui analisado. Ele foi Capitão dos Auxiliares da Baía (06/11/1789), Tesoureiro da Santa Casa por dois mandatos (1795-1797) e vereador (1817), cf. ANTT, RGM, Mercês de d. Maria I, lv. 25, f. 28v; ASCMBA, Lv. 746, f. 748, 776 e 816; Ruy, *História da Câmara Municipal*, p. 357; <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, acesso 25/07/2021.

<sup>675</sup> Entre 1801 e 1839 Cerqueira Lima foi responsável para 39 viagens destinadas a Bahia e o Rio de Janeiro delas operadas no período dessa pesquisa). Foi procurador (1804) e vereador (1827) da Câmara de Salvador e provedor da Santa Casa em 1835. Cf. Ruy, *História da Câmara Municipal*, p. 356 e 358; <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, acesso 25/07/2021.

<sup>676</sup> Kennedy, “Bahian Elites”, p. 416 (tradução livre do autor).

Na outra face do comércio, como já analisado para outros tempos e espaços, era comum a existência de “traficantes especuladores”, como denominou Manolo Florentino aos que, aproveitando-se da conjuntura ou de circunstâncias favoráveis, investiam no tráfico negreiro.<sup>677</sup> Estudando lugares e período mais próximos desta pesquisa, Kelmer Mathias afirmou que “esses especuladores seriam aqueles que realizavam no máximo duas viagens à África para o resgate de escravos. Sua importância, no entanto, era fundamental para o bom funcionamento do sistema como um todo”. O autor chamou-os de “traficantes-procuradores” aqueles senhorios de navio negreiro de Salvador que serviam como procuradores de homens de negócio da Vila do Carmo. Ainda segundo o autor, “observa-se que 35,82% (24) deles [traficantes-procuradores] poderiam ser incluídos na definição de traficantes especuladores. Esses indivíduos responderam por 18,93% do total de escrituras em que foram nomeados traficantes [da Bahia] por residentes no termo de Vila do Carmo”.<sup>678</sup>

Sendo assim, o expressivo número de 461 indivíduos, responsáveis por uma ou duas viagens, não deve intrigar o leitor. Não sendo monopólio régio, os negócios estavam abertos a quem tivesse capital (grande ou pequeno) e disposição a aventurar-se nele. Ao rei interessava apenas que os impostos fizessem o bom caminho até a Fazenda Real.

Nessa gigantesca massa heterogênea de senhorios figuram tanto os que chamei de capitães-armadores<sup>679</sup> (de algumas poucas viagens) quanto comerciantes pouco conhecidos. Destes, muitas vezes o registro é a única documentação de que dispomos sobre sua vida mercantil. Há, ainda, alguns poucos homens da alta elite baiana, de tradicionais famílias, como Antônio da Rocha Pita, o secretário do Estado do Brasil José Pereira de Carvalho e Albuquerque, Bernardo Nunes Portela, que também buscaram lucros na armação negreira.<sup>680</sup> Por mais que tenham registrado pelo menos uma viagem, talvez a todas essas centenas de “aventureiros” do tráfico, o caminho mais seguro do lucro era investir em viagens armadas por outrem.

---

<sup>677</sup> Florentino, *Em costas negras*, p. 150-154.

<sup>678</sup> Kelmer Mathias, *As múltiplas faces da escravidão*, p. 135-136.

<sup>679</sup> Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 161-163.

<sup>680</sup> TSTD, # 50121 (1698), 50919 (José P. de C. e Albuquerque, 1768) e 40309 (Bernardo N. Portela, 1780), acesso em 24/07/2021. O *Slave Voyages* registrou “José Pereira de Carvalho e Albuquerque”, essa família era de grande importância na Bahia colonial, de modo que o Pereira certamente é “Pires”. Sobre a atuação política do Secretário de Estado José Pires ver Eduardo J. Santos Borges, *Viver sob as leis da nobreza. A casa dos Pires de Carvalho e Albuquerque e as estratégias de ascensão social na Bahia do século XVIII*, tese (doutorado em História), UFBA, 2015; Patrícia Valim, *Corporação dos enteados: tensão, contestação e negociação política na Conjuração Baiana de 1798*, Salvador, EDUFBA, 2018.



## Mulheres de grandes negócios: as damas do tráfico

Não foi novidade na História portuguesa a participação feminina no comércio internacional. Na época das grandes navegações, as mulheres do reino tiveram que administrar a economia familiar e investir no comércio, enquanto seus esposos e filhos estavam no além-mar. Como afirma Amélia Polónia, “para além dos agentes masculinos remanescentes, é às mulheres que cabe, de forma sistemática, a assunção desses desempenhos, através de um sensível aumento no protagonismo social, económico e familiar”.<sup>681</sup>

Nas colónias luso-africanas, as donas de Angola e da Senegâmbia fizeram grandes comércios e são mais afamadas na historiografia.<sup>682</sup> Juliana Barreto Farias apontou a importância dessas mulheres no comércio de escravos e posse de navios, no Senegal, a ponto de afrancesar a palavra portuguesa *sinhá* para *signare* e torná-la um sinónimo de “mulheres de negócio”.<sup>683</sup>

No Brasil, são muitos os estudos sobre as africanas quitadeiras responsáveis pela venda de um sem número de mercadorias, em especial alimentos, e oferta de serviços.<sup>684</sup>

---

<sup>681</sup> Amélia Polónia, *A expansão ultramarina numa perspectiva local. O porto da Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, INCM, 2007, v. 2, p. 392-414, citação à p. 393. Ver também Madalena Marques Dias, “Atuação econômica e política das elites femininas paulistas nos séculos XVI e XVII”, in. Vera L. Amaral Ferlini e Esmeralda Blanco B. de Moura (orgs.), *História Econômica: Agricultura, Indústria e Populações*, São Paulo, Alameda, 2006, p. 61-98; Margarida Sobral Neto, “O lugar da mulher na sociedade portuguesa setecentista”, in. Júnia F. Furtado (org.), *Diálogos oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino português*, Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2001, p. 25-44. Um bom resumo da atuação feminina nos negócios no império português pode ser visto em Suely C. Cordeiro de Almeida “O feminino ao leste do Atlântico. Vendedeiras, regateiras, peixeiras e quitadeiras: mulheres e trabalho nas ruas de Lisboa e Luanda (séculos XVI-XVIII)”, in. Roberto Guedes (org.), *África: brasileiros e portugueses - séculos XVI-XIX*, Rio de Janeiro, Mauad X, 2013, p. 207-227. Conforme mostrou Severs, mulheres cristãs-novas também atuaram na economia baiana, cf. *Além da exclusão*, p. 94-96.

<sup>682</sup> Philip J. Havik, “A dinâmica das relações de gênero e parentesco num contexto comercial: parcerias afro-atlânticas na zona da Guiné Bissau (séculos XVIII-XIX)”, in. Reis e Silva Jr. (orgs.), *Atlântico de dor*, p. 405-445 [publicado inicialmente em 2002, *Afro-Ásia*, nº 27]; Mariana P. Candido, “As comerciantes de Benguela na virada do século XVIII: o caso de dona Aguida Gonçalves”, in. Mariana Candido, Paul Lovejoy, Carlos Liberato, Renée Soulodre-La France (org.), *Laços Atlânticos: África e africanos durante a era do comércio transatlântico de escravos*, Luanda, Museu Nacional da Escravatura/Ministério da Cultura, 2017, p. 223-250; da mesma autora, “As mulheres e o acesso à propriedade em Benguela no século XIX”, in. Reginaldo e Ferreira (orgs.), *África, margens e oceanos*, p. 399-421.

<sup>683</sup> Juliana Barreto Farias, “O *laptot* e a *signare*: gênero, escravidão e liberdade (Senegal, Século XIX)”, in. Reginaldo e Ferreira (orgs.), *África, margens e oceanos*, p. 329-368.

<sup>684</sup> Selma Pantoja, “A dimensão atlântica das quitadeiras”, in. Furtado, *Diálogos oceânicos*, p. 45-67.

Falta, porém, maior atenção historiográfica para as numerosas mulheres que investiam pequenas quantias na economia imperial. Aquelas que tomavam dinheiro a risco, que mandavam uma pequena cargação à África ou à Índia. Ao mesmo tempo, é imperativo voltarmos as lentes de pesquisa para aquelas que se destacavam no comércio de grosso trato. Não são muitas, é bem verdade, mas existiram. Esta subseção tratará de algumas delas.

De Portugal, mulheres cujas possibilidades financeiras variavam bastante, investiam em cargas dos navios do Brasil ou da Índia; tiveram, também, de estar atentas à vida de seus parentes no Império para recuperar os bens da família, inclusive investimentos, caso algum deles morresse longe de casa. Foi o caso de Maria do Espírito Santo, viúva de Domingos Ramos, moradora na rua da Madragoa, freguesia de Santos Velho em Lisboa. Maria vivia num dos locais mais movimentados de Lisboa, próximo ao porto. Ali não havia rua em que pelo menos um morador já não conhecesse as colônias ou que não investisse em seu comércio. Domingos era um deles. Em 15 de maio de 1714, Maria outorgou uma procuração a José Rodrigues e Domingos Santos Machado, que estavam de saída para o Reino de Angola, e a Bernardo Barboza, Antônio Teixeira dos Reis e a Pedro de Oliveira, já moradores naquela colônia. Diante do tabelião, na rua do Poço Novo, não muito longe de sua casa, Maria “disse que dava e outorgava todo o seu livre e comprido poder [...] [para] cobrarem e receberem tudo o que lhe ficou pelo falecimento do dito seu marido Domingos Ramos que faleceu no dito reino [...]”.<sup>685</sup>

De mesmo modo, atuou Maria Ferreira, viúva de José Vicente, ao outorgar procuração ao “padre Raimundo Nunes do Hábito de São Pedro, ausente a Manoel Francisco de Miranda, moradores na Cidade da Bahia” para cuidar dos bens do “seu marido que faleceu na Costa da Mina”.<sup>686</sup> As Marias são-nos apenas ilustrativas de tantas outras que, tanto investiram quanto buscaram bens da família que ficaram no além-mar. Muitas delas, como vimos, tinham esposos e filhos e parentes nas carreiras do tráfico africano.

Outras mulheres, como Paula Maria da Rocha, tiveram que provar a ausência do esposo registrando em cartório que o marido estava trabalhando nas colônias. Não temos,

---

<sup>685</sup> Procuração de Maria do Espírito Santo (Lisboa, 15/05/1714), ANTT, 7º CNLSB, cx. 63, lv. 353, f. 124v-126.

<sup>686</sup> Procuração de Maria Ferreira (Lisboa, 27/02/1715), ANTT, 7º CNLSB, cx. 63, lv. 354, f. 55v-56. Sobre mulheres em busca de seu direito de herança de parentes ligados ao tráfico ver o caso das irmãs e filha de Francisco Xavier de Jesus em Thompson, *Negreiros nos mares do Sul*, p. 74-78 et passim.

infelizmente, notícias sobre as atividades dele. Em 1735, quando soube que o “Bispo dela [Bahia] e seus Ministros Eclesiásticos procedem contra os homens casados que naquele país residem e assistem sem mostrarem consentimento de suas mulheres para delas poderem estar ausentes”, Paula da Rocha tratou, imediatamente, de registrar um documento de *liberdade e licença* para o seu marido Francisco da Rocha permanecer na Bahia.<sup>687</sup>

Estas mulheres tiveram também que conhecer os meandros das relações familiares de seus pais, esposos, filhos, sobrinhos etc. Elas não estavam alheias ao que se passava, e nem podiam. As redes tecidas pelos homens da família deveriam ser conhecidas por elas e acionadas quando necessário. Outras tantas construíram suas próprias redes, a cujos membros confiavam suas carregações e representações em procurações para cobrança de possíveis dívidas.

Em pesquisa recente, Felipa Ribeiro e Helder Carvalho mostraram que, em Portugal, em meados do Setecentos, “o casamento e a viuvez não impediram as mulheres de se tornarem chefes de família, nem de exercerem atividades ou participarem na economia”. Esses dados acompanham os resultados encontrados em outros países europeus do período, como a Alemanha. E mais, até mesmo as solteiras participavam da cena econômica portuguesa.<sup>688</sup>

Junto com os objetos apreendidos na devassa contra João Basílio, diretor do forte português de São João Batista de Ajudá, encontravam-se pouco mais de uma centena de carta, papéis avulsos, recibos, um termo de prisão, registros de carregações e um caderno.<sup>689</sup> Desses documentos, constam ao todo 68 correspondentes entre comerciantes,

---

<sup>687</sup> Liberdade e licença que dá Paula Maria da Rocha (Lisboa, 18/01/1735), ANTT, 1º CNLSB, Ofício A, cx. 100, lv. 447, f. 34fv, grifo meu.

<sup>688</sup> Filipa Ribeiro da Silva e Hélder Carvalho, “Reconsidering the Southern European Model: Marital Status, Women's Work and Labour Relations in Mid-Eighteenth-Century Portugal”, *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, n. 45, v. 38, nº 1 (2020), p. 58-59. No original “marriage and widowhood did not prevent women from becoming HoH, nor from having occupations or participating in the economy”. Na Vila do Conde os 59 atos notariais registrados por solteiras representaram 4,84% dos atos de mulheres, cf. Polónia, *A expansão ultramarina*, p. 397.

<sup>689</sup> Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre a hostilidade do régulo Daomé na fortaleza de São João Baptista de Ajudá e o procedimento do diretor da mesma fortaleza João Basílio (Lisboa, 15/12/1744), AHU, CU, BA/AV, cx. 80, doc. 6666. Este documento está ilegível no projeto Resgate, consulte o original. Nos livros de notas de Salvador identifiquei apenas duas procurações em nome de Guiomar Pereira: A primeira delas, de 1747, uma crioula forra outorga dois procuradores em São Tomé; a outra é identificada como mulher preta que estabelece cinco procuradores na Bahia e em São Tomé e Príncipe em 1760, cf. APEB, SJ, LN, nº 82, f. 340v-341v (09/08/1747) e n. 102, f. 237v-238 (03/10/1760). Não há como afirmar serem a mesma correspondente de João Basílio. Para saber mais sobre as desventuras

capitães negreiros, padres, vice-reis, administradores régios e cinco (8,82%) mulheres. Nenhuma delas consta como senhoria de navios negreiros, no entanto, comercializavam e se correspondiam com a maior autoridade portuguesa na Costa da Mina. São nove cartas e uma carregação.

Quem mais escreveu a Basílio foi Guiomar Pereira, com quatro cartas e um termo de carregação. Em seguida, vem dona Margarida Rodrigues Colaça com duas cartas. As demais escreveram apenas uma. Essa rica documentação não foi preservada para sabermos os assuntos ali tratados e os detalhes das transações. Fica em aberto um bom caminho para pesquisas futuras sobre a Bahia. Enquanto isso, continuemos a analisar a relação entre as mulheres e o tráfico transatlântico de escravos.

Outras mulheres de grande destaque na economia colonial eram as freiras. Dominado pelas filhas dos senhores de engenho, talvez as mais antigas famílias da terra, o convento de Santa Clara do Desterro era importante fonte de crédito para os homens de negócio. No mercado de crédito de Salvador da primeira metade do século XVIII, o convento figurava como o segundo maior credor, depois da Santa Casa de Misericórdia. Quando incluídos os credores particulares, as religiosas perdem apenas uma posição. Mesmo com as mudanças no mercado ao longo do século, o Desterro continuou sendo uma fonte de dinheiro a juros, conforme mostrou Ana Amélia V. Nascimento.<sup>690</sup>

Ter uma filha ou parente ali seria não apenas objeto de distinção social, como oportunidade de acessar mais facilmente o crédito. Essa tarefa, no entanto, não seria das mais fáceis. Os principais homens de negócio aqui estudados enfrentaram maior resistência das tradicionais famílias da terra, afinal o estigma de cristão-novo os

---

de João Basílio na Costa da Mina ver, Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 187-191 e 195-201; Silva Jr., “João Basílio na Costa da Mina”. Já é bastante conhecida a participação de mulheres no tráfico entre a Bahia e Benguela, ver Thompson, *Negreiros nos mares do Sul*, p. 112-116; Mariana P. Candido, “Merchants and the Business of the Slave trade at Benguela, 1750-1850”, *African Economic History*, n° 35 (2007), p. 1-30; da mesma autora, “Os agentes não europeus”.

<sup>690</sup> Ana Amélia Vieira Nascimento, *Patriarcado e religião: as enclausuradas clarissas do Convento do Desterro da Bahia (1977-1890)*, Salvador, Conselho Estadual de Cultura, 1994, p. 291-301. Entre 1560 e 1620, apenas 16 (1,31%) freiras registraram atos notariais na Vila do Conde, enquanto as viúvas representaram 55,95% dos atos feito por mulheres. Na segunda metade do século XVIII, as mulheres representaram 17,4% (1715-1755), 21,9 (1756-1769) e 10,6% (1770-1800) do valor do crédito negociado em um dos cartórios de Lisboa. Sobre Vila do Conde, ver Polónia, *A expansão ultramarina*, p. 397; sobre Lisboa, cf. Costa, Rocha e Brito, “Mercado de crédito de Lisboa”, p. 91. Em Salvador, 4,5% dos devedores da Santa Casa da Bahia eram mulheres, cf. Santos, *História financeira da Santa Casa*, p. 191-195. Sobre relações de crédito registrada no primeiro cartório notarial do Rio de Janeiro, ver Daiane Estevam Azeredo, *Na proa dos negócios: A inserção feminina nas transações de crédito fluminense no início do século XIX (1800-1820)*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2022.

perseguia. Nos cálculos de Nascimento, 19,59% dos pais das freiras, no longo período de 1678-1860, eram comerciantes ou negociantes. A historiadora não detalhou esses dados ao longo do tempo. Pelo menos, dois desses pais foram importantes traficantes, Manoel Soares Ferreira e Manoel Gonçalves Viana. Viana conseguiu colocar duas filhas naquele convento: Josefa Clara de Jesus (1726) e Joana Josefa de Jesus (1733), ambas batizadas na freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia. Josefa Clara saiu do Desterro para fundar o convento de Nossa Senhora da Conceição da Lapa, enquanto sua irmã Joana ascendeu na instituição, alcançando o mais alto posto, o de abadessa do Desterro, entre 1765 e 1768.<sup>691</sup>

As religiosas também se destacaram como produtoras de uma importante mercadoria do tráfico negreiro: os doces de frutas. Com o dinheiro deles, a madre Catarina do Monte Sinai, “a mais prospera religiosa Clarissa, [...] reuniu um capital que empregou em empréstimos a juros”, afirmou Nascimento.<sup>692</sup>

Como vemos, apesar de as viúvas serem mais comuns quando falamos da atuação comercial das mulheres, essa condição civil não era a única em que ela exercia a atividade mercantil. Silva e Carvalho afirmaram que, no Reino, “as mulheres casadas foram mais numerosas no setor terciário”.<sup>693</sup> Daiane Azevedo também percebeu que as mulheres solteiras foram importantes no mercado de crédito do Rio de Janeiro entre 1800 e 1820.<sup>694</sup>

Se o ideal esperado era as mulheres serem educadas para tornarem-se esposas aptas a administrar a casa e criar os filhos desde muito cedo no Reino, muitas delas tiveram que assumir a casa e os negócios quando seus esposos e filhos mais velhos viajavam pelo Império. Algumas viagens poderiam durar mais de dois anos.<sup>695</sup> Muitos maridos nunca voltaram, foi o caso do capitão negreiro Manoel da Fonseca, falecido em viagem da Costa da Mina para Salvador em 1757.<sup>696</sup> Essa situação colocou a esposa, doravante viúva, em destaque na vida e na documentação.

É, contudo, imperativo que se registre que num mundo dominado pelos homens,

---

<sup>691</sup> Nascimento, *Patriarcado e religião*, p. 110-114, 148-150, 425, 427, 451, 463 e 465; Patrícia Valim, “Mulheres insurretas: Usurárias negociações, fortuna e poder na Capitania da Bahia, final do século XVIII”, *Revista Poder & Cultura*, v. 3, nº 6 (jul.-dez. 2016), p. 118-131.

<sup>692</sup> Nascimento, *Patriarcado e religião*, p. 265-266. Sobre os doces no tráfico ver AHU, CU, BA/CA, cx. 51, doc. 9619-9631 (1767-c.1777); Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 68.

<sup>693</sup> Silva e Carvalho, “Reconsidering the Southern European Model”, p. 65.

<sup>694</sup> Azevedo, *Na proa dos negócios*, p. 102-103.

<sup>695</sup> Dias, “Atuação econômica e política das elites femininas”, p. 66.

<sup>696</sup> Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 169-180; para uma versão um pouco modificada, cf. “Tempo, tráfico e lucros”, in. Albuquerque, Castilho e Reis (orgs.), *Barganhas e querelas*, p. 21-59.

a ausência destes coloca em destaque a presença feminina, daí que a historiografia tanto tenha avançado nos estudos das viúvas e que elas passaram a ter relevância nos estudos.

A viuvez também foi o estado característico das mulheres que atuaram como senhorias de navio negreiro na Cidade da Bahia setecentista. Das dezoito mulheres traficantes, pelo menos nove delas eram viúvas. Sobre as demais não há informações no *Slave Voyages*, nem encontrei em outras fontes.

Infelizmente, uma das mais importantes tem sido injustiçada pela historiografia. Dona Tereza de Jesus Maria, já chamada por mim de “dama do tráfico”, foi uma das mulheres mais atuantes no comércio da Bahia em meados do Setecentos. Relacionou-se com homens de grande poder nas instituições coloniais e movimentou milhares de cruzados nas viagens de seus navios negreiros. Apesar disso, Thereza de Jesus Maria só tem sido lembrada como a mulher insubordinada que não se curvava diante de seu segundo marido; arrepiando o mando senhorial e as vontades religiosas do arcebispo.<sup>697</sup> Ora, essa mulher foi muito mais que a esposa de um segundo marido que, mesmo sendo homem de negócio e armador de duas viagens negreiras, não se comparava a ela nem na hierarquia social nem nos negócios. Seu nome era Francisco Manoel da Silva. Talvez a maior posse dele fosse ter nascido homem!<sup>698</sup>

Dona Tereza de Jesus Maria armou dois terços das viagens femininas da primeira metade do século. Ela aparece no tráfico no final da década de 1740, logo após a morte de seu primeiro marido, o homem de negócio, vereador e sargento-mor Manoel Fernandes da Costa.<sup>699</sup> Ao falecer, Manoel já era um destacado traficante da praça. Entre 1747 e 1751, dona Tereza possuía a galera *Santa Ana e Nossa Senhora da Conceição*, um dos

---

<sup>697</sup> Maria de Deus Beites Manso, “The Feminine Ideal of 18th Century Colonial Brazil”, in. Clara Sarmiento (org.), *Women in the Portuguese Colonial Empire: The Theatre of Shadows*, Cambridge: Cambridge Scholar Publishing, p. 233-242. Há uma versão em espanhol “Mujeres en el Brasil Colonial: El caso del Recogimiento de la Santa Casa de la Misericórdia de Bahia a través de la Depositada Teresa de Jesus”, in. María Isabel Viforcós Marinas e Rosalva Loreto López (orgs.), *Historias Compartidas. Religiosidade y reclusión femenina en España, Portugal y América. Siglos XV-XIX*, León [México], Universidad de León; Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélaz Pliego”/Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2007, p. 339-366.

<sup>698</sup> Procução de dona Tereza de Jesus Maria para a sua corveta (Bahia, 30/08/1747), APEB, SJ, LN, nº 85, f. 12v-13v e f. 197-198 (Procução de dona Tereza de Jesus Maria para a sua corveta. Bahia, 06/05/1748).

<sup>699</sup> TSTD, # 50680, 50715, 50710, 50701, 50686, 40286, acesso 20/07/2021. Estas viagens comercializaram 2.488 africanos na costa africana.

“24 navios do número”.<sup>700</sup> Na lista de 1747, constava mais uma viúva, a do capitão João da Cruz de Moraes. Através de uma procuração registrada em notas podemos conhecer o seu nome: Felícia das Neves de Oliveira.<sup>701</sup>

A presença feminina na armação de navios negreiros não foi uniforme ao longo do tempo. É nítida a maior frequência delas da segunda metade do século XVIII até o fim do período ao qual se dedica essa pesquisa: foram dezoito mulheres armando 44 viagens negreiras. Cinco viagens foram registradas por duas mulheres perfazendo 49 registros femininos como cabeças de expedições à África. Chamo ao leitor a atenção para esse último número. Como dito no início deste capítulo, o que interessa aqui é a análise dos registros, do protagonismo individual.

**Tabela 4.8 – Registros de viagens negreiras feitos por mulheres, Bahia, 1703-1817**

Período		Mulheres	%	Registros	%
“24 navios”	1703-1749	4	22,22	9	18,37
Tráfico livre	1759-1766	4	22,22	4	8,16
	1785-1798	5	27,78	28	57,14
	1806-1817	5	27,78	8	16,33
<b>TOTAL</b>		<b>18</b>	<b>100</b>	<b>49</b>	<b>100</b>

A tabela nos mostra que apenas quatro mulheres atuaram no tempo dos “24 navios do número” e que houve uma crescente presença feminina para o período do tráfico livre. A despeito dos perigos internacionais para esse comércio, as décadas de 1780 e 1790 foram as de maior atuação delas. Concentram-se aí 28 (57,14%) viagens armadas por cinco (27,77%) traficantes. Esse desequilíbrio, porém, fica creditado à atuação de duas das maiores traficantes da praça: dona Ana Joaquina, com treze viagens, e dona Ana Luísa de Cristo, com sete. Excetuando-as, teríamos doze (24,48%) viagens divididas entre três

<sup>700</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 89, doc. 7245 (Bahia, ant. 17/04/1747), infelizmente este documento está incompleto no original no AHU e, por conseguinte, no Projeto Resgate. Ele lista apenas 18 dos 24 navios. Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 118; Nardi, *O fumo brasileiro*, p. 252.

<sup>701</sup> Há apenas uma viagem registrada em nome do bergantim “do número” *Nossa Senhora do Carmo e Bom Jesus de Vilanova, o Socorro*, cf. TSTD, # 51996 (1740). Em 1745, há uma viagem em nome de Manoel Abreu (# 50673) e em 1747 um em nome da viúva (# 50692), acesso 20/07/2021. Infelizmente não temos muitas informações sobre João da Cruz de Moraes. Sabe-se que foi mestre de embarcação na rota Lisboa-Bahia, cf. AHU, CU, BA/AV, cx. 25, doc. 2231 (Lisboa, 07/12/1725). Procuração de dona Felícia das Neves de Oliveira (Bahia, 1752), APEB, SJ, LN, n° 91, f. 265-266.

armadoras.

Vejamos a relação entre a quantidade de viagens registradas e o número de traficantes.

**Tabela 4.9 – Relação entre mulheres e a quantidade de registros de viagens, Bahia, 1703-1817**

# Mulheres	# registros
10	1
4	2
1	5
1	6
1	7
1	13
<b>18</b>	<b>49</b>

Assim como ocorreu com os homens, boa parte das mulheres participou como senhoria de uma ou duas viagens, foram quatorze nessa condição. As outras quatro, são mais assíduas na armação de expedições negreiras seguindo o *modus operandi* de uma “elite”, afinal estas integravam importantes famílias traficantes. Como disse, pelo menos metade delas eram viúvas de grandes homens de negócio que tinham no tráfico uma das principais fontes de sua renda familiar. A atuação dessas mulheres no tráfico é, assim, anterior ao seu registro como senhoria de navio negreiro como mostra o caso de dona Ana Quitéria do Nascimento.

Em 1767, ela mandou onze rolos de tabaco para a Costa da Mina na corveta *Nossa Senhora das Esperança e São José*, do senhorio José de Souza Reis. Mais uma mulher investiu nessa viagem. Dona Ana Pinta de Souza mandou 152 rolos de tabaco, dois barris de aguardente, trinta caras de açúcar e uma frasqueira de aguardente do Reino correspondendo a 203\$680 réis de fretes para o senhorio da embarcação.<sup>702</sup>

A despeito de dona Ana Pinta investir quinze vezes mais que dona Ana Quitéria, esta última era quem tinha tradição familiar no tráfico e armou uma embarcação trinta anos depois, como veremos à frente. Possuir navio e tornar-se senhoria dele era,

---

<sup>702</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 51, doc. 9625.



certamente, a coroação dos negócios negreiros.

Em 25 de agosto de 1703, dona Catarina Brandão registrou em Salvador a viagem do patacho *São Tomé e Nossa Senhora das Neves* para a Costa da Mina.<sup>703</sup> Sete anos depois, foi a vez da viúva de Antônio de Souza Abreu armar uma viagem conforme já referido anteriormente.<sup>704</sup> Depois de longo hiato, apenas na década de 1740 outras duas mulheres voltariam aos registros de navios negreiros.

Passados dez anos, em 1759, temos o retorno de registros de viagens por mulheres. Dona Maria Josefa Silva, em sociedade com José Ferro Bandeira, armou a sumaca *Santa Rita e Almas* para a Costa da Mina.<sup>705</sup> Na década seguinte, temos apenas duas viagens registradas em nome de três viúvas. Em 1765, Josefa Maria da Silva, viúva do importante traficante Jacomé José de Seixas.<sup>706</sup> No mesmo ano, Inácia Pereira Maciel e a viúva de “João R Pere” mandaram a corveta *Nossa Senhora da Conceição da Ponte e São José* para a Costa da Mina a negociar em Epe, de onde retornou no ano seguinte.<sup>707</sup>

Entremos, então, nas últimas décadas do século XVIII, momento de ebulição na economia global e nas rotas de comércio. Como visto no capítulo primeiro, a guerra de Independência Americana, as Revoluções Francesa e Haitiana aqueceram os mercados açucareiro e algodoeiro, influenciando diretamente o mercado negreiro. É nesse momento que vemos a maior participação feminina no tráfico da Bahia. Não quero explicar essa ocorrência apenas ao reaquecimento do mercado negreiro.

Como dito, as maiores damas do tráfico eram viúvas de alguns dos maiores traficantes da praça de Salvador, homens que atuavam em todo o império português e tinham inserção no mercado global de produtos tropicais. Eram, pois, herdeiras, e por que não dizer, partícipes de empresas consolidadas.<sup>708</sup>

Não foi ao acaso que essas mulheres alçaram voos tão altos. Elas sabiam o que faziam e executaram a mercancia com muita eficiência. O gráfico abaixo mostra a atuação

---

<sup>703</sup> TSTD, # 50231, acesso 22/07/2021. Não encontrei registro dela nos livros de notas de Salvador, nem seu estado civil.

<sup>704</sup> TSTD, # 50372, acesso 22/07/2021.

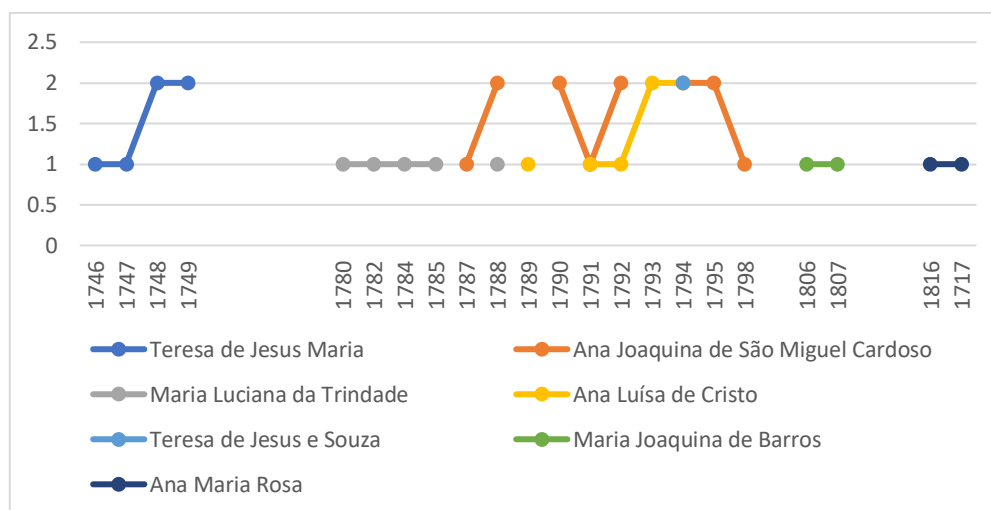
<sup>705</sup> TSTD, # 50810, acesso 22/07/2021.

<sup>706</sup> TSTD, # 50896, acesso 22/07/2021. A embarcação é a sumaca *Senhor de Bom Jesus e Monte do Carmo*, o que diminuiu minhas dúvidas quanto a estas Maria Josefa e Josefa Maria serem a mesma pessoa.

<sup>707</sup> TSTD, # 50895, acesso 22/07/2021.

<sup>708</sup> Não contamos com livros de razão, caixa, contas correntes, copiadores de cartas ou livros de portaló de homens de negócio da Bahia o que dificulta análises mais pormenorizadas da empresa mercantil. Acredito que trabalhos mais focados em alguns desses grandes expoentes da praça baiana utilizando-se de variadas fontes poderão nos ajudar a compreendê-las melhor.

apenas das mulheres que armaram mais de uma viagem ao longo do Setecentos e deixa evidente essa atuação feminina nas armações negreiras durante o último quartel do século.



**Gráfico 4.2 – Mulheres que registraram mais de duas viagens negreiras. Bahia, 1746-1807**

Fonte: <http://www.slavevoyages.org>.

Conforme o gráfico, a despeito da atuação de dona Tereza de Jesus Maria com seis viagens em três anos na década de 1740, sem dúvida, o maior protagonismo feminino no tráfico negreiro português foi de dona Ana Joaquina de São Miguel Cardoso. De suas treze viagens, onze estão em seu nome e duas em nome de sociedades femininas: uma com Maria Luciana Trindade, em 1788, outra com sua mãe, dona Ana Quitéria do Nascimento em 1795.<sup>709</sup>

No Gráfico 4.1, dona Ana Joaquina figura como a 29ª maior interessada em navios negreiros do tráfico baiano. É também a mulher que mais viagens negreiras registrou em todo o período em análise.<sup>710</sup> O início de sua carreira como traficante de africanos ocorre logo após o falecimento de seu poderoso esposo, Antônio Cardoso dos Santos, ocorrido em 30 de outubro de 1786. Na capitania da Bahia, Cardoso também fora “tesoureiro geral

<sup>709</sup> Catharine Lugar já apontara dona Ana Joaquina de São Miguel e sua mãe d. Ana Quitéria do Nascimento como “few examples of the elite merchant widows active in the colonial trade”, cf. *The Merchant Community of Salvador*, p. 237-238.

<sup>710</sup> Prouração de Antônio Cardoso dos Santos e sua mulher dona Ana Joaquina de São Miguel (Bahia, 15/02/1786), APEB, SJ, LN, nº 126-A, f. 73fv.

e Deputado da Junta do Real Erário [por] 17 anos e 9 meses”.<sup>711</sup> Armadas entre 1787 e 1798, todas as viagens de Ana Joaquina foram para a Costa da Mina, onde negociou pouco mais de 4.200 cativos. A empresa negreira familiar, sob a direção de seu falecido esposo já contava com dezesseis viagens entre 1749 e 1786. Dona Ana assumiu a chefia da família e deu sequência aos negócios que agora eram seus.<sup>712</sup>

Mas os negócios dessa família não paravam nessas duas figuras de primeira grandeza da praça negreira de Salvador. A filha também era interessada, junto com a mãe, em algumas carregações negreiras. Dona Ana Joaquina e sua mãe, dona Ana Quitéria do Nascimento e Castro, protagonizaram uma das sociedades registradas apenas por mulheres, armando a embarcação *Nossa Senhora da Lampadosa e Santo Antônio, a Aurora*. Essa embarcação parece ter passado por alguns percalços na longa viagem que fez. Tendo saído de Salvador no último trimestre de 1793, só daria entrada na Provedora da Saúde em janeiro de 1795. Chegados nessa viagem, foram sepultados pela Santa Casa de Misericórdia da Bahia, pelo menos, quatro cativos da Costa da Mina falecidos na casa de Ana Joaquina: dois nomeados João, Manoel e Francisco em fevereiro, junho, agosto e dezembro, respectivamente. Francisco desceu à sepultura junto a um anônimo, também da Costa da Mina, “pertencente a carregação principal da corveta São João Nepomuceno”.<sup>713</sup>

A corveta *São João Nepomuceno e São Francisco de Paula* era a segunda expedição de dona Ana Joaquina, também retornada em 1795. Essa embarcação saíra de Salvador em agosto de 1794, portanto, antes da *Aurora* retornar da Costa da Mina, demonstrando o poder mercantil de Ana Joaquina. Além do cativo anônimo referido acima, entre dezembro de 1795 e janeiro de 1796, faleceram mais sete africanos: quatro homens e uma mulher pertencentes à carregação principal da corveta e mais duas molecas. Tereza, falecida em casa do negreiro Inocêncio José da Costa, e Maria da conta

---

<sup>711</sup> Autos de justificação de nobreza de Pedro Antônio Cardoso dos Santos Marinha e Castro e seus irmãos (1789), ANTT, FF, Justificação de Nobreza, mç. 30, nº 16. Processo de justificação de nobreza para uso de brasão de armas de Pedro Antônio Cardoso dos Santos Marinho e Castro e seus irmãos Antônio Cardoso dos Santos Marinho e Castro e d. Ana Constança Marinho e Castro (1790), ANTT, CR, CN, mç. 26, nº 30; ANTT, CFZ, JR, Letra P, mç. 2, nº 4, citação da “Petição”, f. 8v.

<sup>712</sup> Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 377-379; Ximenes, *Bahia e Angola*, p. 165, Anexo 8.3; Souza, *Tráfico escravidão e liberdade*, p. 228-229; [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org), acesso em 22/07/2021.

<sup>713</sup> AHSCMB, Banguê, lv. 1264, f. 93 (14/02/1795), 100v (09/06/1795), 109 (11/08/1795) e 120 (06/12/1795); TSTD # 51213. Dona Ana Quitéria também atuava no mercado de crédito de Salvador, ver Augusto Fagundes da Silva dos Santos, *É Fiado ou em Dinheiro de Contado? O crédito na Bahia colonial (1777-1808)*, tese (doutorado em História), UFBA, 2020, p. 179.

de dona Ana Quitéria do Nascimento e do capitão José Basílio Ferreira.<sup>714</sup>

No ano seguinte, não aparecem viagens registradas em seus nomes, porém, dona Ana Joaquina, traficante inveterada, investiu na galera *Nossa Senhora de Nazaré e São Miguel*, armada por Félix da Costa Lisboa. Entre julho e setembro de 1796, ela mandou dar sepultura a três homens, todos da Costa da Mina, todos batizados Manoel.<sup>715</sup> Ainda no início de setembro, enterrou outro Manoel mina, do “número 14”, falecido na sua casa, vindo na galera *Graça* pela conta de sua mãe dona Ana Quitéria. Ao que parece, a casa de dona Ana Joaquina tinha espaço suficiente para armazenar os africanos novos e, talvez, ali mesmo revendê-los.

Por fim, quatro mulheres armaram cinco viagens entre 1806 e 1817, enfrentando um dos piores momentos da política internacional do comércio negreiro. Dona Maria Vitória Carolina de Siqueira, enfrentou o começo da ilegalidade na Costa da Mina e teve perdas importantes. Das três viagens armadas em seu nome, apenas uma chegou a Salvador com africanos escravizados.<sup>716</sup> Outras duas foram apreendidas pelos ingleses e condenadas por comércio ilegal de escravos em Freetown, Serra Leoa.<sup>717</sup>

Eram os tempos da “primeira época da ilegalidade”, para seguir a boa expressão de Carlos da Silva Jr., os anos de 1810-1817. Tempos, como asseverou Paulo de Jesus, “para inglês ver e baiano ensinar”.<sup>718</sup> Dentre os traficantes da Bahia que buscaram subterfúgios às leis anti-tráfico estava dona Ana Maria Rosa. Segundo Paulo de Jesus, além de investir no transporte de carnes, sebos e couros, em maio de 1816, ela pediu “alvará para a *Lucrecia* navegar à Costa da Mina ‘em negócio de ouro, marfim, panos e azeite de palmeiras, na forma do Tratado’”. Conforme ficou público no jornal *A Idade do*

---

<sup>714</sup> AHSCMB, Banguê, lv. 1264, f. 120v (13 e 14/12/1795), 122fv (26 e 29/12/1795), 124v (16/01/1796), 126 (25/01/1796); TSTD # 51229. O *Slave Voyages* coloca o nome do capitão João Basílio Ferreira, porém está claro o nome José no banguê.

<sup>715</sup> AHSCMB, Banguê, lv. 1264, f. 139 (16/07/1796), 142 (22/08/1796, faleceu em casa de Antônio Ferreira Coelho), 143 (05/09/1796).

<sup>716</sup> TSTD # 7393 (1815), acesso 22/07/2021.

<sup>717</sup> TSTD # 7643 (brigade *Nossa Senhora da Conceição*, 1815) e 2921 (brigade *Dez de fevereiro*, 1821). Sobre esse primeiro momento de proibição e as perdas dos traficantes brasileiros ver Tavares, *Comércio Proibido de escravos*, cap. 1; Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 317-333 e 679-680; Jesus, *Mantendo o curso*, cap. 1 e 2.

<sup>718</sup> Paulo C. Oliveira de Jesus complementou a expressão “pra inglês ver” na comunicação “Apreensões, ultimatoss, prejuízos e liberdade: as ações britânicas contra o comércio negreiro e os primeiros impactos sobre a praça da Bahia 1810-1812”, apresentada na *Jornada “A Abolição do Tráfico Transatlântico de Africanos Escravizados: os 170 Anos da Lei Euzébio de Queirós”*, Historiadorxs Negrxs, 31 de agosto a 4 de setembro de 2020. A comunicação foi publicada em “Por conta do desassossego que tem causado na praça da Bahia: tráfico, ultimatoss e apreensões no Atlântico (1810-1815)”, *Afro-Ásia*, nº 65, p. 42-90; do mesmo autor, *Mantendo o curso, passim*; Silva Jr., “A Bahia e a Costa da Mina”, p. 91-147.

*Ouro do Brazil*, em 21 de março do ano seguinte, a escuna *Lucrecia* ancorava na Baía de Todos-os-Santos vinda “do Porto Novo, da Costa da Mina, [com] carga de pannos da *Costa*, marfim, azeite de palma, e ouro”.<sup>719</sup> Um esforço eufemístico para uma simples palavra: escravos! Tudo dentro da Lei e dos (novos) costumes da terra. Interessante também é a flexão de gênero reconhecida pelo jornal, era “senhoria D. Anna Maria Rosa”.

#### **Imagem 4.1 – Chegada da escuna *Lucrecia* de Porto Novo, 1817**

Em 21 do Porto Novo, da Costa da Mina, a Escuna *Lucrecia*, Mestre Maximiano de Oliveira Costa, 69 dias de viagem, carga pannos da *Costa*, marfim, azeite de palma, e ouro. Senhoria D. Anna Maria Rosa.

Fonte: BN-RIO, *Idade d’Ouro do Brazil*, ed. 23, p. 4 (Bahia, 25/03/1817).

Apesar de suscitar dúvidas, não tive como afirmar que Maria Vitória e Maria Vitória Carolina de Siqueira fossem a mesma pessoa, então contei-as separadamente. Ambas atuaram entre 1814 e 1822. Segundo dados do *Slave Voyages*, Maria Vitória mandou o bergantim *Vitória*, em única viagem dessa embarcação, negociar na Costa do Ouro e vender no Rio de Janeiro.<sup>720</sup>

\*\*\*

Dentre todas as praças mercantis brasileiras, foi na Bahia que as mulheres mais tiveram atuação no tráfico negreiro. Ao todo foram dezoito armando navios negreiro que chegaram com escravos a Salvador.

Duas mulheres no Rio de Janeiro e uma em Pernambuco armaram navios negreiros, contudo, ao contrário da Bahia, só tardiamente elas passaram a figurar nesses registros. Todas as viagens são no século XIX.

No Rio de Janeiro, segundo maior porto negreiro da Era Moderna, em 1811, a viúva Micaela Joaquina mandou a corveta *Levante* para Luanda, onde comprou 475 africanos, desembarcando 436 no mercado do Valongo.<sup>721</sup> A outra era também viúva.

---

<sup>719</sup> BN-RIO, *Idade d’Ouro do Brazil*, ed. 23, p. 4 (Bahia, 25/03/1817), grifos do original; TSTD, # 41824, acesso 22/07/2021. Jesus, *Mantendo o curso*, p. 176-177, o autor também usou essa edição do jornal. Ainda segundo Paulo de Jesus a viagem # 41826, da *Lucrecia*, também seria de dona Ana Maria, e pela data e rota é muito provável que seja mesmo. Inseri esta viagem no rol de análises acima.

<sup>720</sup> TSTD, # 7133, acesso 22/07/2021.

<sup>721</sup> TSTD, # 49981, acesso 22/07/2021.

Dona Leonarda Maria Velho da Mota, uma poderosa dama do tráfico daquela praça, que comercializava associada a seus filhos. Em seis viagens, três embarcações negociaram 2.627 escravizados em Angola e desembarcaram 2.408 no porto carioca, entre 1813 e 1816. Apenas uma viagem teve como porto principal de comércio Luanda, todas as demais foram Cabinda.<sup>722</sup>

Em Pernambuco, apenas dona Ana Leonor de Souza Flôres teve seu nome registrado como senhoria de navio negreiro, ambas feitas pelo bergantim *Protetor*. Em 1815, atuou com seus filhos e companhia, no ano seguinte aparece sozinha no registro.<sup>723</sup>

Ainda que não fosse uma presença anual, ou mesmo em todas as décadas, a atuação feminina como senhoria de navios negreiros foi mais frequente do que se imagina. Como vimos, algumas delas negociaram com mais de uma embarcação, com diversas viagens à África. Mais pesquisas, com diversificação de fontes, poderão avançar no conhecimento dessas *damas do tráfico*.

### **Sem números... algumas últimas palavras**

Como é notável em todos os números apresentados neste capítulo, uma característica do tráfico negreiro do porto baiano foi a ampla participação social como revelou no registro das viagens em órgãos oficiais da administração portuguesa.

Por outro lado, um comércio aparentemente aberto para a armação e investimentos em viagens não significa acesso ao grosso do comércio com igualdade de forças para todos. Muito pelo contrário! Os dados analisados acabam por confirmar uma concentração do alto comércio, tanto pelo caráter arriscado desse mercado como pelas altas somas ou créditos necessários. Mas não só, o poder político e as redes mercantis também tiveram seu peso no tráfico.<sup>724</sup> Obviamente, as margens dos lucros tiveram seu peso nessa concentração.

Em todas as conjunturas do tráfico negreiro da Bahia alguns grupos de

---

<sup>722</sup> TSTD, # 7122, 7092, 7143, 7247, 7184 e 7165. Para saber mais acerca da família de Dona Leonarda Maria Velho, cf. Mariana de Aguiar Ferreira Muaze, *O Império do Retrato: família, riqueza e representação social no Brasil oitocentista (1840-1889)*, tese de doutorado, UFF, 2006.

<sup>723</sup> TSTD, # 48611, 48620, acesso 22/07/2021. Há uma diferença no registro do *Slave Voyages*, mas a embarcação é a mesma: “Souza, Ana Leonor de Souza (Filhos)\*” e “Flôres, Ana Leonor de Souza”.

<sup>724</sup> Sobre a importância das redes para os homens de negócio ver Albuquerque, *Qual o papel das redes*; Silva, “Trans-Imperial and Cross-Cultural Networks”, p. 41-68.

comerciantes concentravam o registro de embarcações e o capital investido. Nem mesmo as reformas pombalinas de 30 de março de 1756 impediram a liderança dos tradicionais homens de negócio no grosso trato negreiro. Não seria diferente. Afinal Sebastião José de Carvalho e Melo foi exímio articulador junto aos grandes homens de negócio de Lisboa para reestruturar as finanças do Estado e promover a reconstrução que Lisboa e a Monarquia necessitavam naquele momento. Alguns dos importantes traficantes da Bahia tinham fortes laços com essa elite pombalina do comércio.

Esses homens e mulheres movimentaram importantes somas, na sua maior parte, em crédito e mercadorias que faziam as vezes de moeda. Para tanto, utilizavam-se de instrumentos mercantis consagrados pelo secular comércio europeu como as letras de risco, carregamentos, letras seguras, sociedades registradas em cartório, dentre outros. O capítulo que se segue tratará desses instrumentos formais na economia negreira.

## CAPÍTULO 5 – DIMENSÕES DO CAPITAL NEGREIRO

Retomando ideias já discutidas em capítulos anteriores, lembramos que a historiografia do tráfico baiano tem defendido que os homens de negócio de Salvador controlaram o comércio com a África confrontando-se com seus pares reinóis e, até mesmo, com a Coroa. Pierre Verger, Luiz Vianna Filho e Catherine Lugar foram os pioneiros a focar-se no protagonismo dos “baianos”. Uma retomada nos estudos do tráfico da Bahia, já neste século XXI, seguiu nas mesmas águas e seus autores reafirmaram o controle da praça baiana no tráfico negreiro, sem avançar na compreensão de como esse comércio era feito, ignorando os fluxos do capital investido.<sup>725</sup>

Os debates sobre o protagonismo dos portos brasileiros e seus homens de negócio foram aquecidos com a tese seminal *Le commerce des vivants*, defendida por Luiz Felipe de Alencastro na Universidade de Paris X em 1985/86. Naquele momento, Alencastro propôs voltar o foco da História do Atlântico Sul para as relações bilaterais África-Brasil, desviando-se do eurocentrismo reinante.<sup>726</sup> Os trabalhos de João Fragoso e Manolo Florentino engrossaram a discussão do sistema bilateral e investiram no protagonismo colonial, no fortalecimento do mercado interno e no tráfico como uma face da economia que colocava os mercadores da colônia à frente dos metropolitanos no comércio com a África. Este protagonismo brasileiro foi motivado por possuir duas das principais mercadorias-moeda daquele mercado: o tabaco da Bahia para Costa da Mina e a jeribita (cachaça) do Rio de Janeiro para Angola.<sup>727</sup>

Porém, ainda na década de 1980, Joseph Miller publica o clássico *The way of Death* no qual demonstra a importância da participação dos homens de negócio lisboetas no financiamento do tráfico de Angola para o Brasil, em especial do Rio de Janeiro.<sup>728</sup>

---

<sup>725</sup> Ver capítulo 3.

<sup>726</sup> Alencastro, *O trato dos viventes*. A tese *Le commerce des vivants: traite des esclaves et "Pax lusitana" dans l'Atlantique sud*, foi traduzida e publicada no Brasil em 2000.

<sup>727</sup> Florentino, *Em costas negras*; Fragoso, *Homens de grossa aventura*; Florentino e Fragoso, *O arcaísmo como projeto*. Essas discussões foram coroadas com uma coletânea que se tornaria o pilar da nova compreensão da história do Brasil colonial, contrapondo-se à escola paulista do Antigo Sistema Colonial, cf. Florentino Fragoso e Bicalho (orgs.), *O Antigo Regime nos trópicos*. Em trabalho posterior os autores reafirmaram a “debilidade do capital lusitano para organizar a produção colonial”, cf. João Fragoso e Manolo Florentino, “Negociantes, mercado Atlântico e mercado regional: estrutura e dinâmica da praça mercantil do Rio de Janeiro entre 1790-1812”, in. Furtado (org.), *Diálogos Oceânicos*, p. 174.

<sup>728</sup> Miller, *Way of Death*, cap. 10 e 15.



Seguindo os caminhos abertos por Fernando Novais, Maximiliano Menz e Gustavo A. Lopes revisitaram tradições historiográficas do comércio de Angola que versavam sob a ótica do comércio bilateral ou triangular. Mudando o tradicional olhar sobre as embarcações que iam do Brasil à África, seguiram o capital e concluíram que, “apesar do desenvolvimento de uma carreira bilateral entre Luanda e os portos brasileiros (Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro), constata-se um comércio que nos seus fluxos financeiros era triangular e que, no jogo de mercadorias, unificava as quatro partes do império português”.<sup>729</sup> Tecidos e cauris do Oriente, através de Lisboa e do Brasil, chegavam a Angola e à Costa da Mina. Somados ao tabaco, ao ouro e à cachaça brasileira garantiam a mão de obra cativa para o sistema escravista português.

Em artigo recente, Jesus Bohorquez afirmou que “introduzir o capital em nossas narrativas de forma mais clara e profunda parece ser necessário, assim como pensar em ciclos de investimentos descoordenados que funcionavam em escala global e que permitiam que diferentes setores operassem simultânea e autonomamente”. Desse modo, assim como fizera Kobayashi sobre o comércio anglo-indiano, Bohorquez propõe uma terceira perspectiva para estudar o tráfico português, não a partir das relações bilaterais ou triangulares, mas pela escala global dos investimentos de capitais e circulação de mercadorias que atendiam as demandas dos exigentes mercados africanos.<sup>730</sup>

Buscando compreender o financiamento do comércio de pessoas escravizadas em Salvador, este capítulo analisa os vários instrumentos acionados pelos investidores em navios negreiros do porto baiano no longo século XVIII. Para tanto, considero algumas tipologias de instrumentos e escalas de investimentos, ressaltando que nem tudo era registrado no tabelionato e que não contamos com livros de razão, borradores ou de contas correntes dos comerciantes da praça.<sup>731</sup> Assim, analiso uma etapa ainda mais complexa desse comércio, aquela que liga os traficantes de Salvador aos homens de negócio de Goa e suas relações com o Mundo Europeu, através de Lisboa. Entender os fluxos de capital

---

<sup>729</sup> Menz e Lopes, “Resgate e mercadorias”, in: Reis e Silva Jr., (orgs.). *Atlântico de dor*, p. 52.

<sup>730</sup> Bohorquez, “Linking the Atlantic”, p. 29-31 e 37 (citação); do mesmo autor, “Para além do Atlântico Sul”, p. 8-10; Bohorquez e Menz, “State contractors and global brokers”; Kobayashi, “Tecendo redes imperiais”, p. 16.

<sup>731</sup> Ana Amélia Vieira Nascimento analisou a correspondência mercantil de Manoel Álvares Pereira, procurador geral das Clarissas da Bahia que se encontra no Arquivo do Convento de Santa Clara do Desterro. Infelizmente essa raríssima documentação não é aberta a consulta, cf. Nascimento, “*Letras de Risco*” e “*Carregações*”.

torna-se, portanto, um tema importante de primeira ordem para melhor conhecer as relações entre os homens de negócio do império portugueses.

### **Registrando em notas**

Em parecer de 1731, André Marques, um dos grandes traficantes da primeira metade do Setecentos, afirmava que o tráfico era feito a crédito e com carregações diversas atribuídas a diversos donos. Assegurou, também, que a praça de Salvador não possuía liquidez suficiente para sustentar sozinha uma companhia monopolista para a Costa da Mina.<sup>732</sup> A Mesa do Bem Comum da Bahia também afirmava que os senhorios de navios negreiros ofereciam a viúvas e irmandades espaços em seus navios para encomendarem alguns escravos na Costa da Mina. É certo que não se referia às viúvas damas do tráfico apresentadas no capítulo anterior. Tudo isso vinha envolto em expressões de caridade cristã e com aspecto muito amistoso, envolvendo preferências pessoais e afetivas. Como reiteraram, não queriam ser forçados a ter em seus navios carregações de pessoas fora de suas relações mais próximas, apenas pela obrigação fria da lei.<sup>733</sup>

No tráfico negreiro, como em qualquer outro comércio do período Moderno, o crédito era fundamental para movimentar o mercado. E relações pessoais de confiança e circulação de informações afiançavam a idoneidade das partes envolvidas. Por vezes, corriam notícias de que fulano era mau pagador, dificultando, dessa forma, o acesso ao crédito. No período Moderno, os homens de negócio se utilizaram de uma espécie de rede de comunicação, por vezes frágil, mas funcional, para fazer as trocas mercantis.<sup>734</sup> Amélia

---

<sup>732</sup> Parecer de André Marques (Bahia, 08/01/1731), APEB, SCP, OR, v. 27, doc. 78-B.

<sup>733</sup> Representação da Mesa de Inspeção da Bahia dirigida ao Rei (Bahia, 08/11/1754), AHU, CU, BA/CA, cx. 9, doc. 1473.

<sup>734</sup> Uma boa revisão historiográfica do crédito do Brasil encontra-se em Angelo Alves Carrara, “O crédito no Brasil no período colonial. Uma revisão historiográfica”, *Varia Historia*, v. 36, nº 70 (2020), p. 15-51; ver também Maximiliano Menz, “O crédito e a economia colonial: século XVIII”, in: Carrara (org.), *À vista ou a prazo*, p. 21-29. Para o significado do crédito cf. Bruno Aidar, “Crédito”, in: Slemian, Aidar e Lopes (org.), *Dicionário histórico de conceitos*, v. 1, p. 245-281. A importância do crédito na economia colonial europeia conta com vasta produção historiográfica, alguma dela já citada ao longo deste trabalho. Sobre a circulação de informações no comércio colonial, ver Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, p. 391-399; Xabier Lamikiz, “Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII”, *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año XXV, nº 2 (Otoño/2007), p. 233-260. Ver também, José Ignacio Martínez Ruiz e Perry Gauci, *Mercaderes ingleses en Alicante en el siglo XVII: Estudio y edición de la correspondencia*

Polónia bem resumiu a simbiose entre homens do mar e a circulação de informações. Segundo a autora,

é consabido que a construção de um sistema económico global se baseou em redes de circulação de informação política e comercial. Na ausência de um sistema de comunicações estabelecidas e mantidas pelo Estado, estes agentes individuais, mercadores e mareantes, tornavam-se em principais agentes responsáveis pela transferência de notícias, informações, para além da transferência de bens e capitais. Nos circuitos de circulação de informação pessoal e de negócios, estes homens apresentavam-se, pois, como agentes imprescindíveis, que se revelam capazes de garantir fluxos de informação e de notícias que nem mesmo os Estados, nomeadamente o português, eram capazes de garantir de forma continuada e eficiente.<sup>735</sup>

Muito dessa confiança tinha como lastro a palavra das partes envolvidas. Não quero com isso afirmar que o grosso do comércio da Bahia, em especial o tráfico negreiro, era efetivado na base da oralidade. Ainda assim, os exemplos que se seguem mostram que credores e devedores poderiam ou não assinar um escrito ou papel de crédito nos moldes do apresentado na imagem 5.1 mais à frente. Além disso, os casos analisados pela historiografia, abrem um caminho para imaginar senhorios, credores e investidores acertando fretes e demais serviços mercantis apenas com a palavra, cujas contas seriam acertadas ao fim da viagem, ou diante de conflito envolvendo a contabilidade.

Ao ditar seu testamento em Salvador, em 1739, João Nunes da Cunha dá-nos um bom indício desses negócios apalavrados. Disse ele: “Declaro que me devem algumas pessoas assim por crédito, *como sem eles*, várias quantias de pequena consideração, e para meus testamenteiros as poderem haver a si deixo um rol das ditas pessoas e dívidas para por ele se governarem”.<sup>736</sup> Vê-se, porém, que a despeito do crédito ser acertado

---

*comercial de Richard Hounsell & CO*. Alicante, Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2008, p. 75-76.

<sup>735</sup> Polónia, “Indivíduos e redes auto-organizadas”, p. 367-368. A importância da comunicação para os homens de negócio também é reforçada quando da criação do Correio Marítimo português, em 1798. Conforme afirmou Mayra C. Guapindaia, “opinião dos negociantes era influente a ponto de ser levada em consideração em questões estratégicas, tais como as datas de saída dos Correios Marítimos e o tempo de demora das embarcações em cada porto. Além disso, este grupo estava bem informado acerca das normas que regiam esse sistema, o que demonstra o interesse em particular ativamente das decisões a respeito do novo sistema de controle do fluxo das cartas”, ver *O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*, tese (doutorado em História), Universidade de Lisboa, 2019, p. 263-270 (citação à p. 268).

<sup>736</sup> Inventário *post-mortem* de João Nunes da Cunha (1739), APEB, SJ, 04/1685/2155/01, f. 4v (grifo meu).

verbalmente, a cultura escrita continuava importante para anotar o movimento creditício. José Martins Bastos, homem de negócio e residente na vila de Cachoeira, possuía três livros e um caderno onde anotavam sua movimentação mercantil, inclusive os créditos concedidos.<sup>737</sup>

Conforme dito acima, muitos de seus devedores tomaram o dinheiro tanto “por crédito, como sem eles”, ainda que em pequenas quantias. Essa forma de crédito assemelha-se com a estudada por Raphael Santos para as Minas Gerais. Segundo concluiu o autor,

a palavra “crédito” nos contextos acima correspondem à letra, bilhete ou recibo emitido pelo credor ou pelo devedor no momento em que o empréstimo foi efetuado. Nesse sentido uma dívida “sem crédito” [...] significaria aquela em que não foi produzido algum documento escrito para registrar a operação de crédito, isto é, que a transação foi lastreada apenas na palavra.<sup>738</sup>

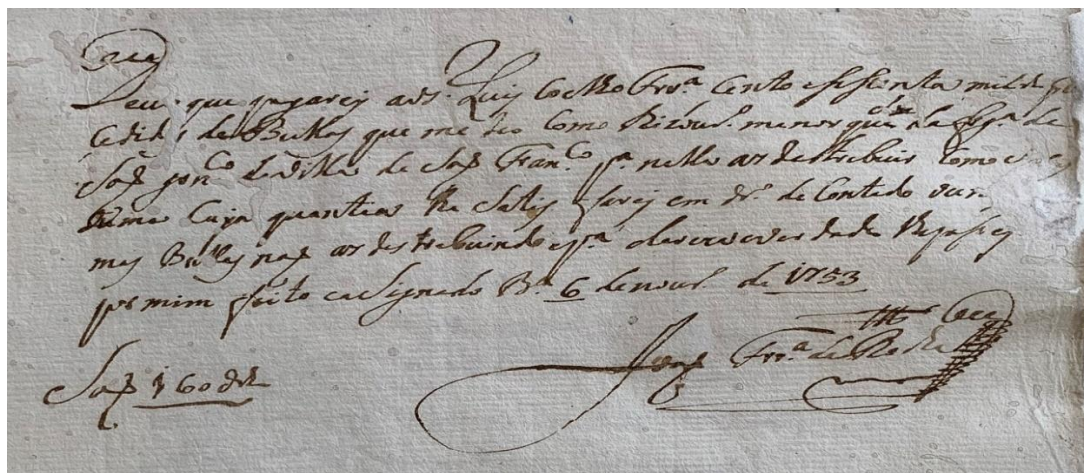
A imagem abaixo é um escrito de crédito de 160\$000 réis tomado por João Ferreira da Rocha ao nosso conhecido Luís Coelho Ferreira. Seu texto afiança a transação a partir da escrita em primeira pessoa, “Devo que pagarei”, e com a assinatura do devedor ao final.

---

<sup>737</sup> Adriano da Silva Santos, *Colonização portuguesa, política e economia no ultramar: a trajetória do negociante José Martins Bastos na vila de Cachoeira da segunda metade do século XVIII*, monografia (graduação em História), UFRB, 2021, p. 51-54.

<sup>738</sup> Raphael Freitas Santos, “O ouro e a palavra: endividamento e práticas creditícias na economia mineira setecentista”, in. Angelo Alves Carrara (org.), *À vista ou a prazo: comércio e crédito nas Minas setecentista*, Juiz de Fora, EdUFJF, 2010, p. 72-73. Estudando as relações entre o comércio local e práticas jurídicas, Alexandra Maria Pereira mostrou que 52 dos 103 processos judiciais analisados tinha o crédito como a origem da dívida, cf. *Das Minas à Corte, de caixeiro a contratador*, cap. 2.

**Imagem 5.1 – Escrito de crédito que faz João Ferreira da Rocha ao credor Luís  
Coelho Ferreira. Bahia, 6 de novembro de 1753**



Fonte: “Justificação de dívida do Sr. João Ferreira da Rocha com o Sr. Luís Coelho Ferreira” (Vila de São Francisco da Barra de Sergipe do Conde, Bahia, 02/05/1755), AHMHN, WPdc172.

Documentos registrados nos tabeliães, no entanto, indicam ser comum a assinatura de “escritos” entre as partes, por vezes o ato poderia ser acompanhado por testemunhas. Foi o caso de João Teles da Silva que, em 14 de janeiro de 1706, foi ao tabelionato de Lourenço Barbosa para registrar “um escrito de dívida passada por Francisco Rodrigues”. Após ler e analisar o documento, Barbosa procedeu ao registro “por estar sem vício, entrelinha ou coisa que dúvida faça e estar reconhe[cido] por duas testemunhas, cujos sinais eu, tabelião, reconheço”.<sup>739</sup>

Escritos como o citado, recibos, cartas, contas correntes, documentos diversos “lançados a requerimento” mostram que muitos sócios acertavam seus negócios, atuavam no comércio por algum tempo (em geral pré-estabelecido) e, ao encerrarem a sociedade e considerando necessário a fé pública, dirigiam-se ao tabelião para registrar o acerto de contas. Nessa ocasião, tanto podiam afirmar a inexistência de dívidas, quanto reconhecer dívidas a serem liquidadas.

Se documentos como este sugerem uma prática cotidiana no porto negreiro da Bahia, a escassez de seus registros em notas não ajuda a reforçar tais argumentos. Dos 10.108 documentos identificados nos 42 livros de notas tabulados, 44,8% são procurações, 26% são cartas de alforrias e 12,4% referem-se a vendas. Os 16,8% restantes

---

<sup>739</sup> Escrito lançado em nota a requerimento de João Teles da Silva (Bahia, 14/01/1706), APEB, SJ, LN, n° 21, f. 192-193. Ver também Carregação lançada em notas a pedido de Francisco Veloso (Bahia, 14/09/1700), APEB, SJ, LN, n° 16, f. 197-198 (grafite).

referem-se a uma vasta tipologia documental que vai de letras de risco a fianças de presos na cadeia, de dotes a doações.<sup>740</sup> A despeito disso, insisto que homens e mulheres investiam no tráfico negreiro em Salvador apalavrando o serviço e o capital investido, registrando em folhas soltas e livros particulares, que não sobreviveram ao tempo e, quando viam necessidade recorriam a um instrumento formal, agregando testemunhas ou a fé pública do tabelião, para garantir o cumprimento da palavra ou registrar o acerto verbal de contas.<sup>741</sup> Já os testamentos e inventários *post-mortem* dão-nos informações preciosas para compreender as relações comerciais acertadas fora das páginas dos livros de notas.<sup>742</sup>

Ao morrer em julho de 1741, o senhor de engenho e homem de negócio João Lopes Fiúza teve sua fortuna avaliada em pouco mais de 110 contos de réis, dos quais 34% eram de dívidas que se deviam ao casal. Grandes homens de negócio, senhores de engenho, homens pretos e pardos e mulheres compunham a lista de 121 devedores. Na feitura do inventário, em muitas vezes, o escrivão ressaltou que a dívida era proveniente de dinheiro a crédito “que consta do borrador” ou “por conta de livro”. Algumas dívidas já existiam, havia trinta anos e corriam juros. Outras, especialmente as mais altas, estavam em juízo ou já tinham sentença julgada em favor do credor.<sup>743</sup> Quando vamos aos livros de notas, não encontramos registros desses empréstimos, o que nos indica serem acertos particulares entre os devedores e o próprio João Lopes ou seus representantes.

---

<sup>740</sup> APEB, SJ, LN (1690-1816), nº 7-A, 10-A, 14, 16, 18, 21, 22, 26, 31, 37-A, 39, 45, 48, 51, 55, 58, 70, 76, 82, 85, 90, 91, 99, 100, 102, 103, 105, 106, 114, 117-A, 119, 123, 126-A, 130, 141, 143, 144, 160, 164, 174, 180, 186. Também no Rio de Janeiro muitos empréstimos não eram formalizados no tabelionato, cf. Sampaio, *Na encruzilhada do Império*, p. 197-198.

<sup>741</sup> Instrumentos formais ou informais são conceitos da Nova Economia Institucional (NEI) que, de modo bastante resumido, defende que “as instituições são fruto da interação humana e da estrutura política, econômica e social. Estas, por sua vez, podem ser divididas em formais (leis, constituição, decretos) e informais (ideologia, costumes, cultura). O somatório de regras formais ou informais molda o ambiente institucional (também conhecido como ‘regras do jogo’)”, Pesavento, *Um pouco antes da Corte*, p. 91. Ver também, North, *Instituições*, cap. 5 e 6; Octavio A. C. Conceição, “O conceito de instituição nas modernas abordagens institucionalistas”, *Revista de Economia Contemporânea*, v. 6, nº 2 (2002), p. 119-146.

<sup>742</sup> Para estudos do crédito nos testamentos e inventário *post-mortem* em Minas Gerais, ver Furtado, *Homens de negócio*, p. 108-109; da mesma autora, “Teias de negócio”, p. 165-192; Kelmer Mathias *As múltiplas faces da escravidão*, cap. 3. Sobre o Rio de Janeiro ver Sampaio, *Na encruzilhada do Império*; do mesmo autor, “Na bacia das almas: comércio e crédito nos testamentos cariocas setecentistas”, in. Kelmer Mathias, Ribeiro, Sampaio e Guimarães (orgs.), *Ramificações ultramarinas*, p. 115-129; Pesavento, *Um pouco antes da Corte*, p. 172-173. Teresa Marques mostrou que 28% da meação recebida pela viúva de José Vaz Salgado foi em dívidas ativas; o quinhão da menor Ana Joaquina foi composto por 281 dívidas ativas de menor monta, cf. Marques, “José Vaz Salgado”, p. 251-255.

<sup>743</sup> Inventário *post-mortem* de João Lopes Fiúza (1741), APEB, SJ, 04/1571/2040/05, f. 123-128.

Estudando o crédito em Lisboa, entre 1770 e 1830, Maria Manuela Rocha afirmou que, “se apenas contássemos com os registros notariais a nossa visão acerca das práticas de crédito usadas na compra de matérias-primas e géneros ficaria [...] limitada”, pois afinal, ainda conforme a autora, “a esmagadora maioria das compras e vendas a fiado ocorria sem que os vestígios desses actos ultrapassassem a inscrição nos livros de contas organizados por quem fornecia os produtos”.<sup>744</sup>

Conforme registrado em seu inventário nos inventários *post-mortem* pesquisados, não apenas a venda fiado passava por uma escrituração particular, como também empréstimo de moeda corrente. Foi o caso do homem de negócio João Ribeiro da Silva, que financiou diversos investidores do tráfico de Benguela, Luanda, Costa da Mina e Moçambique na segunda metade do século XVIII. Suas dívidas ativas também alcançaram os mais distantes sertões da colônia, da capitania das Minas Gerais à de Goiás.<sup>745</sup> Apesar de importante financista do tráfico negreiro, não conheço viagens negreiras registradas em seu nome, nem identifiquei registros seus nos livros de notas. Contemporâneo de João Ribeiro, o homem de negócio Custódio Ferreira Dias, ao falecer, em 1801, tinha 125 contos de réis emprestados. Essa fortuna representava 40% de seu patrimônio inventariado.<sup>746</sup> José Martins Bastos, homem de negócio bem mais modesto que Ribeiro e Dias, também teve 29,1% de sua riqueza inventariada como empréstimos a juros e hipotecas.<sup>747</sup> Este mercado de crédito possibilitou a diversas pessoas, dos mais distintos estratos sociais, investir em navios negreiros da Bahia colonial.

### **“Porque comumente passavam de 100 pessoas” – a dispersão dos investimentos**

O Alvará pombalino de 1756 tornou a armação de navios negreiros livre a todos os vassallos acabando com o monopólio dos “24 navios do número”, porém ele não interferiu na dispersão dos investimentos naquele comércio. Desde o início do século XVIII, pelo menos, dezenas e até centenas de residentes na Bahia mandavam carregações para comprar africanos escravizados.

---

<sup>744</sup> Maria Manuela F. M. Rocha, *Crédito privado num contexto urbano. Lisboa, 1770-1830*, tese (doutorado em History and Civilization), European University Institute, 1996, p. 206.

<sup>745</sup> Inventário *post-mortem* de Maria Pereira Rangel (1790), APEB, SJ, 04/1760/2230/04, f. 27-37v.

<sup>746</sup> Santos, *É Fiado ou em Dinheiro de Contado?*, p. 200-201.

<sup>747</sup> Santos, *Colonização portuguesa, política e economia*, p. 62.

Para a historiadora Mary Hicks, no entanto, o ano de 1756 marcou uma virada na forma de investir no tráfico da Bahia. Com o Alvará, segundo afirmou, “os comerciantes baianos se aproveitaram das mesmíssimas estratégias medievais de investimento de contratos unilaterais e privilégios comerciais dos tripulantes que tinham sido estabelecidos durante os primeiros anos do comércio negreiro português”.<sup>748</sup> Há que se registrar, contudo, que os comerciantes da Bahia, há muitas décadas, se utilizavam de formas contratuais antigas que davam continuidade a formas tradicionais institucionalizadas de fazer o negócio.

Como já tratado no capítulo 4, em 1731, o vice-rei Conde de Sabugosa afirmou que “do negócio da Costa da Mina, vivem todos estes moradores” da Bahia.<sup>749</sup> Vinte anos depois, em 1753, vinte e seis senhorios de navios negreiros da Costa da Mina, em resposta a uma Portaria do conde de Athouguia de 1750, explicaram melhor como funcionava o capital negreiro de Salvador. De acordo com eles,

comumente passavam de 100 pessoas a quem sempre os caixas [dos navios] davam praças *antes da nova lei*: 40 [a]os oficiais e marinheiros outras tantas pessoas que fazem as suas carregações, ou lhes davam o dinheiro a risco a 20% para as fazerem; e os senhorios tomam 20 até 30.000 cruzados *a risco a várias pessoas para custearem e carregarem os seus navios*, e para diminuir o risco por não haver nesta Praça seguradores.<sup>750</sup>

Estão aí as duas práticas tradicionais, seguindo o que demonstrei em capítulos anteriores sobre a cultura mercantil europeia, cuja origem Hicks atribui ao Alvará de 1756: forma de carregação (que permite essa diversidade de investidores) e as praças (ou *liberdades*) dos marinheiros.<sup>751</sup>

Os vinte e seis senhorios da Costa da Mina defendiam seu direito de escolher quem investiria em seus navios negreiros, inclusive as “pessoas necessitadas” quem iriam fazer a caridade de dar praça.<sup>752</sup> Nesse mesmo ano de 1753, o juiz de fora e traficante Luís

---

<sup>748</sup> Hicks, “Financing the Luso-Atlantic Slave Trade”, p. 293, tradução livre do autor. No original “Bahian traders harnessed the very same medieval investment strategies of unilateral contracts and mariner trading privileges that had been established during the early years of the Portuguese slave trade”.

<sup>749</sup> Carta do conde de Sabugosa para Diogo de Mendonça Corte Real (03/03/1731), APEB, SCP, OR 27, f. 174-177, doc. 78.

<sup>750</sup> Carta da Mesa do Comércio da Bahia ao rei (Bahia, 25/07/1753), AHU, CU, BA/AV, cx. 115, doc. 9012.

<sup>751</sup> Ver discussão sobre os senhorios e investidores no cap. 4. Sobre as liberdades e o comércio privado para a Índia ver o último subtópico.

<sup>752</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 115, doc. 9012.



Coelho Ferreira apelou para a caridade cristã para justificar a presença de numerosos outros investidores nas *praças* das embarcações da Costa da Mina. Àquele tempo, contrário à ideia de se formar uma companhia monopolista e possuidor de “um navio do número”, Ferreira defendeu que os senhorios dos 24 *navios* abriam seus porões para “a viúva, a filha órfã, a casada pobre e cheia de filhos, as Irmandades das Igrejas, os Conventos Mendicantes, os Eclesiásticos necessitados, os desamparados e desvalidos, *que todos tem suas praças, e nelas o remédio da sua miséria, como subsídio anual*”.<sup>753</sup> Não fica claro nas palavras destes homens de negócio se eles apenas garantiam um espaço no navio para estes investidores “privilegiados” ou se também isentavam-nos dos fretes, o que seria mais justo sendo um ato caridoso.

Na afirmação dos homens de negócio acima, chamo a atenção ao fato de que eles próprios acabavam por financiar também indiretamente as viagens de seus próprios navios ou de outros armadores, como fez Lourenço da Silva Niza em 1756, emprestando dinheiro a pequenos e médios investidores.<sup>754</sup>

Ainda na fala daqueles senhorios, resta-nos um particular muito importante. Admitiam que o financiamento de seus navios se dava com dinheiro que tomavam a risco, se justificava “para diminuir o risco *por não haver nesta Praça seguradores*”. Tradição antiga do comércio europeu, a instalação de uma companhia de seguros na colônia ocorreu apenas em 1808, com a criação da Companhia Boa Fé, em Salvador. Por outro lado, tampouco a metrópole contava com casas de seguro até a segunda metade do século XVIII, ficando dependente de casas estrangeiras.<sup>755</sup> Temos, aqui, duas situações

---

<sup>753</sup> Parecer do juiz de fora Luís Coelho Ferreira (Bahia, 03/05/1753), AHU, CU, BA/CA, cx. 4, doc. 563. Ver Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 246-247; Silva Jr., ““Escorpiões venenosos””, p. 83-86. Daniele Souza também analisou os dois documentos de 1731 e 1753, aqui citados. Sobre Luís C. Ferreira possuir um dos 24 navios, cf. Relação das pessoas, que tem navio do número para o comércio da Costa da Mina (Bahia, 30/06/1751), AHU, CU, BA/CA, cx. 2, doc. 124-125.

<sup>754</sup> Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 169-180; do mesmo autor, “Tráfico, tempo e lucro: capitães negreiros e redes comerciais da Bahia setecentista”, in. Gabriela dos R. Sampaio, Lisa E. Castillo, Wlamyra Albuquerque (orgs.), *Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade (séculos XVIII e XIX)*, Salvador, EDUFBA, 2014, p. 21-59.

<sup>755</sup> A. H. de Oliveira Marques, *Para a História dos Seguros em Portugal: notas e documentos*, Lisboa, Arcádia, 1977; Pedreira, *Os homens de negócio da praça de Lisboa*, p. 346-349; Leandro Megliorini, *A Companhia de Seguros Indemnidade: História de Empresas no Brasil Joanino (1808-1822)*, dissertação (mestrado em História), UFF, 2008. Para saber sobre os seguros na Europa ver Hilario Casado Alonso, “Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI”, *Revista da Faculdade de Letras (História)*, III série, v. 4 (2003), p. 213-242; Ruy de Carvalho, *Uma Breve História do Seguro – Dos Antecedentes ao Final do Século XVII*, Lisboa, Associação Portuguesa de Seguradores/Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2006. Ainda não temos estudos monográficos sobre as

diferentes. O dinheiro a risco é, de fato, uma espécie de seguro prévio, havendo acidente não se paga nada e a perda é suportada pelo credor. Por outro lado, havendo muitos agentes e investidores pequenos e médios, tem-se, também, maior dispersão do risco. Essa prática funcionava como uma espécie de proto-seguro marítimo na colônia.<sup>756</sup> Como já discutido acima, também em Lisboa foi comum a prática de dividir o capital a ser investido em várias embarcações, tanto na compra como no fretamento e aprestamento delas. No início do século XIX, apesar do Rio de Janeiro contar com casas seguradoras, Manolo Florentino afirmou que “eram eles [os traficantes] que, de fato, financiavam e seguravam as expedições”.<sup>757</sup>

O *modus operandi* da praça negreira de Salvador tornava-a bastante diversa dos maiores portos negreiros europeus. Enquanto o tráfico português operava com uma dispersão de investidores num único navio negreiro, os navios saídos da Inglaterra, França e Países Baixos primaram pelo monopólio de companhias sob a proteção estatal ou, quando livre, sob o domínio de poucos comerciantes que concentravam a armação e a escolha de quem podia investir em suas embarcações. Assim, o comércio da Bahia colonial estava aberto a qualquer pessoa que tivesse o dinheiro ou mercadorias para investir e pudesse pagar os fretes. Como já apresentado anteriormente, essas poderiam ser grandes homens de negócios, mulheres ricas ou não, pessoas libertas ou mesmo escravizadas. Ressalte-se que o diferencial português, no geral, e da Bahia, no particular, é a amplitude tanto no caráter social dos investidores, quanto na quantidade do dinheiro a ser investido. Na Bahia, como na Europa, a seleção dos investidores mantinha seu caráter econômico, fora de Portugal, no entanto, eram mais exigentes.

Os Países Baixos criaram a WIC em 1621 para cuidar dos negócios do Atlântico, especialmente, o fornecimento de africanos escravizados para as Américas. Como já foi referido no capítulo 2, a companhia conseguiu manter-se com o monopólio do comércio de africanos escravizados e a administração do Castelo de São Jorge da Mina na primeira metade do século XVIII.<sup>758</sup> Porém, desde a década de 1730, o monopólio da WIC era

---

companhias de seguros da Bahia, alguns autores já trataram rapidamente de sua atuação no tráfico negreiro, cf. Tavares, *Comércio proibido*, p. 17-20; Jesus, *Mantendo o curso*, p. 40-43 e 77-81.

<sup>756</sup> Referindo-se aos “contratos ‘de ganho e risco’” Daniel Strum afirmou que “comparavam-se aos de seguros”, cf. *O Comércio do Açúcar. Brasil, Portugal e Países Baixos (1595-1630)*, Rio de Janeiro, Versal; São Paulo, Odebrecht, 2012, p. 458.

<sup>757</sup> Florentino, *Em costas negras*, p. 194. Para a grande quantidade de interessados na armação de um navio negreiro para o Rio de Janeiro, ver Bohorquez, “Para além do Atlântico Sul”, p. 31-37.

<sup>758</sup> Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, cap. 1, p. 126-128; Puntoni, *A mísera sorte*.

ameaçado pelos reiterados protestos dos investidores da *Middelburgse Commercie Compagnie* diante dos Estados Gerais. Com o fim do monopólio na segunda metade do século, o tráfico neerlandês atingiu o seu ápice e a MCC foi uma protagonista.<sup>759</sup> Logo a empresa tornou-se a maior agente do tráfico neerlandês seguida por escritórios comerciais e comerciantes individuais.<sup>760</sup> Juntas, as oito maiores participantes, a MCC incluída, foram responsáveis por 65% do tráfico neerlandês de 1730 a 1802.<sup>761</sup> As ações da MCC eram dominadas por uma elite que detinha uma ação inteira ou mais, porém, 224 pessoas possuíam menos de uma ação, em sua maioria detinham 1/6 de uma ação. Muitos destes eram lojistas e artesãos, mais interessados em fornecer seus produtos à companhia que nos lucros como pequeno acionista. Outra forma do comércio negreiro dos Países Baixos foi as “empresas de transporte parcial”. Ao contrário do que ocorria nas companhias, os navios dessas empresas eram subdivididos, geralmente em até 64 partes, que seriam vendidas a investidores. Essa forma tornava o investimento mais caro do que comprar partes de ações da MCC, por exemplo. O risco do investimento também era maior. O navio era administrado por um contador (*boekhouders*). Apesar de parecer mais acessível a pequenos investidores, Kok acredita que estes investidores eram parte do mesmo grupo rico que participava da MCC.<sup>762</sup> Vê-se, pois, que havia processos formais de intermediação financeira que permitiam também um certo alargamento da participação social no tráfico. Não se tratava, porém, da abertura de forma avulsa pelos promotores à participação em cada viagem, como em Salvador.

O tráfico inglês também contou com companhias de monopólio a partir do século XVII. Desde 1660, quando o rei Charles II concedeu à companhia *Royal Adventurers Trading into Africa* o monopólio do comércio negreiro inglês, em seguida repassado à *Royal African Company*, que o tráfico contou com a presença desse tipo de empresa. Mesmo com concessão da liberdade de comércio negreiro aos súditos, a RAC manteve sua atuação. Ambas as formas de fornecimento de cativos para as colônias britânicas envolviam uma quantidade reduzida de comerciantes com capital disponível ao investimento e risco.<sup>763</sup> Como afirmou Richardson, “fora das companhias monopolistas

---

<sup>759</sup> Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, p. 132-134, 138-140, 209-211; den Heijer, “The Dutch West India Company”, p. 101-103; Kok, *Walcherse ketens*, cap. 2.

<sup>760</sup> Kok usa a palavra “kantoor”, em neerlandês, que significa escritório. Podemos entender, portanto, como uma empresa mercantil. Agradeço a Lúcia Xavier o auxílio para esse entendimento.

<sup>761</sup> Kok, *Walcherse ketens*, p. 42; <https://www.slavevoyages.org/voyages/sUAXImsL>, acesso 23/05/23.

<sup>762</sup> Kok, *Walcherse ketens*, p. 54-59.

<sup>763</sup> R. B. Sheridan, “The Commercial and Financial Organization of the British Slave Trade, 1750-1807”, *The Economic History Review*, New Series, v. 11, n° 2 (1958), p. 249-263; David Richardson, “The British

concessionadas, as viagens de tráfico eram financiadas por sócios, comerciantes e marinheiros. Quase invariavelmente, estas empresas eram proprietárias tanto dos bens comerciais exportados para África como do navio que os transportava para a costa”.<sup>764</sup>

Importa destacar que o tráfico inglês fora das companhias também teve suas fases. Inicialmente, no século XVII, os traficantes da Inglaterra atuavam em todas as etapas do comércio triangular. Armavam os navios, negociavam africanos escravizados na África e revendiam-nos no Caribe. Ali também forneciam os escravos e insumos agrícolas a crédito para receber com a safra. Muitos deles, inclusive, atuavam pessoalmente na viagem e negociações. Com o aumento da escala econômica caribenha, esse modelo não mais fazia sentido, neste contexto o comércio triangular desagregou-se, ficando a última etapa separada das duas anteriores. Os plantadores passaram a remeter o açúcar para Londres e não para os portos negreiros. Desenvolveram casas comerciais na cidade que se tornara o centro do comércio de entreposto na Europa. Por outro lado, muitas vezes os traficantes tinham de contentar-se com o pagamento em letras de câmbio, enviando os seus navios, que não estavam adaptados ao transporte do açúcar, em lastro no regresso a Inglaterra.<sup>765</sup>

No caso francês, uma viagem típica se caracterizava por um armador reunir o capital de investidores sob um acordo de quase-capital<sup>766</sup> através da venda de ações de navios. O armador normalmente forneceria apenas uma pequena fração do custo total do equipamento e seria remunerado através de uma comissão. Seguindo o famoso comércio triangular, os navios negreiros franceses vendiam os cativos nas Américas, compravam produtos tropicais e regressavam à Europa. Após vendidos o açúcar, café etc. uma parte do produto era revertido em lucros para os investidores e outra reconstituído em forma do capital. Este investimento, no entanto, diferente do que ocorria no Império português, não estava aberto a toda a sociedade. Uma primeira barreira era o alto risco e, portanto, a necessária riqueza dos investidores (no entanto, isso era comum a qualquer comércio transatlântico do período), porém, o que parece diferenciar o comércio colonial francês dos demais era uma barreira social ligada às redes. Os empresários comerciais não

---

*Empire and the Atlantic Slave Trade, 1660-1807*”, in. P. J. Marshall, Elaine Low e W. M. Roger Louis (orgs.), *The Oxford History of the British Empire: Volume II: The Eighteenth Century*, Oxford, 1998, p. 440-464; Pettigrew, *Freedom’s Debt*, cap. 1.

<sup>764</sup> Richardson, “The British Empire”, p. 447.

<sup>765</sup> Sheridan, “The Commercial and Financial”.

<sup>766</sup> Sobre “investimento de quase-capital” ver <https://www.ua.pt/pt/incubator/glossario>, acesso em 28/04/23.

aceitavam capital de todos. A maioria dos investidores passivos eram ou antigos empresários comerciais, ou parte da família e amigos de empresários comerciais. Não parece ter havido uma procura de capital externo. Estudos sobre Nantes e Marselha, apontados por Guillaume Daudin, mostram que o capital para o investimento em navios negreiros circulou em circuitos muito fechados, muitas vezes da própria praça mercantil.<sup>767</sup>

Confrontando as formas de investimentos no tráfico europeu não-lusitano, podemos ter maior noção do quanto o comércio negreiro praticado no porto de Salvador adquiriu capitais nos mais diversos tipos sociais e com uma escala diversa de capacidade de investimentos. Para compreender melhor como essa disseminação de investimentos se efetivou na Bahia foi importante a consulta do Tabelionato de Notas de Salvador. A pesquisa foi executada de modo serial e por amostragem, de modo a destacar três instrumentos mercantis registrados em seus livros que esclarecem que o comércio negreiro efetuado na Bahia colonial seguia os mesmos instrumentos mercantis metropolitanos: registros de créditos, letras de risco, carregações e sociedades.

### **Créditos e letras de risco**

O estudo do crédito na Salvador colonial tem despertado a atenção de pesquisadores há algumas décadas. A historiografia tem apontado o pioneirismo de Rae Flory sobre o tema, porém, um ano antes da defesa de sua tese, Ana Amélia Nascimento publicara um opúsculo detalhando as operações de crédito praticadas em Salvador nos séculos XVII e XVIII.<sup>768</sup> O período de finalização de suas pesquisas mostra que ambas foram pioneiras em abordar o crédito como tema historiográfico no Brasil. Se por um lado Nascimento focou a importância das letras de risco e das carregações de mercadorias como principais motores do comércio colonial, em especial o tráfico negreiro, por outro Flory evidenciou a dispersão do crédito entre credores e devedores, o volume

---

<sup>767</sup> Guillaume Daudin, “Profitability of Slave and Long-Distance Trading in Context: The Case of Eighteenth-Century France”, *The Journal of Economic History*, v. 64, n° 1 (2004), p. 144-171; Guillet, *La Marie-Séraphique*.

<sup>768</sup> Sampaio, *Na encruzilhada do Império*, p. 187; Carrara, “O crédito no Brasil”, p. 22-23.

transacionado, os grupos sociais envolvidos, bem como a sua importância para financiar a agroindústria baiana.<sup>769</sup>

Passadas duas décadas, Maria José Rapassi Mascarenhas, estudando os inventários, mostrou uma “riqueza invisível” composta pelas dívidas ativas, pois, afinal, grande parte da composição da riqueza inventariada referia-se ao crédito.<sup>770</sup> Já no século XXI, destacam-se os trabalhos de Alexandre Vieira Ribeiro e Augusto dos Santos, que se propuseram a analisar o funcionamento e o volume financeiro transacionado no tabelionato da Bahia.<sup>771</sup>

Muito do crédito era fornecido utilizando-se da letra de risco. Conforme afirmou Frédéric Mauro, as letras de risco eram uma das “duas instituições do direito comercial português”, a outra era a *letra segura*, que se aproximaria mais das “letras de câmbio interna”. A principal diferença entre aquelas era que a letras de risco “constitui um empréstimo para uma grande aventura”, o comércio de longa distância, assim como o tema desta tese.<sup>772</sup> Movimentar os negócios coloniais dependia de transações perigosas e demoradas, investir nele requeria confiar nas partes envolvidas, inclusive nas condições da embarcação para enfrentar viagens longas. Sobre a letra de risco incidia maior taxa de juro, justificando, assim, imobilizar o capital por longo tempo, como as viagens negreiras que poderiam demorar de seis meses a um ano, ou aquelas para o Oriente com duração média de dois anos.

Nesse mundo do crédito, as conexões entre comerciantes eram primordiais para terem acesso a informações sobre preços, câmbio, guerras e, em especial, a honestidade e confiança de seus correspondentes. Em 1724, os sócios sefarditas Erga e Silvera, estabelecidos na cidade italiana de Livorno, escreveram aos seus correspondentes Gopalla e Fondu Camotim, em Goa, prometendo “recomendá-los aos seus *amigos na Baía*, em Londres e noutras paragens, se os diamantes por que esperavam provassem ser

---

<sup>769</sup> Nascimento, “*Letras de Risco*” e “*Carregações*”; Flory, *Bahian Society*, p. 70-82. Sobre o financiamento do açúcar ver também Schwartz, *Segredos internos*, p. 179-185.

<sup>770</sup> Mascarenhas, *Fortunas coloniais*, cap. 4.

<sup>771</sup> Ribeiro, *A Cidade de Salvador*, cap. 3; do mesmo autor, “O perfil creditício em Salvador”, p. 151-129; Augusto Fagundes da S. dos Santos, *História financeira da Santa Casa de Misericórdia da Bahia no século XVIII*, Salvador, Quarteto, 2015; do mesmo autor, *É Fiado ou em Dinheiro de Contado?*, cap. 5. Como mostrou Suzana Severs, cristãos-novos, alguns deles homens de negócios, também participaram do mercado de crédito na Bahia colonial, *Além da exclusão*, p. 96-99 e 112-113.

<sup>772</sup> Frédéric Mauro, “O ‘Livro Razão’ de Coelho Guerreiro”, in. *Nova história e novo mundo*, 3ª ed., São Paulo, Perspectiva, 1973, p. 162-166.

satisfatórios”.<sup>773</sup> Informações como essas eram fundamentais para que as redes de comerciantes fossem compostas e membros fossem inseridos ou excluídos.

A historiografia econômica tornou o conceito de confiança um bastião do sistema de crédito no período Moderno pré-bancário.<sup>774</sup> Em pesos distintos, confiar é uma atividade derivada de um verbo transitivo direto e indireto. Porém, quando se trata de concessão de crédito a confiança sempre terá mais peso quando a direção do vetor se apresentar do credor → devedor.

Toda transação comercial envolverá uma dialética em que o credor precisará de informações, indicações de outrem (em quem confie) para conceder um crédito. Ainda que a decisão de conceder o crédito tivesse bases sólidas, a situação não estava totalmente livre de mudança de intenções ou comportamento das partes após a transação estar efetuada e incorrer no descumprimento das regras estabelecidas no contrato. A isso se chamou de “risco moral”. Uma transação econômica, portanto, está balizada neste conceito que, por sua vez, conforma o conceito de “informação assimétrica”.<sup>775</sup> Ora, para se confiar, necessita-se conhecer. Contudo, as informações não estão acessíveis a todos, nem com todos os detalhes que lhes cabe. Ter uma grande rede de agentes mercantis que assegurem melhores informações é um passo importante para o sucesso.<sup>776</sup>

---

<sup>773</sup> Trivellato, *Familiaridade entre estranhos*, p. 380 (grifo meu). Carta de Enrique Silvera a Gopala e Fondu Camotim em Goa, 30/06/1724, *Archivio di Stato* (Florença), *Libri di commercio e di famiglia*, 1938. Agradeço a gentileza da autora em compartilhar a transcrição deste documento.

<sup>774</sup> É vasta a historiografia que discute a confiança como item primordial ao mercado de crédito, para alguns exemplos ver Maria Manuela Rocha, “Crédito privado em Lisboa numa perspectiva comparada (séculos XVII-XIX)”, *Análise Social*, v. XXXIII, nº 145 (1998), p. 91-115; Trivellato, *Familiaridade entre estranhos*, cap. 6; Lamikiz, “Un ‘cuento ruidoso’”, p. 113-142; Raphael Freitas Santos, “Juramento de alma. Índícios da importância da palavra no universo colonial mineiro”, in. Magnus R. de M. Pereira, Antônio C. de A. Santos, Maria L. Andreazza e Sérgio O. Nadalin (org.), *VI Jornada Setecentista: Conferências e Comunicações*, Curitiba, CEDOPE/Aos Quatro Ventos, 2006, p. 491-498; do mesmo autor, “O ouro e a palavra”, in. Carrara, *À vista ou a prazo*, p. 71-89; Alonso García, *Mercados y mercaderes*, cap. 14 e 15; Bohorquez, *Globalizar el Sur*, cap. 6; do mesmo autor, “La confianza como retórica”; Pesavento, “Até que a confiança nos separe”, p. 18-55. David Richardson também analisou a confiança como um pilar do crédito nas relações comerciais entre britânicos e comerciantes africanos da Baía de Biafra, ver “Background to annexation Anglo-African credit relations in the Bight of Biafra, 1700–1891”, in. Olivier Pétrel-Grenouilleau (org.), *From Slave Trade to Empire European Colonisation of Black Africa 1780s-1880s*, Londres/Nova York, Routledge, 2004, p. 47-68.

<sup>775</sup> Ana Sofia Ribeiro, “A endogamia em redes mercantis da ‘Primeira Idade Global’. O caso da rede de Simon Ruiz (1553-1597)”, *História. Revista da FLUP Porto*, IV Série, v. 2 (2012), p. 37.

<sup>776</sup> Ana Sofia Ribeiro, *Mechanisms and Criteria of Cooperation in Trading Networks of the First Global Age. The case study of Simon Ruiz network, 1557-1597*, tese (doutorado em História), Universidade do Porto, 2011, p. 175-190.

Nos Livros de Notas dos Tabeliães compulsados para esta pesquisa, foram encontrados 96 (0,95%) documentos cujo título se refere diretamente ao crédito (ex. “crédito lançado”) e apenas oito registrados como letras de risco (0,08%).<sup>777</sup> A maior parte deles dizia respeito a transações monetárias, enquanto uns poucos eram créditos provenientes do comércio de mercadorias e escravos. Se considerarmos todo tipo de transação creditícia, esse número aumentaria por conta das vendas a prazo. Essa não é a intenção aqui.

A pouca representatividade do empréstimo em moeda corrente também foi evidenciada por Augusto Santos ao analisar todos os 32 livros de notas de Salvador, entre 1777 e 1808. Segundo o autor, apenas 16,6% do valor transacionado a crédito referia-se a empréstimos de dinheiro a juros, “demonstrando que outras modalidades de crédito que não envolviam o componente monetário, se sobressaíram”. Diz mais: o montante dos empréstimos em moeda registrado em notas foi bem tímido, ficando abaixo dos sete contos de réis anuais até 1784. O aumento do valor emprestado em moeda corrente após esse ano ainda se mostrará instável, alcançando médias anuais superiores a 15 contos de réis apenas para o período de 1800 a 1808. Essa mudança no mercado também se fez sentir na quantidade desse tipo de escritura que alcançou 20% da movimentação financeira de Salvador.<sup>778</sup>

Os dados notariais coligidos por Augusto Santos para Salvador seguem a mesma tendência apresentada por Maria Manuela Rocha para Lisboa (1770-1830), quando estudou o crédito nos inventários *post-mortem*. A autora mostrou que, também em Lisboa, apenas 18,2% das escrituras referiam-se a empréstimos em dinheiro. Na capital do império, essa modalidade creditícia ficou em primeiro lugar, porém seguida de perto por compras e vendas (17,1%) e rendas (16,4%).<sup>779</sup> A prática creditícia não diferia muito nas demais praças brasileiras, como Rio de Janeiro, Recife, Vila Rica, Mariana.<sup>780</sup> Apenas

---

<sup>777</sup> Crédito lançado (91), crédito e carta (2), cópia de um escrito/crédito (1), petição, despacho e crédito passado (1), Compra do crédito (1). Sobre o significado de letra de risco e os elementos que a compõem, ver Nascimento, “*Letras de Risco*” e “*Carregações*”, p. 10-12; Perez Herrero e Quintana Andrés, “*Riesgo*”, in. *Practicas del documento notarial*, p. 173-182.

<sup>778</sup> Santos, *É Fiado ou em Dinheiro de Contado?*, p. 135-140 e 176-180. Como bem mostra o autor, não temos a série completa para as décadas de 1780 e 1790 dificultando alcançar conclusões mais fidedignas à realidade, cf. p. 133-135.

<sup>779</sup> Rocha, *Crédito privado num contexto urbano*, p. 210 (quadro 13); sobre o empréstimo de dinheiro ver p. 183-208.

<sup>780</sup> Para o Rio de Janeiro ver Florentino, *Em costas negras*; Sampaio, *Na encruzilhada do Império*. Para Pernambuco ver Felipe Souza Melo, *Financiando o negócio de Pernambuco: produção colonial, comércio*



para ficarmos nos principais eixos mercantis do período. Vendendo a prazo ou emprestando moedas, os homens de negócio não se cansaram de afirmar que era o crédito que movimentava a praça mercantil de Salvador.

Essa também era a visão de quem governava. Em 1757, analisando a proposta dos homens de negócio de Salvador para criarem uma companhia para Costa da Mina, o vice-rei, 6º conde dos Arcos, afirmou que “o dinheiro a risco [...] em todo o tempo foi o principal objeto deste negócio”.<sup>781</sup> Em carta a Domingos Vandelli, José da Silva Lisboa foi direto ao falar de como os comerciantes financiavam a crédito a compra de engenhos por baixo preço em Salvador. Arrematando seu pensamento, afirmou que é “este o ramo de comércio o mais seguro e mais pingue dos negociantes”.<sup>782</sup> Os casos apresentados a seguir ilustram bem a circulação creditícia no tráfico baiano.

Em agosto de 1726, João Dias Moreira assinou a letra de risco mais detalhada que encontrei nos livros do arquivo notarial pesquisados. Moreira estava de partida para Angola como escrivão do bergantim *Nossa Senhora de Socorro Santo Antônio e Almas*, do capitão Pedro de Sousa Guedes. Como prática corrente, aproveitava a viagem para também negociar e tomou emprestado 250\$000 réis junto ao reverendo doutor João dos Santos Álvares Carneiro. As partes acordaram que oito dias após o retorno do bergantim a Salvador, João Dias deveria pagar 350\$000 réis, o que significava 40% de prêmio. Caso ultrapassasse os ditos oito dias, passariam a correr juros de 6,25% sobre os 350 mil-réis. Excelente negócio, se desse certo.<sup>783</sup>

Temendo ataques inimigos, talvez até mesmo dos neerlandeses da WIC ao navegarem na altura de São Tomé e Príncipe, as partes envolvidas detalharam as condições em que ficaria a dívida. Se o bergantim fosse tomado por inimigos ou tivesse revolta a bordo, sendo depois resgatado com fazendas e escravos, logo que chegasse a

---

*ultramarino e a economia do transporte no Atlântico português (século XVIII)*, São Paulo, Hucitec/ABPHE, 2021, caps. 5 e 6; Teresa C. Novaes Marques, “O corpo mercantil do Recife e o descrédito de comerciantes”, *Locus* (UFJF), v. 20 (2014), p. 35-49; para as Minas Gerais ver Carrara (org.), *À vista ou a prazo*; Pereira, *Das Minas à Corte*. Para mais estudos sobre o crédito no Brasil colonial e imperial ver Guimarães e Saraiva (org.), *Crédito e descrédito*. Para os contratos de risco no comércio do açúcar no século XVII, ver Strum, *O Comércio do Açúcar*, p. 458-461.

<sup>781</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 15, doc. 2804-2805 e cx. 16, doc. 2806-2807 (anexo ao 2804), (Bahia, 03/05/1757).

<sup>782</sup> Carta de José da Silva Lisboa para Domingos Vandelli, (Bahia, 18/10/1781), AHU, CU, BA/CA, cx. 57, doc. 10907.

<sup>783</sup> Letra lançada nesta nota a requerimento do reverendo doutor João dos Santos Álvares Carneiro (Bahia, 14/08/1727), APEB, SJ, LN, nº 48, f. 245-246. Ao iniciar a letra informa-se que era dia 4, porém ao seu final consta 14 de agosto.

qualquer porto seria a letra vencida e Moreira obrigado na parte restituída que lhe tocasse, porém, “não na mortandade de escravos, nem nos roubos que na dita costa se possa fazer por causa das fazendas de contrabando, nem de outra avaria ou a alojação [*sic*]”. Como garantia do empréstimo, dava todos os bens que possuía e os que viria a adquirir. Assim, assinavam Barnabé Cardoso Ribeiro, como fiador do principal e juros, e Mathias da Silva Gayo e Manoel Rodrigues Vieira, como testemunhas.

Ao iniciar esse capítulo vimos que os senhorios tomavam dinheiro “a risco a várias pessoas para custearem e carregarem os seus navios”.<sup>784</sup> Entretanto, também já vimos que os senhorios integravam o mercado de crédito como credores. Os exemplos a seguir ajudam-nos a compreender melhor essa face do financiamento do tráfico na Bahia.

Ao falecer na década de 1720, Fernando de Oliveira Braga, homem de negócio e importante traficante de Salvador, deixou vários créditos e contas para serem resolvidos. Entre 1711 e 1716, temos registro de seis viagens da sumaca *Nossa Senhora da Guia e São Pedro da Guarda*, uma delas em sociedade com o maior armador de Salvador, João Ferreira de Souza. Sozinho ou em sociedade, Fernando Braga também mandou carregações em outros navios para a mesma Costa da Mina. Apesar de não ser impossível, não há indícios de sua participação no comércio com Angola.

Juntamente com João Álvares da Costa, Braga passou diversas letras de risco para o comércio com a Costa da Mina a diversos devedores, conforme mostra uma série de recibos datados de 1727 e 1728, período do *boom* aurífero nas Minas Gerais e do tráfico da Costa da Mina. João Álvares também passou letras de risco em sociedade com Rosália Maria Teles, viúva de Fernando de Oliveira. Esta, por sua vez, casou-se, em segunda núpcias, com Paulo Geraldo de Lacamp, comerciante e senhorio de navio negroiro em Salvador.<sup>785</sup> Vejamos duas dessas letras.

Em 19 de novembro 1727, Lacamp, como cabeça do casal, passou recibo de 596\$210 réis a João Álvares da Costa. Esse valor era referente a 390\$000 réis procedidos da metade de uma letra de risco passada a Antônio de Araújo Lima para a Costa da Mina, e 206\$210 réis líquidos de uma cargação para a mesma região na sumaca *Nossa*

---

<sup>784</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 115, doc. 9012. Essa prática de multi-investidores no tráfico já era frequente em Lisboa e Sevilha entre os séculos XVI e XVII, ver Miguel Galdes Rodrigues, *Between West Africa and America The Angolan slave trade in the Portuguese and Spanish Atlantic Empires (1560 1641)*, tese (doutorado em History and Civilization), European University Institute, 2019, p. 329-340.

<sup>785</sup> Inventário *post-mortem* de Fernando de Oliveira Braga (1737-1750), APEB, SJ, 7-3191-7, f. 144v-153v e 158 (navio de Lacamp). As informações apresentadas a seguir vêm desse documento.

*Senhora da Piedade* do capitão Manoel da Silveira. As duas transações foram feitas em sociedade, em partes iguais, entre João Álvares da Costa e Fernando de Oliveira Braga.<sup>786</sup>

Fernando Braga e João Álvares passaram uma letra de risco de 500\$000 réis de principal, com 25% de avanço, que daria 625\$000 réis no retorno da viagem. Em março de 1728, Álvares prestaria contas da metade do sócio referente a 312\$500 réis pela letra passada sobre a galera *Nossa Senhora da Boa Morte e Santo Antônio* do capitão Antônio da Silva. Não há referência ao porto de destino.

Através de outro recibo, de 2 de abril de 1728, sabemos que João Álvares da Costa prestou contas a Rosália Maria Teles de uma letra de risco no valor de 520\$000 réis de principal e avanço que, juntos, tinham passado a Pascoal de Souza, que ia à Costa da Mina como passageiro da *Nossa Senhora do Rosário, Santo Antônio e Almas*, do capitão Francisco de Freitas. Como eram interessados na metade, coube à viúva 260\$500 réis. O *Slave Voyages* elenca três viagens dessa corveta, todas para a Costa da Mina, capitaneada por Francisco de Freitas Henriques entre 1727 e 1731. Muito provavelmente essa letra foi na primeira viagem saída de Salvador no segundo semestre de 1727.<sup>787</sup>

Com menos cabedal do que Fernando de Oliveira Braga, mas não menos ativo no tráfico da Costa da Mina, o marinheiro Manoel Ferreira Santos registrou em testamento alguns investimentos e débitos relacionados àquele comércio. Em 1730, Santos partia para a África como marinheiro do navio *Nossa Senhora de Nazareth e Santo Antônio das Barreiras* do capitão Manoel da Costa Rabelo. Para essa viagem, assinou uma letra de risco junto ao grande traficante Antônio Correa Seixas no valor de 19\$500 réis, para fazer negócios na costa africana. Seixas era um dos senhorios desse navio negreiro que, de acordo com os *Slave Voyages*, fez vinte viagens entre 1707 e 1736. As partes estavam ajustadas em 30% de prêmio a serem pagos no retorno a Salvador. Conhecedor da atuação da WIC na Costa da Mina, o risco incidia também sobre “todos os roubos que costumam fazer as naus da Companhia da Holanda”. Como garantia ao credor, ficavam sua soldada e todos os bens. Apesar de prevenir-se em todo o comércio, Manoel Ferreira Santos não

---

<sup>786</sup> Há três viagens registradas em nome do Antônio de Araújo Lima como capitão negreiro a partir de 1728, ano seguinte a sua prestação de contas com o inventário de Fernando Braga, cf. TSTD, # 40225 (1728), 50552 (1731) e 50562 (1731). Não há registro de Manoel da Silveira como capitão ou senhorio. Acesso em 18/02/2022.

<sup>787</sup> TSTD, # 40276 (1727), 40275 (1729) e 8626 (1731), acesso em 18/02/2022.

conseguiu livrar-se da morte, que o levou durante a viagem, e a letra foi paga pelo seu testamenteiro Manoel Ferreira da Costa com os bens inventariados do marinheiro.<sup>788</sup>

A letra assinada pelo capitão Pedro Gomes Caldeira já dava como garantia um bem mais valioso, o seu navio *Bom Jesus da Pedra e Santa Rita*. Em 10 de novembro de 1755, Pedro Caldeira assinou uma letra de risco no valor de 1:600\$000 réis tomada junto a Joaquim Pereira Cardozo que receberia um total de 1:856\$000 réis fruto do prêmio acordado em 19%.<sup>789</sup>

Certamente, a atividade de boticário e seus investimentos no comércio contribuíram para João Ribeiro da Silva tornar-se um importante homem de negócio. Em 1772, ele conseguira o hábito de familiar do Santo Ofício, reforçando o seu prestígio social na colônia. Em 1790, quando da morte de sua esposa, Maria Pereira Rangel, João Ribeiro foi considerado “demente” e a testamentaria ficou a cargo de seu genro, o alferes Manoel Antônio de Freitas. O ex-boticário foi um assíduo fornecedor de crédito na segunda metade do século em Salvador. Quando se fez o inventário da esposa, as dívidas ativas de Ribeiro foram classificadas pelo genro como “bem paradas”, “com esperança de se cobrarem tudo ou parte”, sem “notícia dos devedores e nem das suas residências” e “incobráveis”. Por créditos ou letras de risco é vasta a lista de seus devedores, que eram moradores ou assistentes em Salvador, Recôncavo, sertão do rio São Francisco, Sergipe, Minas Gerais, minas de Goiás, agentes do comércio do Maranhão e no Porto. Outros tinham relações com o comércio de Moçambique e mesmo com a França. João Ribeiro da Silva, por sua vez, era devedor em Lisboa e no Porto.<sup>790</sup> Vejamos como Silva financiou o tráfico negreiro da praça baiana.

Dentre as dívidas consideradas incobráveis estavam seis para Costa da Mina e uma para Moçambique. Os valores foram escriturados apenas como débito, sem diferenciar principal e juros. Em 13 de setembro de 1777, José Antônio de Almeida tomara uma letra para Moçambique sobre a corveta *Piedade e São João*, do capitão Pedro

---

<sup>788</sup> Inventário *post-mortem* de Manoel Ferreira Santos (1730-1735), APEB, SJ, 04/1800/2270/11. Sobre a viagem, cf. TSTD, # 50566, acesso em /02/2022.

<sup>789</sup> Inventário *post-mortem* de Joaquim Pereira Cardozo (1756), APEB, SJ, 04/1579/2048/04, f. 7, 35-36.

<sup>790</sup> Diligências de Habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de João Ribeiro da Silva, casado com Maria Pereira Rangel (1768-1772), ANTT, TSO, CG, hab. João, mç. 151, doc. 1213; Inventário *post-mortem* de Maria Pereira Rangel (1790) APEB, SJ, 04/1760/2230/04. Sobre as dívidas ver f. 27-37v. As informações apresentadas a seguir vêm desse documento.

Joaquim de Castro. A embarcação se perdeu na viagem “e também [ficou] perdida a quantia de 560\$000”.<sup>791</sup>

Essa letra evidencia a principal característica desse instrumento de crédito: a quem pertencia o prejuízo, o risco propriamente dito. Sendo comum o risco de mar correr por conta do credor, estranha-se o inventariante listá-la como dívida ativa. Assim como a maioria das letras presentes em inventários *post-mortem*, também não encontrei essa nos livros de notas, o que poderia esclarecer os detalhes.<sup>792</sup> Esse não foi o único prejuízo registrado por conta do risco. A corveta *Nossa Senhora, São Lourenço e Almas* do capitão José Gomes Jardim, perdeu-se em viagem à Costa da Mina. Sobre ela incidia outra letra, sem data, passada a Caetano Pacheco de Rezende, cujos principal e avanço somavam 944\$000 réis.<sup>793</sup>

Ao todo, entre perdida e por receber, temos inventariadas dez letras de risco passadas por João Ribeiro da Silva para a Costa da Mina, entre 1778 e 1789. O capitão Manoel da Graça do Livramento devia-lhe 1:416\$000 réis por uma letra de 8 de julho de 1778, sobre o bergantim *Nossa Senhora da Graça e São João*. Corridos onze anos, nada havia sido pago; sabia-se apenas que Manoel da Graça “se acha[va] ausente em França”. Em 1779, o capitão Afonso Álvares Sampaio e seu sócio Antônio Ribeiro da Cunha tomaram uma letra de risco sobre o bergantim *Monte do Carmo e Santo Antônio*, também para a Costa da Mina. Dessa vez, o prejuízo do credor ficara em 720\$000 réis.

Entre 8 e 10 de novembro de 1778, Francisco Fernandes Vieira Guimarães assinou quatro letras cuja soma deu 1:888\$000 réis. Todas foram utilizadas para financiar a armação da sua corveta *Monte do Carmo e Santo Elias*, cujo capitão Manoel Martins de Matos deveria conduzir à Costa da Mina. Vencidas em 1779, o credor receberia apenas 317\$750 réis referentes a 200\$000 réis em dinheiro e nove caixas de açúcar (117\$750)

---

<sup>791</sup> Teresa Marques analisou um processo da Mesa de Inspeção de Pernambuco contra o Francisco José da Costa Guimarães que, em 1814, tinha tomado aproximadamente 4,5 contos de réis a risco para investir na galera *Águia Douro* que acabou por naufragar na viagem para Angola, “O corpo mercantil do Recife”, p. 45-46. A autora analisa outros casos de falência e desconfiança entre homens de negócio do Recife, muitos deles diretamente envolvidos no tráfico negroiro.

<sup>792</sup> As péssimas condições do Livro de Notas n. 118 não possibilitaram tabular para integrar o *corpus* do banco de dados. Lendo-o separadamente não há registro das letras de risco passadas por João Ribeiro. APEB, SJ, LN, n° 118.

<sup>793</sup> Há apenas uma viagem saída de Salvador em março de 1782 com retorno em julho do mesmo ano em nome da corveta *Nossa Senhora da Penha São Lourenço e Almas*. Ele teria desembarcado na Bahia 324 dos 353 africanos negociados na Costa da Mina, cf. TSTD, # 51089, acesso em 15/02/2022. Como o inventariante dá a embarcação como perdida, então a letra de risco é posterior a julho de 1782.

ficando a dívida do principal 1:570\$250 réis mais os juros. O inventariante, no entanto, dava por perdido por o “devedor se apresentar falido em 1789, concordando com os seus credores de maior quantia e o Demente não quis assinar”.<sup>794</sup>

Luís Gomes dos Santos e seu sócio José Antunes de Carvalho, em 24 de maio de 1782, assinaram uma letra de 708\$000 réis para a Costa da Mina na corveta *Livramento e São José*. Em 28 de abril de 1787, a mando dos devedores, José Pereira Furtado entregou como pagamento ao credor três escravos de Moçambique avaliados em 260\$000 réis. A essa altura nenhum dos sócios se achava em Salvador, ficando a dívida de 448\$000 réis. Luís Gomes tinha ido para Moçambique e José Antunes para Lisboa; nas ruas da Cidade da Bahia corria a notícia que este também já se encontrava na França.

Dessa forma, o capitão José Carneiro de Campos, ativo traficante da Costa da Mina e da redistribuição de escravizados para outras capitânicas, assinou uma letra em 8 de maio de 1789, para aquela costa, sobre a corveta *Santo Antônio e Almas*, do capitão Manoel Martins de Matos. De principal e avanço devia ao viúvo 944\$000 réis. Campos era o senhorio dessa embarcação que fez, pelo menos, oito viagens à costa africana entre 1780 e 1792. Em três delas o capitão foi Manoel de Matos.<sup>795</sup>

Outras letras de risco passadas por João Ribeiro foram destinadas a Benguela. Hermenegildo Neto da Silva, um dos maiores traficantes do período com dezenove viagens armadas, era um de seus devedores.<sup>796</sup> Como se vê no quadro a seguir, entre 1783 e 1786, Silva tomou três letras no valor de 1:400\$000 réis de principal. Com os juros, a conta já importava 1:592\$159 réis. Após contabilizar o que já havia quitado e um abono de 236\$000 réis feito por Antônio Pereira dos Santos, provavelmente um sócio de Hermenegildo Neto, restava um débito do principal de 606\$545 réis.

---

<sup>794</sup> Há nove viagens de embarcações registradas em nome de Francisco Fernandes Vieira Guimarães saídas de Salvador para a Costa da Mina entre 1761 e 1786, porém, nenhuma delas tem data compatível com a assinatura dessas letras. Nenhuma das embarcações tem a inovação de *Nossa Senhora do Monte do Carmo e Santo Elias*; uma é *Nossa Senhora da Conceição Santa Rita e Almas* e oito são *Nossa Senhora do Monte do Carmo e Senhor Bom Jesus das Portas*, cf. TSTD, acesso em 15/02/2022.

<sup>795</sup> TSTD, # 52074 (a viagem da letra de risco citada), acesso em 15/02/2022. Sobre a atuação de Campos no tráfico interno, ver Cezar, *A caminho dos sertões*, cap. 3; da mesma autora, *A última rota do atlântica*.

<sup>796</sup> Hermenegildo Neto registrou, pelo menos, 19 viagens como senhorio entre 1781 e 1795, cf. TSTD, acesso em 15/02/2022. O crédito com Benguela e Salvador ocorria nas duas margens do Atlântico, muitos de seus comerciantes mantinham contas correntes ou formavam sociedade com parceiros comerciais de Salvador, Rio de Janeiro e Pernambuco alimentando forte troca das mercadorias globais por pessoas escravizadas, ver Ferreira, *Transforming Atlantic Slaving*, cap. 3; Thompson, *Negreiros nos mares do Sul*; Candido, *Fronteras de esclavización*, p. 61-66; da mesma autora, “Merchants and the Business”, p. 13-17.

**Quadro 5.1 – Letras de risco passadas por João Ribeiro da Silva a Hermenegildo Neto da Silva, 1783-1786**

<b>Data</b>	<b>Embarcação</b>	<b>Destino</b>	<b>Valor</b>
27/09/1783	corveta <i>Prazeres</i>	Benguela	696\$150
02/07/1785	corveta <i>Prazeres</i>	Angola	600\$009
13/02/1786	sumaca <i>Nossa Senhora das Dores</i>	Rio Grande	103\$841

Fonte: Inventário *post-mortem* de Maria Pereira Rangel (1790), APEB, SJ, 04/1760/2230/04, f. 28.

Em abril de 1789, o capitão Antônio Gonçalves Marques assinou uma letra de risco para Benguela sobre a sumaca *Pomba Volante*, do capitão Francisco Xavier dos Reis.<sup>797</sup> Antônio Gonçalves era o senhorio dessa embarcação cuja invocação era *Nossa Senhora do Monte do Carmo*. Entre 1788 e 1795, a sumaca fez, pelo menos, cinco viagens da Bahia para Angola: uma destinada a Luanda e quatro a Benguela. Ainda em 1789, em agosto, Marques tomou mais uma letra, também para Benguela, para investir na corveta *Carmo Santo Antônio e Almas* do capitão Antônio de Souza Vale. Em ambas o valor do principal e juros alcançou 460\$000 réis, totalizando um débito de 920\$000 réis.<sup>798</sup>

O homem de negócio João Ribeiro da Silva também financiou investidores no tráfico para o Maranhão. Em 4 de dezembro de 1788, Simão Dias da Graça e seus sócios tomaram uma letra para o Maranhão na sumaca *Santíssimo Sacramento e Santíssima Trindade* do mestre João Antônio Taboas. Entre o principal e o avanço a dívida perfazia 925\$000 réis. Poucos meses depois, em 8 de abril de 1789, passou nova letra a João Antônio Rodrigues e seus sócios, cujo principal e avanço já estavam em 928\$000 réis. O dinheiro seria investido na viagem da sumaca *Santo Antônio Val de Piedade* do mestre Manoel Pereira Neves. Os dois capitães de embarcações eram exímios frequentadores da rota Bahia-Maranhão.<sup>799</sup>

---

<sup>797</sup> TSTD, # 40444, acesso em 15/02/2022. Entre 1788 e 1816, há quinze viagens da sumaca *Pomba Volante* da Rio de Janeiro (8), Bahia (5) e Pernambuco (2) para Benguela (10), Cabinda (4) e Luanda (1). A invocação, no entanto, sofre pequena variação indicando ou atuação nos três portos ou múltiplas vendas: *Nossa Senhora do Carmo* ou *Nossa Senhora do Monte do Carmo*.

<sup>798</sup> Há duas viagens em nome de Antônio de Souza Vale como capitão, cf. TSTD, # 40458 (1795) e 40460 (1796), acesso em 15/02/2022.

<sup>799</sup> Carta do governador do Maranhão para a Rainha (São Luís, 13/02/1786), AHU, CU, MA, cx. 67, doc. 5840 e Ofício do governador do Maranhão para Martinho de Melo e Castro (São Luís, 13/02/1786), doc. 5843; Ofício do governador do Maranhão para Martinho de Melo e Castro (São Luís, 15/02/1794), AHU, CU, MA, cx. 84, doc. 7042 e Carta do conselheiro Francisco da Silva Corte Real para a Rainha (São Luís, 30/05/1794), doc. 7086. O tráfico da Bahia para o Maranhão será melhor discutido no capítulo seguinte.

Em recente trabalho, Fabio Magalhães mostrou que o tenente-coronel Caetano Maurício Machado, ao morrer, em 1807, devia a 51 credores 13:381\$270 réis; alguns destes eram importantes negreiros como Manoel José Fróes, Francisco de Souza Paraíso, Manoel José Machado, Estanislau José da Costa (irmão de Clemente José da Costa que conheceremos à frente), João Barbosa de Madureira, dentre outros. Os valores variavam de pouco mais de 21 mil-réis devidos a Francisco da Costa Carvalho, até 1:510\$567 réis, devidos a Manoel Álvares de Sá. Caetano Maurício é um dos sujeitos que podemos identificar como armador de navio negreiro e forte membro do mercado creditício baiano.<sup>800</sup>

Com isso, vejamos um dos principais elementos da letra de risco: os juros, também chamados de avanços ou prêmio. Os perigos do comércio marítimo de longa distância tornavam o crédito de seu financiamento mais caro, não à toa o principal instrumento financeiro era a letra de risco. Ana Amélia Nascimento identificou letras com juros de 20% a 150% para o período de 1654 a 1675, e de 25% a 40% para o período de 1705 a 1732.<sup>801</sup> Como vimos no capítulo 2, a segunda metade do Seiscentos foi o tempo perigoso da Guerra de Restauração portuguesa e de tantas outras na Europa, o que tornavam os mares e, por conseguinte, o comércio, mais arriscados. Não é comum encontrar os juros sobre as letras de risco passadas em Salvador, mas, pelos dados de Nascimento e as três letras citadas acima, nota-se que não eram muito diferentes daqueles praticados em Lisboa, variando de 19% a 40%.

Frédéric Mauro identificou taxas entre 15% e 30%.<sup>802</sup> Em pesquisa não exaustiva, encontrei letras de risco lisboetas para Angola e Brasil com juros variando de 12% a 60% na primeira metade do Setecentos.<sup>803</sup> Jorge Pedreira encontrou-as pagando prêmios de

---

<sup>800</sup> Fabio Silva Magalhães, *Lieutenant-colonel Caetano Maurício Machado: a Merchant in Bahia, 1774-1807*, dissertação (mestrado em história), York University, Toronto, 2021, p. 49-56. Sobre a participação dele no tráfico ver, p. 56-69; TSTD, # 51123 (1784).

<sup>801</sup> Nascimento, “*Letras de Risco*” e “*Carregações*”, p. 12-13. A autora afirmou que a taxa de juros sobre os 680\$300 réis tomados a crédito em Lisboa (16/03/1726) foi de 45%, porém ela é de 40% conforme consulta no original. Também ao contrário do que afirma Nascimento, esse crédito não é de Salvador, mas original de Lisboa e aceito na Bahia, cf. Carregação lançada a requerimento de Domingos dos Santos e Antônio Álvares, APEB, SJ, LN, nº 43, f. 61v-63. Essa carregação era destinada à Costa da Mina e de lá para o Rio de Janeiro ou qualquer porto do Brasil. A autora ainda apresenta uma letra para Angola com juros de 60%, porém sem data identificada.

<sup>802</sup> Mauro, “O ‘Livro Razão’ de Coelho Guerreiro”, p. 163.

<sup>803</sup> ANTT, 7º CNLSB, cx. 63, lv. 354 (1715), f. 27-28, 38v, 41v-42v e 44v-45v; ANTT, 1º CNLSB, Ofício A, cx. 90, lv. 396 (1720), f. 80-81v; cx. 95, lv. 422 (1726), f. 23-24; cx. 95, lv. 424 (1726), f. 68v-69, 69fv



5% na rota, Lisboa, Angola, Brasil.<sup>804</sup> Em pesquisas posteriores, Pedreira e Jesús Bohorquez encontraram letras de risco passadas na capital do império para o comércio oriental com prêmio de 30% a 40% para a segunda metade do XVIII e início do XIX. A presença de juros superiores aos 6,25% até 1757, e os 5% a partir deste ano para rotas mais distantes, levou Pedreira a afirmar que “apesar da taxa máxima legal de 5%, os prêmios do desconto ficavam ao arbítrio do corpo mercantil, segundo o crédito do aceitante e os prazos de vencimento”.<sup>805</sup>

\*\*\*

O dinheiro a risco foi um dos principais instrumentos utilizados para o financiamento do tráfico negreiro da Bahia no período estudado. O porto de Salvador, portanto, seguia a cultura mercantil tradicional, aprendida por seus moradores ainda na metrópole, antes de cruzar o Atlântico, e ensinada a seus filhos (e filhas), parentes e demais empregados.

Vemos também que Angola e sobretudo a Costa da Mina se sobressaíram como os principais destinos das letras do risco, seguindo o que já sabemos das relações da Bahia com a África. Poucas letras tratadas aqui foram para Moçambique. Quanto ao prêmio cobrado, percebe-se que se conformava com o praticado em Lisboa. Homens de negócio, padres, boticários, marinheiros, passageiros, escrivães, mulheres, libertos, etc. apresentavam-se, assim, como agentes do mercado de créditos para o tráfico africano. Um olhar mais atento sobre o perfil dessas pessoas poderá jogar luz sobre as relações pessoais, profissionais e econômicas no financiamento desse comércio.

Muito do crédito tomado a risco, por conseguinte, era investido em mercadorias em Salvador e no Recôncavo que seriam enviadas ao continente africano, as chamadas *carregações*. Mais uma vez seguindo a prática mercantil reinol de investir o capital

---

e 69v-70; cx. 100, lv. 447 (1734-1735), f. 24-25, 27-28v e 32fv; ANTT, 3º CNLSB, cx. 110, lv. 473 (1727), f. 38-39 e 41-42.

<sup>804</sup> Pedreira, *Os homens de negócio da praça de Lisboa*, p. 353-354 e 544-545 (Apêndice, doc. 19).

<sup>805</sup> Pedreira, *Os homens de negócio da praça de Lisboa*, p. 352-355 e 544-547 (Apêndice, doc. 19); Bohorquez, *Globalizar el Sur*, p. 111-112; do mesmo autor, “Para além do Atlântico Sul”, p. 11-13. Felipe Melo não encontrou letras de risco passadas em Lisboa para Pernambuco com juro superior a 5%, cf. *Financiando o negócio de Pernambuco*, p. 186-194.

tomado a crédito em mercadorias para o comércio de longa distância.<sup>806</sup> De algum modo, mesmo não encontrando o crédito registrado, quando temos uma carregaçãõ estamos diante de um possível dinheiro a risco tomado na praça. Digo possível, pois devemos considerar que alguns donos dessas mercadorias eram os verdadeiros donos do capital investido ou, ainda, que tivesse tomada o empréstimo com juros mais baixos que a letra de risco. Vejamos como o comércio em geral, e o tráfico em particular, movimentava uma infinidade de transações a partir das carregações.

### **Carregações**

Em 14 de setembro de 1700, o mercador Francisco Veloso registrou uma carregaçãõ que tinha mandado a Luanda, em 12 de novembro de 1697, no

patacho por invocação Nossa Senhora de Penha de F[...], de que é mestre Luís [da Silva], marca de fora seguinte FG [...], levando Deus vossa mercê a salvamento a Angola [...] vender e beneficiar o conteúdo nesta carregaçãõ [...] *como a sua própria* e seu líquido rendimento me [faça ...] empregá-lo em um moleque [muito] bem-feito [...] em duas molecas bem-feitas.<sup>807</sup>

Neste trecho notam-se alguns dos elementos presentes nos registros de carregações. Um deles é a invocação divina para ter sorte na viagem e no comércio. Outra característica de destaque é o pedido que o mestre da embarcaçãõ efetuasse o trato como se fosse “a sua própria” negociaçãõ, buscando os melhores preços “da terra”, ou seja, agisse da melhor forma para auferir maiores lucros. Dessa forma, a marca “FG” que identificava as mercadorias carregadas e, certamente, deveria marcar a ferro quente o corpo dos africanos negociados.

Com capital próprio ou tomado a risco, os comerciantes compravam as

---

<sup>806</sup> O estudo sobre o financiamento do comércio do Reino é bastante vasto, cito apenas alguns deles, ver Miller, *The way of death*, parte 4; Pedreira, *Os homens de negócio da praça de Lisboa*, p. 352-354 e 545-547 (Apêndice, doc. 19); Bohorquez, *Globalizar el Sur*; Melo, *O negócio de Pernambuco*, cap. 5; Menz, “Uma comunidade em movimento”; Albuquerque, “O financiamento do comércio da Ásia”.

<sup>807</sup> Carregaçãõ lançada nesta nota a requerimento de Francisco Veloso (Bahia, 14/09/1700), APEB, SJ, LN, nº 16, f. 197-198 (citação) e 198-199 (grafite). Outro agente de Francisco Veloso no comércio de Angola foi Antônio Correa da Silva cujas cartas, datadas de 1698, referem-se a carregações de tecidos levadas por ele por conta e risco de Veloso, cf. Cartas missivas lançadas nesta nota a requerimento de Francisco Veloso (Bahia, 29/06/1700), APEB, SJ, LN, nº 16, f. 67v-68. Por motivo desconhecido a marca, claramente, é “FG” e não “FV” de Francisco Veloso.

mercadorias que seriam negociadas nos mais diversos lugares. Para as Minas Gerais mandavam tecidos, manufaturados de metal, objetos de luxo e africanos escravizados. Foi o caso de José Lourenço que mandou pelo Rio de Janeiro, sob a responsabilidade de Antônio Alves, “um púcaro com sua salva de prata feitio de gomos com peso de 286 oitavas e meia [e] um negro peça [de Índia] e ladino do gentio da Costa da Mina por nome João marcado no peito e no braço com a [marca] de fora 180\$000 réis”. Após as vendas, Alves deveria entregar o rendimento líquido, em Salvador, a José Lourenço ou a José da Costa Viana, caso estivesse ausente da cidade.<sup>808</sup> As carregações foram importantes no comércio entre Bahia e Minas Gerais, em especial para aquisição de ouro, como veremos no capítulo seguinte. Mais uma vez, foi Ana Amélia Nascimento que destacou sua força como instrumento mercantil na praça de Salvador.<sup>809</sup>

Encontramos algumas carregações registradas nos livros notariais, porém, novamente, sua presença é maior nos inventários *post-mortem*. As carregações são também encontradas nos manifestos dos navios, documentação, entretanto, ainda mais rara de se ver. Há, contudo, uma diferença nas informações disponíveis em cada documento. Enquanto os livros de notas detalham o caminho a ser percorrido, as mercadorias carregadas, os correspondentes e a data como vimos no exemplo acima, os inventários são menos detalhados. Neles constam apenas o valor investido, o responsável e o destino.<sup>810</sup>

Foram encontradas apenas 25 carregações nos livros de notas entre 1696 e 1751, dezesseis delas concentradas nas décadas de 1720 e 1730. Soma-se a isso, um “crédito lançado” referente a duas carregações entregues pelo alferes Domingos Álvares Viana a José Soares [Figueira], que ia à Costa da Mina no navio de José de Torres. Uma delas “de cinquenta rolos de tabacos que importou duzentos e quarenta e sete mil reis e a outra de quatro [frasqueiras] de água ardente [...] de doze frascos cada uma, que importaram setenta mil reis que, uma e outra [coisa] importa a [sobredita] quantia de trezentos e sete

---

<sup>808</sup> Carregação lançada nesta nota a requerimento de Mathias da Costa (Bahia, 22/07/1722), APEB, SJ, LN, nº 37, f. 175v-176. Luís Henrique Dias Tavares mostrou que o financiamento da compra de mercadorias a crédito manteve-se até o fim do tráfico negreiro, cf. *Comércio proibido*, p. 125-141. Tavares apresentou um investimento internacional ainda “mais amplo, complexo e múltiplo” do que vemos no período colonial aqui analisado, o que é óbvio pelo estatuto de nação independente estudado por ele.

<sup>809</sup> Nascimento, “*Letras de risco*” e “*carregações*”.

<sup>810</sup> Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 167-169; Silva Jr., “Francisco Gonçalves Dantas”, p. 157-176. De acordo com Daniele Souza nas carregações também poderiam ter “artigos proibidos pela metrópole, como armas, pólvoras e ouro”, cf. *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 26 (citação), 165.

mil reis os quais paga[rei em dinheiro] de contado”.<sup>811</sup> Nenhuma carregação, assim, foi encontrada nos vinte livros que compreendem o período de 1752 a 1817.

Para além do número de carregações que terá havido sem registro, as registradas nos inventários reforçam o argumento da pulverização dos investimentos de diversas pessoas no comércio moderno, em geral, e no tráfico negreiro em especial.<sup>812</sup> Reforça, ainda, a ideia de que muito dessas relações eram mais de cunho privado, nem sempre registradas junto ao tabelião público; optava-se, pois, pelos livros particulares de escrituração mercantil.

Em 13 de fevereiro de 1723, Manoel Rodrigues mandou uma carregação para Angola na sumaca *Nossa Senhora da Purificação e Santo Ant nio da Ba[rra]* do capitão Pascoal Pereira de Souza. A mercadoria foi “entregue e consignada ao [Sr] Manoel Vaz Lisboa e em sua ausência, na cidade de Luanda, a Domingos Gonç lves Veloso e na de ambos a quem seu poder tiver”. Foram embarcados em Salvador alguns barris e pipas grandes de jeribita e duas frasqueiras de quinze frascos (seis de azeite, seis de aguardente do reino e tr s de vinagre) com três dúzias de copos de vidro, tudo importando em 199\$760 réis. O produto líquido de sua venda deveria ser investido na compra de “moleques ou molecas”. Estes deveriam ser marcados com a marca IVR e remetidos para Salvador na “primeira ou segunda” embarcação que saísse de Luanda.<sup>813</sup>

Um tema ainda a ser investigado é a relação dessas marcas com as pessoas envolvidas. Até agora as duas marcas citadas *FG* e *IVR* não necessariamente representam a sigla de Francisco Veloso e Manoel Rodrigues. Seriam eles representantes de terceiros?

Em 1734, Domingos de Oliveira Pereira Silva registrou uma detalhada carregação que mandara “ao presídio de Benguela e cidade de Luanda, Reino de Angola”, em 1  de novembro de 1733, no navio *Nossa Senhora da Madre de Deus de Todos-os-Santos*, cujo capitão era João Igo dos Santos. Vale a pena seguir os passos desse investimento.<sup>814</sup>

A carregação foi “entregue e consignada em toda a parte ao senhor João Coelho

---

<sup>811</sup> Crédito lançado nesta minha nota a requerimento do alferes Domingos  lvares Viana (Bahia, 17/12/1726), APEB, SJ, LN, n  48, f. 55-55v.

<sup>812</sup> Costa, Rocha e Brito também identificaram uma grande diversidade dos agentes envolvidos no mercado de crédito lisboeta entre 1715 e 1800, ver “Os impactos do terramoto de 1755 no mercado de crédito”, p. 90-96. Ver também Rocha, *Crédito privado num contexto urbano*, p. 157-179 e cap. 5.

<sup>813</sup> Carregação lançada nesta nota a requerimento de Manoel Rodrigues (Bahia, 24/01/1724), APEB, SJ, LN, n  39, f. 3v-4.

<sup>814</sup> Carregação lançada nesta nota a requerimento de Domingos de Oliveira Pereira Silva (Bahia, 07/04/1734), APEB, SJ, LN, n  58, f. 122-123. Toda a narrativa dos próximos parágrafos segue esse documento. TSTD, # 8648, acesso em 05/02/2022.

Torres, ausente ao senhor João Domingos [Catorze] e na de ambos o mestre do dito navio Francisco da Silva de Figueiredo e na de todos aos procuradores dos reverendos padres da Companhia de Jesus”. Para seu tráfico, Domingos de Oliveira enviou a Angola uma peça de pano de linho fino, duas peças de bretanha finas, três pares de meias de seda de mulher de cores, duas fardas da Índia riscadas, dois maços de fitas, duas peças de cambraia fina e uma peça de serafina azul tudo alcançando o valor de 51\$100 réis. O produto alcançado com a sua venda deveria ser empregado na compra de

uma [moleca?] de dezoito anos para baixo, bem fe[ita] e de boas [rasurado] ser livre de quizilas e que não tenha defeito nenhum, ou negrinha e moleque da mesma idade, [alt]jura baixo e de boas pernas e bem feitas e que não tenha quizilas, nem defeito nenhum [...] os marcará com um cachimbo no peito direito da parte de dentro e fará todas as [...] necessárias nas contas desta carregaçãõ e os mandará lançar no livro da carga e da venda do navio em que vierem carregados por minha conta e risco.

Após marcados e registrados nos papéis da embarcaçãõ, João Coelho Torres, ou que o substituísse, deveria levar os escravos a Salvador ou “a outro qualquer porto do Brasil a donde faça negócio”. Como pagamento pelo trabalho, o responsável pela negociaçãõ receberia 1% do lucro líquido.

Diferente do que temos visto sobre o tráfico com a Costa da Mina, essa carregaçãõ para Angola mostra o peso da participaçãõ dos tecidos, tanto da Índia quanto europeus. O comércio com Angola seguia o padrão internacional em que panos, e não tabaco e ouro, dominavam o mercado negroiro.<sup>815</sup>

Nota-se, também, que as carregações seguiam o modelo de uma procuraçãõ, distribuindo poderes a outros agentes mercantis quando da ausênciã do primeiro agente, correspondente ou procurador. No exemplo citado, caso todos faltassem por morte ou

---

<sup>815</sup> A bibliografia sobre o protagonismo dos tecidos no comércio africanos é vastíssima, sem ambicionar contemplá-la em seu total, cito aqui alguns dos principais autores. Vale lembrar que outros trabalhos citados nessa tese se referem ao tema. Ver Miller, *The Way of Death*, p. 66-77; Ferreira, “Dinâmica do comércio intracolônial”, p. 351-366; do mesmo autor, *Transforming Atlantic Slaving*, p. 48-68; Bohorquez, “Linking the Atlantic”; Kazuo Kobayashi, “The British Atlantic Slave Trade and Indian Cotton Textiles: The Case of Thomas Lumley & Co.”, in. Tomoko Shiroyama (org.), *Modern Global Trade and the Asian Regional Economy*, Singapore, Springer, 2018, p. 59-85; do mesmo autor, “Tecendo redes imperiais”; Santos, *Comércio de tecidos europeus e asiáticos na África*; da mesma autora, *Tecidos europeus e asiáticos nas rotas portuguesas do tráfico de escravizados africanos centro-ocidentais para a Bahia entre os anos de 1695-1750*, tese (doutorado em História), Unicamp, 2020.

qualquer outro motivo, a carregaço, o produto de sua venda ou os escravos recém-comprados deveriam ser entregues aos padres jesuítas ou a seus procuradores. Por estarem presentes em todas as partes do império, até a sua expulsão em 1759, estes religiosos, ou seus representantes legais, foram especialmente lembrados como possíveis procuradores na falta dos agentes indicados.<sup>816</sup> Listavam-se também as ações mercantis a serem efetuadas pelos “procuradores”.

Então, vejamos algumas carregações para o tráfico negreiro presentes nos inventários *port-mortem* de Salvador.

Após o falecimento de Thereza Maria de Jesus – não confundir com a *dama do tráfico* citada no capítulo anterior –, o viúvo Domingos Pereira Bastos tratou de inventariar os bens do casal. Do inventário temos informações de que, em 1755, Bastos estava concluindo as contas de, pelo menos, três carregações que havia mandado à Costa da Mina. Em novembro daquele ano, ele acertou as contas do envio de dez rolos de tabaco na galera *Aguadeira*, cujo senhorio era Bento Fernandes Galiza. Este recebeu de Bastos a quantia de 52\$980 réis referente aos fretes do tabaco e de três escravos novos, pagamento dos direitos na Ilha do Príncipe e na Alfândega de Salvador, e das tangas para os cativos.<sup>817</sup> Não há dados de quanto ele investiu nessa carregaço.

No ano seguinte, Domingos Pereira Bastos daria conta, no mesmo inventário, do produto de outras duas carregações para também para aquele destino. Do investimento feito na galera *Nossa Senhora da Arrábida*, em sociedade com Félix Ferreira, Domingos Pereira obteve lucro líquido de 20\$000 réis. Os investimentos na galera *Nossa Senhora da Conceição*, do capitão José Alves de Abreu, foram maiores. Dessa vez o líquido que lhe restou foi de 84\$640 réis. Estes casos exemplificam como a divisão do capital era utilizada para evitar maiores riscos, em todos eles o investimento ocorreu com pequenas quantias. Contumaz investidor no tráfico de africanos, Bastos investiu em três navios negreiros em menos de dois anos de comércio. Ele também tinha uma conta corrente com Joaquim Ignácio da Cruz, cujo último acerto fora em 31 de agosto de 1755. Duas semanas depois, Bastos abateu 16\$350 réis da dívida de 360\$250 réis que até o inventário da esposa não tinha quitado, restando o débito de 343\$900 réis.<sup>818</sup>

---

<sup>816</sup> Nascimento, “*Letras de risco*” e “*carregações*”, p. 11.

<sup>817</sup> Inventário *post-mortem* de Thereza Maria de Jesus (1755), APEB, SJ, 7/3195/8, f. 18. É provável que essa galera seja a embarcação *Santo Antônio e Almas*, que desembarcou açúcar da Costa da Mina em Salvador no segundo semestre de 1754, cf. TSTD, # 48650.

<sup>818</sup> Inventário *post-mortem* de Thereza Maria de Jesus (1755), APEB, SJ, 7/3195/8, f. 15-19.

José de Barros Falcão, ao ditar seu testamento em 1772, afirmou que os bens que possuía tinham sido “adquiridos por minha agência e negócio”. De memória, lembrava que algumas pessoas lhe eram devedoras, com escritos passados ou não, conforme a prática discutida acima. Restava com ele algumas fazendas de Lisboa e da Índia para vender. Lembrava, assim, que João Mendes de Farias, homem casado na capitania do Espírito Santo, àquele tempo assistente nas Minas Gerais, devia-lhe uma carregação registrada em cartório.<sup>819</sup>

André da Silva Lisboa, filho do traficante Antônio da Silva Lisboa, investia no comércio da Ásia. Em 1813, descontou-se de seu quinhão 1:366\$176 réis para pagar a José Antônio Monteiro pelos fretes de fazendas carregadas na sua galera *Condessa da Ponte* numa viagem a Bengala.<sup>820</sup> Nota-se que o investimento de Lisboa sobressai em relação aos supracitados. Talvez por se tratar do comércio com a Índia, era mais viável a ele que já tinha tradição mercantil na família investir mais em mercadorias orientais de fácil comercialização no Brasil.

As carregações, portanto, eram uma forma de fazer o comércio, na qual o capital privado, próprio ou tomado a juros, era transformado em mercadoria-moeda que o próprio negociante levava (em especial, os capitães-armadores, caixas, sobrecargas e demais tripulantes) ou mandava levar por um representante.<sup>821</sup> O risco, mais uma vez, deveria ser acertado entre as partes envolvidas.

Vejamos também como se desenvolvia um dos mais complexos modos de investimento no comércio colonial: as sociedades ou companhias. Complexos porque envolviam mais agentes e implicava dividir o capital em partes, assim como as perdas e ganhos, estabelecer as regras, indicar os sócios ou representantes nas praças envolvidas.

---

<sup>819</sup> Inventário *post-mortem* de José de Barros Falcão (1776), APEB, SJ, 04/1614/2083/02, f. 5v.

<sup>820</sup> Inventário *post-mortem* de Antônio da Silva Lisboa e Mariana Locateli Lisboa (1812-1840), APEB, SJ, 03/1009/1478/01, f. 125. Não há registro em nome de André da Silva Lisboa. Entre 1769 e 1804, há três viagens cujo senhorio é seu pai, cf. TSTD, # 50935 (1769), 51358 (1801), 51422 (1804), acesso em 05/02/2022.

<sup>821</sup> Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, cap. 4.

## Sociedades

O padre Raphael Bluteau definiu *sociedade* como “companhia no negócio em que às vezes um põe o dinheiro, outro sua indústria, outro o seu trabalho, segundo os concertos e condições em que convém os sócios”. Um sócio, por sua vez, era o “companheiro de alguém em negócio mercantil”.<sup>822</sup> No recém-lançado *Dicionário histórico*, a civilista Viviane Alves de Moraes, responsável pelo verbete *sociedade comercial*, definiu-a como “o acordo de vontades temporário ou permanente firmado entre duas ou mais pessoas em prol da realização de determinado propósito com ou sem fins lucrativos”.<sup>823</sup>

O registro de sociedades mercantis nos livros de notas de Salvador pode ser encontrado, pelo menos, desde a segunda metade do século XVII. Conforme afirmou Smith, na Bahia seiscentista, as sociedades eram “concebidas para durar um longo período - uma prática que se destaca pela sua raridade em Lisboa”. O espaço de atuação delas também era bastante amplo.<sup>824</sup> Estudando o século XVIII, Menz notou uma mudança dessa prática em Lisboa, onde já era mais frequente a formação de companhias entre homens de negócio e capitães negreiros. O acordo poderia valer para uma viagem única ou para um período maior com mais viagens.<sup>825</sup> O autor usa o termo companhia como sinônimo de sociedade, assim como as *Ordenações do Reino*.<sup>826</sup> Sociedades comerciais, reforça Amélia Polónia eram “outro dos mecanismos identificado de forma multiplicada, que intersecta homens de negócio e homens do mar”.<sup>827</sup>

---

<sup>822</sup> Bluteau, *Vocabulario portuguez, e latino*, v. 7, p. 684-685, vocábulo “Sociedade”.

<sup>823</sup> Viviane Alves de Moraes, “Sociedade comercial”, in. Slemian, Aidar e Lopes (org.), *Dicionário histórico de conceitos*, v. 2, p. 315. Ver também, Braudel, *Civilização material*, t. 2, p. 383-402; Alonso García, *Mercados y mercaderes*, p. 244-248. Sobre sociedades mercantis londrinas ver Hancock, *Citizens of the World*, p. 104-114 e cap. 4.

<sup>824</sup> Smith, *The Mercantile Class*, p. 347-351.

<sup>825</sup> Menz, “Domingos Dias da Silva”, p. 389. Sobre sociedades mercantis entre Pernambuco e Lisboa, ver Melo, “Hierarquias mercantis no Atlântico português”. Joseph Miller também identificou sociedades nessas condições para o comércio de Angola, ver *Way of Death*, p. 470-471.

<sup>826</sup> Moraes, “Sociedade comercial”, p. 317. A autora usou “a 14ª versão das ‘Ordenações e Leis do Reino de Portugal recompiladas por mandado D’El-Rey D. Philippe I’ anotada por Candido Mendes de Almeida e publicadas em 1870”, cf. *idem*, p. 316, nota 3.

<sup>827</sup> Amélia Polónia, “Indivíduos e redes auto-organizadas na construção do império ultramarino português”, in. Amélia Polónia, Álvaro Garrido, Leonor Freire Costa, Luís Miguel Duarte, *Economia, Instituições e Império. Estudos em Homenagem a Joaquim Romero de Magalhães*, Coimbra, Almedina, 2012, p. 366. A autora destaca que os mareantes eram “conhecidos pela sua pluriactividade”, conheciam da navegação, faziam comércio, possuíam embarcações e transmitiam informações, cf. *idem*, p. 365.



Em 1664, Sebastião Duarte, o sargento-mor Francisco Ferreira de Vasconcelos e o capitão Francisco da Rocha Fagundes estabeleceram uma companhia para o comércio entre Brasil, Portugal e Angola com duração de seis anos. Cada um entrou com 2.000 cruzados. Vasconcelos, que vivera naquela região africana, devia mandar mercadorias de Lisboa para Fagundes comprar escravos e marfim em Angola; por sua vez, este remeteria a Duarte, responsável em Salvador, que deveria mandar à corte o produto dos escravos em açúcar, além dos marfins africanos, no clássico modelo triangular.<sup>828</sup> Duas décadas depois, outra sociedade para o tráfico negreiro em Angola era formada pelos irmãos Manoel Álvares Milhão e Martim Ribeiro.<sup>829</sup>

As sociedades também poderiam ser criadas para os negócios com o interior da colônia. Em 1746, Paulo Álvares de Souza e Manoel Álvares Freitas assinaram um escrito que registraram no tabelião nos primeiros dias do ano seguinte. Os camaradas, como chamavam entre si, acertavam as contas do fim de uma “sociedade que tivemos ambos desta Cidade da Bahia para as minas”. Já estavam acertados o principal e os juros, porém, restavam 564 oitavas e 12 vinténs nas minas de Goiás a serem cobradas. Naquela ocasião, Paulo de Souza estava de partida para aquelas minas onde cobraria os débitos e, caso recebesse, deveria entregar a metade ao ex-sócio Manoel Freitas.<sup>830</sup>

Como já mencionado no capítulo anterior, comerciantes também se organizavam em sociedades para comprar embarcações. Em 1760, o homem de negócio Clemente José da Costa comprou dois terços da sumaca *Nossa Senhora do Rosário, Santo Antônio e Almas*, dos sócios José da Silva de Faria e o capitão Domingos Ribeiro. Este era morador nas Alagoas e foi representado pelo tenente José Fagundes, seu procurador.<sup>831</sup> Anos depois, dona Josefa Maria de Ataíde Bittencourt, viúva de Antônio Vaz de Carvalho, estabeleceu sociedade com o alferes Manoel da Silva Ferreira sobre a sumaca *Nossa Senhora da Conceição, São José e Almas* “que navega para Angola [e estava pronta] para

---

<sup>828</sup> Smith, *The Mercantile Class*, p. 349.

<sup>829</sup> Testamento de Manoel Alves Milham (Bahia, 01/11/1697), ADVCT, SCMVCT, 3.26.2.6, Inventários, t. II, p. 380-430. Pouco se conhece sobre os irmãos Milhão. É sabido, porém, que Manoel Álvares devia 50\$000 réis a quatro genoveses, entre eles Nicolao Micon, Cezar Ghersi e João Thomas Ghersi, cf. Nunziatella Alessandrini, *Os Italianos na Lisboa de 1500 a 1680: das hegemonias florentinas às genovesas*, tese (doutorado em História), Universidade Aberta, 2010, Anexo p. 186.

<sup>830</sup> Escrito passado por Manoel Álvares Ramos e Paulo Álvares de Souza (Bahia, 03/01/1747), APEB, SJ, LN, nº 82, f. 181fv.

<sup>831</sup> Escritura de venda e quitação que fazem o tenente José Fagundes por seu procurador o capitão Domingos Ribeiro e José da Silva de Faria a Clemente José da Costa (Bahia, 10/11/1760), APEB, SJ, LN, nº 102, f. 244v-245v.

navegar para Costa da Mina”. Dona Josefa Bittencourt vendeu ao alferes cinco oitavos da embarcação ao preço de 1:000\$000 réis. A Manoel Ferreira cabia administrar a sumaca e fazê-la “navegar por conta e risco de ambos, na parte correspondente a cada uma, para os portos da Costa [da África], do Reino ou para outros”.<sup>832</sup>

A despeito dos exemplos citados, assim como os instrumentos até então analisados, nem sempre essas associações comerciais eram registradas em cartório, o que nos impede de dimensionar o real peso desses instrumentos formais de comércio no tráfico negreiro. Por vezes, sabemos de sua existência após o seu encerramento, quando os sócios, para efeito de quitação de contas, registravam a contabilidade, conferindo-lhe fé pública. Outras vezes, apenas presumimos a organização informal entre sócios que atuam por longos períodos, mas não encontramos seus livros ou registros notariais.<sup>833</sup>

Nos livros de notas levantados, foram registradas 26 sociedades entre 1712 e 1816.<sup>834</sup> Elas serviram a vários propósitos mercantis, tais como enviar escravos para outras capitanias, construir embarcações, investir em engenhos, negociar tecidos e “fazendas de todos os gêneros” e negociar com a África. Duas delas, a dos irmãos Cruzes, em 1746, e a do reverendo Boaventura Melo, de 1809, apresentam maiores detalhes e as analisarei mais adiante.

Mais uma vez, não podemos descartar o uso de testamentos e inventários como fontes, agora para o estudo das sociedades comerciais. Ao ditar seu testamento em 1739, João Nunes da Cunha afirmou ter parte em duas sociedades. Uma delas com os sócios João Soares da Veiga e Raphael da Silva Pinto na “armação chamada da Paciência, da qual é administrador o dito Raphael da Silva”. Provavelmente, era uma armação de pesca

---

<sup>832</sup> Escritura de venda e sociedade que fazem dona Josefa Maria de Ataíde Bittencourt [e] o alferes Manoel da Silva Ferreira de uma sumaca por invocação Nossa Senhora da Conceição São José e Almas com todos os seus pertences [...] (Bahia, 25/03/1778), APEB, SJ, LN, nº 119, f. 43-44.

<sup>833</sup> Thiago Alves Dias analisou o fim de uma sociedade comercial em Pernambuco a partir de um conflito entre os sócios, cf. “A casa comercial de João da Costa Soares em Recife: instituições mercantis e negociantes ultramarinos no século XVIII”, *História* (São Paulo) v. 37 (2018), p. 1-26. Sobre sociedades formadas em Lisboa para o comércio com Pernambuco, ver Melo, *Financiando o negócio de Pernambuco*, cap. 7. Para saber mais sobre companhias e sociedades ver Viviane Alves de Moraes, “Companhia e sociedade anônima”, in: Slemian, Aidar e Lopes (org.), *Dicionário histórico de conceitos*, v. 1, p. 141-173; da mesma autora, “Sociedade comercial”, in: *idem*, v. 2, p. 315-338.

<sup>834</sup> Encontramos sociedades registradas sob os seguintes títulos: “documento lançado”, “contrato e sociedade”, “dissolução de sociedade, partilha amigável, desobriga absoluta, paga, quitação, débito e hipoteca”, “distrato de sociedade, solução, débito e obrigação”, “sociedade”, “sociedade e companhia”, “sociedade e interesse”, “sociedade, contrato e interesse”, “sociedade, contrato e obrigação”, “escritura de venda e sociedade” e “escritura de contrato de sociedade”.

em Salvador, na praia da Paciência, no atual bairro do Rio Vermelho. A outra interessamos mais. A despeito de não afirmar diretamente seu interesse no tráfico negreiro, um de seus sócios era o famoso capitão André Marques. João Nunes estava interessado com 5.000 cruzados em “uma sociedade e companhia” com André Marques e Antônio Rodrigues Carissa, moradores em Salvador, e Antônio Lopes Cidade, morador na cidade do Porto. Os caixas eram Carissa na Bahia e Antônio Lopes no Porto.<sup>835</sup> Infelizmente, não encontrei outras sociedades em nome de André Marques nem mais detalhes sobre esses negócios. Vejamos detalhes de duas sociedades envolvendo pessoas importantes na economia, política e sociedade do Império português.

### **Os irmãos Cruz e Antônio Cardozo dos Santos: uma sociedade para a Costa da Mina, 1746**

Em 22 outubro de 1746, José Francisco da Cruz, seu irmão Joaquim Ignácio da Cruz e Antônio Cardozo dos Santos compareceram ao tabelião em Salvador para registrar

uma sociedade de companhia, como com efeito haviam de fazendas do Reino de Portugal, e mais partes donde pudessem vir, e mais conta fizessem, e assim mais todo o negócio que lhes parece para a Costa da Mina; como também em dois Armazéns de enrolamentos de tabacos nesta Cidade e todo o mais negócio que entrasse fazer conta.<sup>836</sup>

Mais uma vez, temos uma sociedade que tanto podia fazer o comércio com Portugal quanto com a África, direcionada à Costa da Mina. Homens de negócio de destaque na praça mercantil de Salvador, não apenas possuíam navios e cabedal para o comércio negreiro, como também passaram a investir na produção do fumo de rolo, mercadoria essencial para aquele negócio.

Conforme ditaram ao tabelião, a sociedade teve início em 1º de setembro, mas somente após ajustarem entre si e seus comissários os detalhes, resolverem registrá-la. O capital da sociedade era de 30 mil cruzados (12 contos de réis) e divididos da seguinte forma: José Francisco, por si e por seu irmão, entrava com 9:000\$000 réis, enquanto

---

<sup>835</sup> Inventário *post-mortem* de João Nunes da Cunha (1739), APEB, SJ, 04/1685/2155/01, f. 4fv.

<sup>836</sup> Escritura de sociedade de contrato e companhia que entre si fazem José Francisco da Cruz, Joaquim Ignácio da Cruz e Antônio Cardozo de Souza como abaixo se declara (Bahia, 22/10/1746), APEB, SJ, LN, nº 82, f. 96-101. Esse tipo de sociedade negreira também foi encontrado para o comércio entre Lisboa, Angola e Rio de Janeiro, cf. Bohorquez, *Globalizar el Sur*, p. 98-105.

Antônio Cardozo dos Santos entrou com 3:000\$000 réis, totalizando os 12:000\$000 réis. Quanto às partes, metade da companhia cabia a José Francisco da Cruz, 25% a seu irmão e os 25% restantes a Antônio Cardozo. A tabela a seguir detalha como esse capital foi composto. Como se vê, a soma do capital investido pelos irmãos Cruz foi de 9:480\$000 réis. Houve aí ou algum erro do tabelião, ou esse excesso ficou por conta das avaliações dos bens que poderiam variar de preço numa possível venda.

**Tabela 5.1 – O capital da sociedade Cruz & Cardozo (1746)**

<b>Interessado</b>	<b>Bens</b>	<b>Valor</b>
José Francisco da Cruz e Joaquim Ignácio da Cruz	57 escravos	6:390\$000
	1/8 da galera <i>Bom Jesus de Além</i>	750\$000
	1/[5] e meio da galera <i>Bom Jesus da Confiança</i>	460\$000
	¼ e meio do iate <i>Nossa Senhora da Conceição</i>	500\$000
	1/8 da galera <i>São Miguel</i> (Lanseta)	500\$000
	1/3 de uma lancha <i>São Miguel e Almas</i> que navega para Inhambupe	50\$000
	a fábrica de dois armazéns de enrolamento de tabaco que consta de tonéis, pipas, barris, caldeiras de cobre e os mais trastes a eles pertencentes	761\$720
	Dinheiro	68\$280
Antônio Cardozo dos Santos	4 escravos	480\$000
	Dinheiro	2:520\$000
<b>TOTAL</b>	-	<b>12:480\$000</b>

Fonte: APEB, SJ, LN, nº 82, f. 96-101.

Em seguida, definiram que o primeiro caixa seria Joaquim Ignácio da Cruz e em segundo lugar Antônio Cardozo dos Santos. Caso ambos se ausentassem, seria caixa Manoel Pereira Viana e em quarto Carlos José dos Santos, “seguindo-se na forma que vão nomeados”. Em Lisboa, o primeiro caixa seria José Francisco da Cruz, em sua ausência, Anselmo José, e em terceiro seu pai João Francisco da Cruz. Tudo conforme a

ordem estabelecida.<sup>837</sup> A presença de um sócio em Lisboa era importante para receber o açúcar mandado da Bahia, uma vez que muitos dos africanos eram negociados a prazo para o pagamento no tempo da safra. Assim sendo, podemos imaginar que as 277 caixas e 34 fechos de açúcar remetidos por “Joaquim Ignacio da Cruz e Cia.”, em 1748, já pudessem ser produtos dessa sociedade negreira.<sup>838</sup>

Todos os bens que compunham o capital inicial corriam o risco de acordo com as partes de cada um dos três sócios. Em caso de falecimento de algum escravo deveriam colocar outro em seu lugar, se fosse necessário ao bom funcionamento dos negócios. Do mesmo modo, deveriam proceder com as embarcações.

Os irmãos Cruz não se esqueceram de ratificar que “todos os sobreditos navios [eram] do número da Costa da Mina”. Referiam-se às três galeras e ao iate. Só encontrei registro no *Slave Voyages* para a galera *Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio e Almas*, por vezes, apenas como *Nossa Senhora da Conceição e Almas* ou ainda *Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio*. A primeira viagem saiu do porto de Salvador em 30 de outubro de 1745 para a Costa da Mina, em nome dos senhorios José Francisco da Cruz e Alexandre de Oliveira Braga. Em junho de 1746, a embarcação desembarcou na Bahia 279 dos 312 africanos negociados.<sup>839</sup> Nota-se que essa viagem foi finalizada dois meses antes do registro da companhia dos Cruzes com Antônio Cardozo. É provável que logo em seguida a mesma embarcação tenha sido enviada à Costa da Mina, retornando a Salvador em 1747. Dessa vez, apenas José Francisco aparece como senhorio.<sup>840</sup>

É difícil assegurar o número de viagens realizadas pela nova sociedade, uma vez que os dados disponíveis, em especial do *Slave Voyages*, não são completos. A partir de 1748 o senhorio da galera *Nossa Senhora da Conceição* foi registrado em nome de Joaquim Ignácio da Cruz (seu irmão já retornara a Lisboa). Até 1760 foram registradas sete viagens em nome dele como senhorio dela, todas destinadas à Costa da Mina ou São

---

<sup>837</sup> Em 1748, Joaquim Inácio da Cruz e Manoel Pereira Viana outorgam procuração para Gabriel Prinn e Antônio Lopes da Costa, no Rio de Janeiro, cobrar o produto de quatro escravos que haviam mandado navio *São Pedro, e Santo Antônio de Lisboa* do capitão André Marques, cf. Procuração bastante que fazem Joaquim Inácio da Cruz e Manoel Pereira Viana (Bahia, 12/04/1748), APEB, SJ, LN, n° 85, f. 178-179v. É provável que já fossem negócios da sociedade, porém nada é dito sobre o assunto.

<sup>838</sup> ANTT, JAT, mç 99.

<sup>839</sup> TSTD, # 50684. A embarcação este registrada como um iate. Acesso em 05/02/2022.

<sup>840</sup> TSTD, # 49833. Apenas estas duas viagens estão registradas em nome de José Francisco da Cruz. Acesso em 05/02/2022.

Tomé e Príncipe.<sup>841</sup> Entre 1762 e 1773 há três viagens com uma embarcação com a mesma indicação em nome do sócio Antônio Cardozo dos Santos.<sup>842</sup>

Em 8 de maio de 1760, Joaquim Ignácio da Cruz, senhorio e caixa da agora corveta *Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio*, registrou uma procuração que estabelecia poderes gerais sucessivamente a favor dos principais tripulantes. Essa é a última viagem registrada por ele como senhorio dessa embarcação.<sup>843</sup>

Em toda parte, em primeiro lugar seria procurador o capitão negreiro José Alves de Abreu. Depois, seguindo a ordem estabelecida por Cruz, vinham o capitão Marcos Felipe (piloto), o capitão Jerônimo da Costa de Andrade (segundo piloto), o contramestre Antônio Esteves e Antônio Rodrigues Setuval. Na rota da Costa da Mina, Cruz tinha como representantes, em São Tomé, o coronel Pascoal José Brabo e o cônego Leandro da Costa Cravid, e na Ilha do Príncipe, Manoel Soares Távora e Ventura Ferreira da Cruz. Prevendo que no retorno qualquer problema de mar pudesse levá-los a Pernambuco ou Rio de Janeiro, seus procuradores seriam, nesse caso, os administradores da Companhia Geral dos Vinhos do Alto Douro. O piloto Marcos Felipe também foi identificado como avençador pelo provedor da Alfândega. A embarcação chegou à Bahia em 25 de junho de 1761, quase um ano após o registro da procuração. Saindo da Costa da Mina, o capitão fez escala na ilha de São Tomé, onde pagou impostos sobre 398 africanos cativos.<sup>844</sup>

Não encontrei maiores detalhes sobre a atuação da sociedade. Uma informação posterior, acima do cabeçalho da escritura indica que ela funcionou até 1782. Pode-se ler ali: “F. em 22 de fevereiro de 1782 e Pg. B.”. Essa foi a sociedade com disposições mais detalhadas que encontrei para o tráfico negreiro de Salvador. É muito provável que outras tantas seguissem esse modelo clássico, mas permanecem desconhecidas.

### **A Sociedade “Mello, Florim, Filgueiras”, 1809**

No alvorecer do século XIX, temos um exemplo mais inovador nesse comércio. Dessa vez, a sociedade tinha como objetivo construir e manter uma “feitoria de

---

<sup>841</sup> TSTD, # 50708 (1748), 46695 (1750); 49598 (1752), 50764 (1755), 47614 (1756, também era senhorio Teodósio Gonçalves da Silva), 50803 (1760) e 50830 (1760), acesso em 05/02/2022.

<sup>842</sup> TSTD, # 50866 (1762), 47636 (1767); 50979 (1773), acesso em 05/02/2022. Além dessas, Antônio Cardozo foi registrado como senhorio em mais 13 viagens entre 1749 e 1785.

<sup>843</sup> Procuração de Joaquim Inácio da Cruz (Bahia, 08/05/1760), APEB, LN, nº 102, f. 194v-195.

<sup>844</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 147, doc. 11291 (Bahia, 20/09/1761).

escravatura” em Cabo Negro, ao sul de Benguela, que abastecessem diretamente a voracidade de seus interesses mercantis. Desde meados do Setecentos que não se propunha uma feitoria na África para o tráfico da Bahia. Dessa vez, a empreitada contava com as bênçãos do reverendo e sócio majoritário Boaventura José de Melo. Em 28 de agosto de 1809, o reverendo Boaventura de Melo, José Duarte Florim, Francisco Antônio Filgueiras e outros vinte sócios dirigiram-se ao tabelião para registrar a sociedade que deveria atuar no mercado negreiro por cinco anos “princiando a correr do dia que se expedir a primeira embarcação”.<sup>845</sup> Não há justificativa por parte dos envolvidos do motivo de não a registrar por todo o decênio concedido por d. João.

As negociações, no entanto, não tiveram início aí. Infelizmente, não há dados que detalhem a organização desses comerciantes entre a Bahia e Lisboa para alcançar a licença régia para a sociedade. Sabemos, porém, que dois anos antes do registro no tabelião da Bahia, Sua Alteza Real d. João passou Alvará, em 18 de agosto de 1807, permitindo a instalação da “feitoria para o comércio livre de escravatura e cera, com privilégios exclusivos por dez anos”.<sup>846</sup> Há de se reconhecer que ou esses homens, especialmente o padre Boaventura, ou o tema em questão tinha grande importância para

---

<sup>845</sup> Escritura de sociedade que fazem o Reverendo Boaventura José de Mello com José Duarte Florim, Francisco Antônio Filgueiras e outros de uma feitoria de escravatura que pretendem estabelecer em Cabo Negro por tempo de cinco anos com as condições e formalidades abaixo declaradas (Bahia, 28/08/1809), APEB, SJ, LN, nº 163, f. 30v-31v. Cabo Negro já era um litoral frequentado por traficantes sediados no Brasil no último quartel do século XVIII, cf. Ferreira, *Transforming Atlantic Slaving*, p. 111, 129-130 e 141. Francisco Antônio Filgueiras teve seu bergantim *Falcão* apresado pelos ingleses em 4 de junho de 1811 e conduzido para a ilha de Saint Thomas. O fato ocorreu na altura de Porto Rico, quando se destinava a Havana. Apesar da devolução do casco, seus prejuízos foram calculados em 45:079\$359 réis distribuídos entre 113 cativos “morreram no espaço da detenção”, 840 arrobas de carne, 162 botelhas de água antifebril e despesas judiciais, cf. ANTT, MNE, cx. 294. Segundo o *Slave Voyage*, o capitão era Juan Garcia e não se sabia o porto brasileiro de origem, cf. TSTD, # 47308. Ainda não é possível afirmar que o navio negreiro fosse da sociedade “Mello = Florim = Filgueiras”. Paulo de Jesus analisou esse caso, ver *Mantendo o curso*, p. 76-81.

<sup>846</sup> Aviso do visconde de Anadia ao visconde da Lapa, conselheiro do Conselho Ultramarino, ordenando que se defira com justiça ao requerimento de Boaventura José de Melo (Mafra, 01/08/1807), AHU, CU, AV/ULT, cx. 17, doc. 1338; Aviso do visconde de Anadia ao visconde da Lapa, ordenando que se consulte o que parecer sobre os requerimentos de Boaventura José de Melo, Antônio Joaquim Coelho Coutinho e Bernardo Ribeiro Guimarães (Lisboa, 14/08/1807), AHU, CU, RJ/AV, cx. 248, doc. 16866; Alvará confirmando certa concessão para o estabelecimento de uma feitoria em Cabo Negro para o comércio livre da escravatura (Lisboa, 18/08/1807), ANTT, Leis e ordenações, Leis, mç. 9, nº 101 (citação); Aviso para se guardar no Real Arquivo, o alvará do estabelecimento de uma feitoria em Cabo Negro na costa de África ocidental para o comércio livre da escravatura e cera com privilégio exclusivo por dez anos (Lisboa, 03/10/1807), ANTT, Arquivo do Arquivo, Avisos e Ordens, mç. 6, nº 84. Há cópia do alvará em ANTT, Chancelaria Régia, Núcleo Antigo 35, f. 107v-109. Infelizmente todos os documentos são extremamente lacônicos. Também não trazem o requerimento em anexo.

Lisboa, uma vez que o alvará concorreu com a atenção dispendida à ameaça napoleônica de invasão a Portugal que culminou com a transferência da Família Real para o Brasil.

Há ainda muito que conhecer sobre a real atuação dessa companhia e seus sócios no tráfico. A pesquisa empreendida até aqui mostra diversidade na atuação dos investidores na vida cotidiana da capitania. Uns atuavam como agentes de comerciantes do Reino, outros subscreveram doações para obras públicas em Salvador. Outros tantos não foram identificados nos acervos consultados. Vejamos algumas cláusulas que regeriam a sociedade.

Apesar do registro em 1809, já deviam contar como efeitos da sociedade as negociações em escravos, cera, marfim e demais gêneros que o reverendo Boaventura de Mello efetuara no ano anterior. Os lucros e prejuízos seriam “divididos em duas partes iguais uma para o reverendo sócio privilegiado dito Boaventura José de Melo, e outra para todos os outros sócios interessados sendo entregues aos Diretores que se acham eleitos, Francisco Antônio Filgueiras e José Duarte Florim”. Essa segunda parte deveria ser dividida pelos sócios respeitando a quantidade de ações possuídas. Ao sócio privilegiado estava vedado o uso dos ganhos da sociedade em especulações na praça de Salvador a menos que fossem “devolvidos o benefício e bem geral da sociedade”. O reverendo Melo, no entanto, tinha a liberdade para compor outra sociedade, “com fundos de outros sócios congêneres que não sejam exportados de Cabo Negro”.

Em caso de morte do sócio privilegiado Boaventura José de Melo, os demais sócios ficavam obrigados a pedir à Coroa a exclusividade que lhe foi concedida. Diante da ausência de Melo, o registro da sociedade devia servir como reconhecimento da menor Maria Luiza da Câmara, moradora do Rio de Janeiro, como sua herdeira universal.

A personalidade jurídica da sociedade seria “conhecida debaixo do distintivo nome “Mello = Florim = Filgueiras”, ficando a cargo dos diretores Florim e Filgueiras toda a negociação para efetivar o tráfico com Benguela. Desse modo, tornava-se distintos os bens pessoais de cada sócio dos bens da companhia. Desta, compreende-se como propriedades “suas mercadorias, seus fluxos de estoque de mercadorias, sua clientela, seus débitos e créditos, suas relações”.<sup>847</sup>

Dessa forma, reconheciam que permanecia valendo “como parte dessa escritura o escrito de sociedade que particularmente fizeram entre si”. Nele também constavam as

---

<sup>847</sup> José R. Lima Lopes, “Personalidade, pessoa jurídica”, in. Slemian, Aidar e Lopes (org.), *Dicionário histórico de conceitos*, v. 2, p. 167-188, citação à p. 176.



condições da sociedade e deveria ser considerada como se fosse uma escritura pública, pois fora “feito por comum acordo e vontade de todos os mesmos sócios que neles assinaram”. Deveriam, portanto, ficar “um em mão do reverendo sócio outorgante e outro em mão dos diretores”.

Não há registros em nome do reverendo Boaventura Melo nem dos diretores no *Slave Voyages* como senhorios ou capitães. Também nada aparece em nome da sociedade.<sup>848</sup> Dos demais sócios apenas três figuram naquela base de dados. O destaque fica para José Tavares França, comendador da Ordem de Cristo, com dez viagens, todas para a Costa da Mina, entre 1808 e 1813.<sup>849</sup> Apesar de se tratar do período da escritura da sociedade, nenhuma viagem destinou-se a Angola. João Joaquim da Silva Guimarães consta como senhorio de uma viagem também para Costa da Mina, em 1812.<sup>850</sup> Assim, Antônio Joaquim de Faria aparece como o capitão do navio negreiro *Igemane*, um navio de fabricação neerlandesa com 50 toneladas. Antônio de Faria foi o responsável por comandar o navio de Havana para negociar cativos no Rio Nunez, porém foi aprisionado pelos britânicos e terminou na Comissão Mista anglo-portuguesa, em Freetown.<sup>851</sup>

Apesar da falta de informações relativas aos sócios sobre o tráfico negreiro, alguns deles apresentem-se na documentação como importantes comerciantes no mercado global. Tão logo d. João abriu os portos do Brasil às nações amigas, ampliaram-se as relações diretas de Salvador com o mercado inglês.<sup>852</sup> Em 1809, João Joaquim da Silva Guimarães instituiu Domingos José Martins, Lourenço da Costa Dourado, José L[...] e companhia como seus procuradores na Grã-Bretanha.<sup>853</sup>

---

<sup>848</sup> TSTD, consulta nominal para senhorio e capitão em 02/12/2021.

<sup>849</sup> José Tavares França foi um importante homem de negócio da praça de Salvador no XIX. Após os primeiros ataques britânicos aos navios negreiros da Bahia, ele foi para a corte do Rio de Janeiro representar os interesses dos baianos diante do Príncipe regente em busca das indenizações, cf. BN-RIO, *Idade d'Ouro do Brasil*, ed. 91 (14/11/1815), f. 4; *Idade d'Ouro do Brasil*, ed. 33 (24/04/1818), f. 5; Tavares, *Comércio proibido*, p. 22-24; Adriana Dantas Reis Alves, *As mulheres negras por cima. O caso de Luzia jeje. Escravidão, família e mobilidade social - Bahia, c. 1780 - c. 1830*, tese (doutorado em História), UFF, 2010, cap. 9; Jesus, *Mantendo o curso*, p. 122-135.

<sup>850</sup> TSTD, # 7328, acesso em 06/02/2022.

<sup>851</sup> TSTD, # 2583 (1837), acesso em 06/02/2022. Há outra viagem desse navio, também em 1837, o que suspeito ser duplicação, cf. TSTD, # 1570. Nesta, não há dados da tripulação.

<sup>852</sup> Lugar, *The Merchant Community of Salvador*, p. 176-193. A autora também mostra como cresceu a participação de comerciantes ingleses no comércio da Bahia, especialmente após 1810. Esse fenômeno não ocorreu sem a resistência do Corpo do Comércio da Bahia que, em 1808, representou ao Príncipe Regente contra a instalação de casas comerciais de estrangeiros, cf. “Representação que fez em 1808, o Corpo do Comércio da Bahia”, BN-RIO, Manuscritos, I-31, 12, 026.

<sup>853</sup> Procuração de João Joaquim da Silva Guimarães (Bahia, 17/03/1809), APEB, SJ, LN, nº 160, f. 194-195.

Três anos depois, foi a vez de Boaventura da Costa Dourado outorgou poderes em “Londres a Custódio Pereira de Carvalho, ausente José Antônio Gonçalves de Oliveira e companhia”. No mesmo instrumento também estabeleceu dois procuradores em cada uma das praças seguintes: Pernambuco, Porto e Lisboa; por último, outorgou os mesmos poderes a João Antônio Ferreira no Rio Grande.<sup>854</sup> A esse tempo Boaventura Dourado era sócio de uma companhia estabelecida em Londres com a firma “Barroso, Martins, Dourados & Carvalho” e em Liverpool “Martins, Barroso, Dourados & Carvalho”.<sup>855</sup>

Outros sócios tinham fortes ligações com os mercados do Rio da Prata e sul do Brasil. José Duarte Coelho navegava para as praças de Montevideu e Buenos Aires e recebeu procuração geral para nelas representar Luís Antônio Viana.<sup>856</sup> Francisco Caetano de Souza Quadros tinha procuradores no Rio de Janeiro, em São Mateus, Caravelas e Pernambuco, além de manter forte comércio com o Rio Grande de São Pedro.<sup>857</sup> De 1812 a 1819, Quadros empreendeu oito viagens para o Rio Grande como dono de embarcação e uma como correspondente. Seus barcos traziam carne, cebo, couros, farinha de trigo e outras mercadorias – certamente moedas de prata.<sup>858</sup> Infelizmente, o *Idade d’Ouro do Brazil* não registrava a carga de saída, provavelmente composta por africanos novos.

\*\*\*

As sociedades eram um meio de os homens de negócio unirem capital e trabalho para garantir maior investimento, dividir os riscos e atuar em maior segurança em praças diversas. Pelo menos era esse o êxito esperado. Não temos os resultados dos casos apresentados acima, mas vimos os principais elementos da sociedade mercantil ali presentes. Por vezes, não tendo todo o dinheiro para preencher sua cota, alguns sócios poderiam entrar apenas com seu trabalho, como caixa numa cidade ou mesmo

---

<sup>854</sup> Procuração de Boaventura da Costa Dourado comerciante desta praça (Bahia, 02/10/1812), APEB, SJ, LN, nº 174, f. 21fv. Em 1816, Dourado encontrava-se no Rio de Janeiro, cf. Procuração do padre Frei Domingos de Nossa Senhora das Dores (Bahia, 19/06/1816), APEB, SJ, LN, nº 186, f. 198v-199v.

<sup>855</sup> BN-RIO, *Idade d’Ouro do Brazil*, ed. 23 (20/03/1812), f. 4. Há uma polêmica sobre o distrato dessa sociedade e sua possível falência, cf. *Idade d’Ouro do Brazil*, ed. 29 (09/04/1813, f. 4 e ed. 30 (13/04/1813), f. 7. Lugar, *The Merchant Community of Salvador*, p. 176.

<sup>856</sup> Procuração bastante que faz Luís Antônio Viana (Bahia, 03/03/1813), APEB, SJ, LN, nº 174, f. 137fv.

<sup>857</sup> Procuração bastante que faz Francisco Caetano de Souza Quadros comerciante desta praça (Bahia, 16/11/1812), APEB, SJ, LN, nº 174, f. 53-54.

<sup>858</sup> BN-RIO, *Idade d’Ouro do Brazil*, 1812, ed. 96; 1813, ed. 32; 1815, ed. 93; 1816, ed. 37; 1816, ed. 75; 1817, ed. 27. 1817, ed. 73 e 1818, ed. 52; 1818, ed. 97; 1819, ed. 24.

embarcando no navio. Assim, o trabalho acumulado entrava como capital e lhes garantia maior parcela nos lucros.<sup>859</sup>

No último subtópico veremos não sociedades explícitas, mas redes desses traficantes atuando no mercado oriental. Ligações que não apenas uniam a América e a Europa, mas que inseriam a Ásia como ponto nevrálgico de fornecimento de tecidos para a vida cotidiana colonial e para o comércio negreiro. Relações mercantis que eram vitais para o bom desenvolvimento das carregações, para traficantes individuais ou em sociedades se abastecerem de tecidos, em especial os “panos de cafres”.

### **O capital indiano na praça da Bahia**

Cabe encerrar o capítulo com uma breve abordagem das relações do comércio baiano-goês e focar no que as informações que os despachos de mercadorias orientais no porto de Salvador oferecem-nos de inédito. Para tanto darei especial atenção aos despachos de tecidos feitos entre 1756 e 1776.

Alguns homens de negócio, e principais negreiros de Salvador, atuaram como elos que uniam o Oriente e a Bahia, por relações comerciais diretas, e, principalmente, através de laços mercantis com Lisboa. Em 1759, o engenheiro José Antônio Caldas fez uma análise profunda da capitania da Bahia e listou 125 homens de negócio e comerciantes da praça de Salvador. Apesar de grande conhecedor da Cidade da Bahia, Caldas lembrou apenas de José Antunes de Carvalho como atuante no comércio da Índia. Ressaltou também seus negócios com a Costa da Mina. Sobre um dos mais importantes homens de negócio envolvidos com o mercado do Índico, Luís Coelho Ferreira, Caldas apenas registrou que seus negócios eram “para o Reino, e geralmente”. Outros tantos metidos nesse comércio também foram ignorados pelo engenheiro-escritor ou ficaram sombreados nas expressões “mais partes” e “várias partes”, ou seja, outros destinos.<sup>860</sup>

No início desse capítulo referi-me aos amigos dos comerciantes judeus sefarditas

---

<sup>859</sup> Sheryllyne Haggerty analisou uma sociedade entre Thomas Case e Nicholas Southworth, este já tinha experiência como capitão negreiro e foi o responsável pelos negócios entre África e Jamaica, enquanto Case permanecia na Europa, ver “Liverpool, the slave trade and the British-Atlantic empire, c. 1750–75”, in. Sheryllyne Haggerty, Anthony Webster e Nicholas J. White (orgs.), *The empire in one city? Liverpool's Inconvenient Imperial Past*, Manchester, Manchester University Press, 2008, p. 19-24.

<sup>860</sup> Caldas, *Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia*, p. 351-356. Cristiana Ximenes confrontou a lista de Caldas com listas de comerciantes elaboradas por historiadores no século XX, cf. *Bahia e Angola*, cap. 3.

Erga e Silvera, de Livorno. Estes afirmavam que poderiam recomendar os Camotins àqueles amigos na Bahia. É provável que um destes amigos fosse João Lopes Fiúza. Tal suposição não é sem cabimento. Na última década do século XVII, João Lopes atuou na Bahia como segundo representante mais importante do governador-trafficante de Angola, Luís César de Meneses que, por sua vez, tinha o genovês João Thomás Gherzi como fornecedor de tecidos da Índia para seus negócios em Angola. Fiúza e Gherzi poderiam se conhecer, uma vez que aquele morara em Lisboa até o início de 1691. João Lopes, provavelmente auxiliara João Jacome Gherzi e João Paulo Ruffo, também genoveses, quando João Thomás enviou-os a Salvador como seus agentes comerciais. João Thomás Gherzi, por sua vez, representava em Lisboa vários comerciantes da Bahia, ao mesmo tempo que atendia a seus congêneres de cidades italianas.<sup>861</sup> Os irmãos Nicolau e João Fiúza eram conhecidos e deveriam gozar da confiança da comunidade mercantil italiana no Reino.

Um exemplo de atuação dessa rede mercantil é a remessa de “partida de roupa da Índia” comprada em Lisboa nas mãos de João Thomás Gherzi no início de 1698. José Pereira de Araújo, por sua conta e do sócio Luís César de Meneses, comprou os tecidos e mandou para Salvador sob os cuidados de João Lopes Fiúza que os remeteu a Luanda. Segundo as contas de Meneses, a mercadoria valia 7:387\$380 réis.<sup>862</sup> Em fevereiro daquele mesmo ano, João Thomás Gherzi (ou João Tomaz Gerce) despachou na Casa da Índia 28 fardos, 5 meios fardos e uma trouxa para serem entregues em Salvador a “João Lopes Fiúza, ausente ao capitão Manoel Dias Filgueiras e Nicolau Lopes Fiúza”.<sup>863</sup> Analisando a rede dos Meneses, Leonardo Oliveira mostrou que os Fiúzas eram encarregados de receber as mercadorias de Lisboa, remetê-las a Luanda, ao mesmo tempo que recebia marfim e centenas de africanos escravizados enviados por Menezes. Os marfins e produto da venda dos escravos eram remetidos a Lisboa aos cuidados de Vasco Fernandes César de Meneses, já conhecido do leitor, filho-procurador de Luís Cezar, ou

---

<sup>861</sup> Alessandrini, *Os Italianos na Lisboa*, p. 311 e Anexo p. 176. Sobre a rede global dos Gherzi, incluindo a Bahia, ver Nunziatella Alessandrini, “Reti Commerciali Genovesi a Lisbona nel Secolo XVII: Elementi di Commercio Globale”, *Storia Econômica*, ano XVIII, nº 2 (2015), p. 275-298.

<sup>862</sup> Carta de Luís César de Meneses a José Pereira de Araújo (Luanda, 04/03/1699), IHGB, Lata 72, Pasta 8, Registro de cartas comerciais escritas de Loanda nos anos de 1697 a 1701. Agradeço a Maria Fernanda B. Bicalho por ofertar-me esta fonte. A redação da carta pode confundir o leitor sobre a compra dos tecidos ter ocorrido na Bahia, mas o confronto com o despacho na Casa da Índia indica sua compra em Lisboa.

<sup>863</sup> Lista das fazendas que os homens de negócio despacharam nesta Casa da Índia [...], (Lisboa, 28/02/1698), DHBN (Provisões - Patentes - Alvarás, 1697-1699), v. 58, 1942, p. 151-163; Domingues, “Os Fiúza do dinheiro”.

a outros agentes de seu pai naquela cidade.<sup>864</sup>

Assim como os Fiúzas, outros envolvidos com o comércio da África recebiam tecidos enviados de Lisboa. Também se aproveitavam das paradas da Carreira da Índia na Bahia para encomendar tecidos nas “liberdades” ou “agasalhos” dos tripulantes. Dessa forma, atuaram diversos capitães negreiros conforme já mostrei em trabalho anterior. Através de seus testamentos e inventários *post-mortem* conhecemos esse pequeno comércio com a Índia. Ali temos os valores investidos em carregações ou mesmo tecidos recém-desembarcados e listados como bens do falecido.<sup>865</sup>

Diversos investidores também aproveitavam essas embarcações para encomendar africanos que seriam comprados no retorno ao ancorarem em Moçambique ou Angola.<sup>866</sup> Em 1725, a nau *Nossa Senhora da Piedade*, vinda da Índia por Moçambique, desembarcou em Salvador 348 africanos escravizados comprados na praça índica.<sup>867</sup> Em 1741, foi a vez da nau da Índia *Nossa Senhora da Conceição* desembarcar, no mesmo porto, 143 africanos de 26 donos diferentes.<sup>868</sup> Nesses casos, tripulantes e passageiros da Carreira da Índia aproveitavam suas “liberdades” para lucrar com a compra ou porcentagem dos cativos encomendado pelos comerciantes da Bahia. Esse microcomércio ainda está por se conhecer melhor.

Desde o século XVI, os tecidos asiáticos eram desembarcados em Salvador pelos comissários e tripulantes da Carreira da Índia, como bem salientaram Amaral Lapa e

---

<sup>864</sup> Leonardo A. de Siqueira Oliveira, *Rede de Poder e Governanças do Brasil à Angola: Administração e comércio de escravos no Atlântico-Sul (Luís César de Meneses, 1697-1701)*, dissertação (mestrado em História), UFF, 2013, p. 102-106 e 138-199.

<sup>865</sup> Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 58, 63 e 167-168. Telma Santos leu ao revés do que afirmo, segundo ela eu teria afirmado que a compra dos tecidos fora na Costa da Mina, o que não procede, cf. *Tecidos europeus e asiáticos nas rotas portuguesas*, p. 121-123. Os capitães negreiros por mim estudados registraram em seus testamentos, antes de partirem para a Costa da Mina, suas encomendas de tecidos indianos para que seu inventariante os recebesse em caso de morte; por vezes, o inventário indica a existência dessas peças em casa de procuradores dos capitães. Desde 1515 que o “Regimento das caixas de liberdade” permitia “a oficiais e marinheiros transportar especiarias ou têxteis isentos de direitos na viagem de regresso” da Índia, Philomena Sequeira Antony, *Relações intracoloniais: Goa-Bahia: 1675-1825*, apresentação de Nanci Valadares de Carvalho, Brasília, FUNAG, 2013, p. 193-197. Ver também Amaral Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia*, p. 285-289.

<sup>866</sup> Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 265; Antony, *Relações intracoloniais*, p. 218-220; Silva, “O tráfico de escravos para o Portugal setecentista”.

<sup>867</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 27, doc. 2441 (ant. 02/07/1726). Segundo minha leitura, foram 348 escravos listados diferindo dos 385 ditos pelo provedor e oficiais da Casa da Índia, e dos 400 como afirmou o contratador Jerônimo Lobo Guimarães.

<sup>868</sup> AHU, CU, BA/AV, cx. 77, doc. 6424 (Bahia, 26/09/1743); Domingues, “*Perseguidores da espécie humana*”, p. 58.

Philomena Antony.<sup>869</sup> Antes da Coroa apertar o cerco contra o comércio feito por estrangeiros na colônia, Manoel Almeida Soares escreveu a Francisco Pinheiro, em 1709, narrando que teve dificuldades de vender seus tecidos e roupas, pois a Bahia estava cheia de tecidos da Índia comercializados por ingleses.<sup>870</sup>

Na segunda metade do Setecentos, no reinado josefino, inaugura-se uma nova página do comércio oriental a cargo de empreendimentos privados, distinta daquele comércio iniciado no século XVI.<sup>871</sup> No bojo de tais mudanças, em 1756, liberou-se o comércio direto entre Salvador e a Índia.<sup>872</sup> Essas relações mercantis têm sido chamadas pelo historiador japonês Kazuo Kobayashi de “ligação econômica sul-sul”. Um espaço econômico que une a demanda dos mercados africanos por uma mercadoria (no caso, tecidos de algodão brancos, azuis e vermelhos) produzida com técnicas e sistema de financiamento independente do principal intermediário: os impérios europeus.<sup>873</sup>

---

<sup>869</sup> Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, cap. 10; Antony, *Relações intracoloniais*, cap. 4. Ver também Charles R. Boxer, “The Principal Ports of Call in the Carreira da Índia”, in. *Luso-Brazilian Review*, v. 8, nº 1 (1971), p. 3-29; Vitorino Magalhães Godinho, *Mito e mercadoria. Utopia e Arte de Navegar - Século XIII a XVIII*, Lisboa, Difel, 1990, p. 345; Disney, *A História de Portugal*, p. 412-418 e 429-438; Ferreira, *Transforming Atlantic Slaving*, p. 7-8, 48-68, 115-121. Como se percebe na bibliografia citada, as arribadas de embarcação da Carreira da Índia em Salvador oscilaram entre liberação e proibição ao longo dos séculos, a despeito disso, e como bem mostrou Amaral Lapa, o porto de Salvador sempre foi procurado pelos seus capitães. Para um resumo sobre as diferentes regras que regulamentaram a navegação mercantil com Goa ver Jorge M. Pedreira e Regina Grafe, “New imperial economies”, in. Fernando Bouza, Pedro Cardim, e Antonio Feros (orgs.), *The Iberian world: 1450-1820*, Londres/Nova York, Routledge, 2020, p. 590-591 e 593. Sobre o tráfico Bahia-Moçambique ver Capela, *O tráfico de escravos*, cap. 2; Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 54-55; Ximenes, *Bahia e Angola*, p. 71-73 e 126-135.

<sup>870</sup> Donovan, *Commercial enterprise*, p. 169.

<sup>871</sup> Albuquerque, “O financiamento do comércio da Ásia”.

<sup>872</sup> Teles e Cunha, “Goa em transição”, p. 751-782; Bohorquez, *Globalizar el sur*, p. 90-91. Segundo Teles e Cunha, desde 1700 o Brasil tinha o direito de mandar três embarcações à Índia, porém foram raras as viagens empreendidas, cf. *idem*, p. 771. Novo ânimo teve o comércio oriental no último quartel do século XVIII até a Independência do Brasil, inclusive apresentando superávit no comércio com a Índia entre 1796 e 1811, cf. Arruda, *O comércio colonial do Brasil*, p. 197-198 (gráficos 23 e 24); Carreira, “O Comércio Português no Gujarat”, p. 83-94; da mesma autora, “Navegação comercial entre o Brasil e a Ásia Portuguesa durante a estadia da corte no Brasil 1808-1821”, in. *Actas do Congresso Internacional O espaço atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades*, Lisboa, CHAM; FCSH/NOVA, 2005, p. 1-12; Capela, *O tráfico de escravos*, p. 69-87; Pedro Machado, *Ocean of Trade: South Asian Merchants, Africa and the Indian Ocean, c.1750-1850*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014, p. 127-134 e 156-161; Ximenes, *Bahia e Angola*, p. 71-72; Tomás A. P. de Albuquerque, “O financiamento do comércio da Ásia no último quartel de setecentos”, *Configurações*, nº 26 (2020), p. 19-41. Esse período foi animado também pela liberação do comércio direto do tabaco da Bahia para Goa, cf. Antony, *Relações intracoloniais*, cap. 6 e 7; Antunes, “O comércio com o Brasil”, p. 214; Antunes, “Nichos e redes”, p. 208; Noelle Nadiyah Richardson, *Industrious gentiles: Hindu merchants and middlemen in the Portuguese Estado da Índia, c.1730-1850*, tese (doutorado em History and Civilization), European University Institute, 2019, p. 115-118.

<sup>873</sup> Kazuo Kobayashi, *Indian Cotton Textiles in West Africa: African Agency, Consumer Demand and the Making of the Global Economy, 1750-1850*, Cham, Palgrave Macmillan, 2019, (para um resumo do

Vejamos um pouco desse comércio sul-sul a partir do porto de Salvador.

### **Traficantes da Bahia nos *Livros dos Quartos da Casa da Índia* (1756-1776)**

Se José Antônio Caldas lembrou apenas de um comerciante atuando no comércio do Oriente, quando analisamos os despachos efetuados nas Alfândegas de Salvador e Lisboa este número amplia-se. Para tanto, focar-me-ei na série dos *Livros dos Quartos da Índia* (1756-1776) que serviam para o registro das mercadorias da alçada da Casa da Índia que ficava nas instalações da Alfândega de Lisboa. Uma vez desembarcadas no Brasil, a Alfândega local emitia um bilhete à Casa da Índia, onde seria efetuada a taxaçaõ daquelas mercadorias, procedendo-se ao registro naqueles livros. Essa escrituração possibilita conhecermos melhor as relações dos homens de negócio de Salvador com seus pares em Goa e no reino, uma vez que muitas das mercadorias despachadas eram da conta e risco de comerciantes reinóis – alguns deles estrangeiros –, e hindus goeses.<sup>874</sup>

A série dos *Livros dos Quartos*, apesar de abranger apenas vinte anos, mostra-se primordial para compreendermos a relação dos comerciantes da Bahia com o comércio oriental. Após aportarem em Lisboa, as embarcações vindas da Índia deviam apresentar os bilhetes dos despachos feitos nas Alfândegas do Brasil para pagamento dos impostos devidos pelos comerciantes. Com essa documentação podemos detalhar melhor os tipos de mercadorias e as relações estabelecidas entre comerciantes de Salvador, Lisboa e hindus de Goa.

Para além do comércio de objetos do cotidiano como pratos, tigelas, xícaras, pires e bacias, e de luxo como aparelhos de chá, jogos de café esmaltados ou decorado com ouro, porcelanas e sedas chinesas, os têxteis da Índia foram a principal mercadoria negociada. Da infinidade de lenços de algodão, linhos de Diu, de Surate, de Coromandel e patavares, linhos azuis, linhos cadias, cangericanas ordinárias, cobertas da costa finas e ordinárias, morins, chitas finas e ordinárias, chitas de Damão e de Balagate, chitas e cobertas de Surate, bordados de seda, percalas, folhinhas, peça de Coromandel, caças finas e ordinárias, patavos ordinários, panos elefantes, primavera de partidas e douradas,

---

conceito cf. p. 12-13); do mesmo autor, “Tecendo redes imperiais”. O autor ressalta que a “História econômica sul-sul” se manteve forte no tráfico francês com o Senegal no século XIX, e com o comércio de goma no tempo da ilegalidade do comércio de escravos.

<sup>874</sup> Agradeço a Maximiliano Menz por indicar-me essa coleção e pelas conversas, ainda na Torre do Tombo, sobre esses documentos e os agentes ali envolvidos.

canaras finas, borralhos, grugurão, bertangis, gargara de Surate, garazes ordinários, panos de Bengala de cobrir, Dorias entre finas, gravatas de caça ordinárias, colcha de cetim bordado e damasco amarelo despachados na Alfândega de Salvador, um tecido destaca-se para essa pesquisa: os “panos de cafres” destinados ao tráfico negreiro ou mesmo para “vestir” a escravidão do Brasil.<sup>875</sup>

Em duas décadas, contam-se 742 registros nos *Livros dos Quartos* de despachos feitos na Alfândega de Salvador, e em 26,1% deles foram despachados “panos de cafres”. Em geral os próprios tripulantes eram os responsáveis pelos despachos, mas alguns homens de negócio da Bahia também se apresentaram no porto para fazê-los. Alguns destes já foram apresentados em capítulos antecedentes, por serem armadores de navios negreiros e protagonistas da política econômica da Bahia colonial. Antônio José Coelho, Antônio Gonçalves Viana, Caetano Antunes de Carvalho, Clemente José da Costa, David de Oliveira Lopes, João Álvares Ferreira, João Machado de Miranda, José Nunes Martins e Manoel Álvares de Carvalho despacharam panos de cafres para si ou em nome de outrem, como os também traficantes, Luís Coelho Ferreira e Jacinto José Coelho.<sup>876</sup>

Por vezes, a mercadoria era “da conta de” terceiros, como aquelas recebidas por Clemente José da Costa em 8 de junho de 1758. Conforme se vê na imagem abaixo, dessa feita, representando Clemente José da Costa, José Antunes de Carvalho foi à Alfândega de Salvador despachar as mercadorias remetidas de Goa por Rama Naganá e Custão Camotim, por sua conta, no valor de 245\$000 réis. Em Lisboa, os goeses foram representados pela casa comercial de Cambiaço & Reco junto à Casa da Índia. Naquela ocasião, entraram na Alfândega baiana “duas trouxas de n.<sup>os</sup> 62 e 63 com 104 peças de linhos de Surate, 221 peças de ditos [linho] de Diu, 80 cobertas de Surate de marca ordinária, 40 ditas marca grande, 5 peças de Chillas [*sic*] dobradas, 30 ditas singelas, 15 peças de chitas de Surate dobradas e 10 peças de Coromandéis dobradas”.<sup>877</sup>

Oito dias depois, o próprio Clemente José da Costa deslocou-se até a Alfândega

---

<sup>875</sup> Gustavo Acioli Lopes e Maximiliano M. Menz, “Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII)”, *Revista Brasileira de História* (São Paulo), v. 39, n° 80 (2019), p. 109-134; Santos, *Comércio de tecidos europeus e asiáticos na África*. O caráter global dos tecidos indianos no Mundo Moderno tem sido destacado pela bibliografia aqui apresentada, ver também Robert DuPlessis, “Mercadorias globais, consumidores locais: têxteis no mundo atlântico nos séculos XVII e XVIII”, *Afro-Ásia*, n° 41 (2010), p. 9-55; Kobayashi, “Indian Textiles and Gum Arabic”, p. 27-53. Os “panos de cafres” também aparecem em outras fontes como “panos de negros” ou “fazendas de negros”.

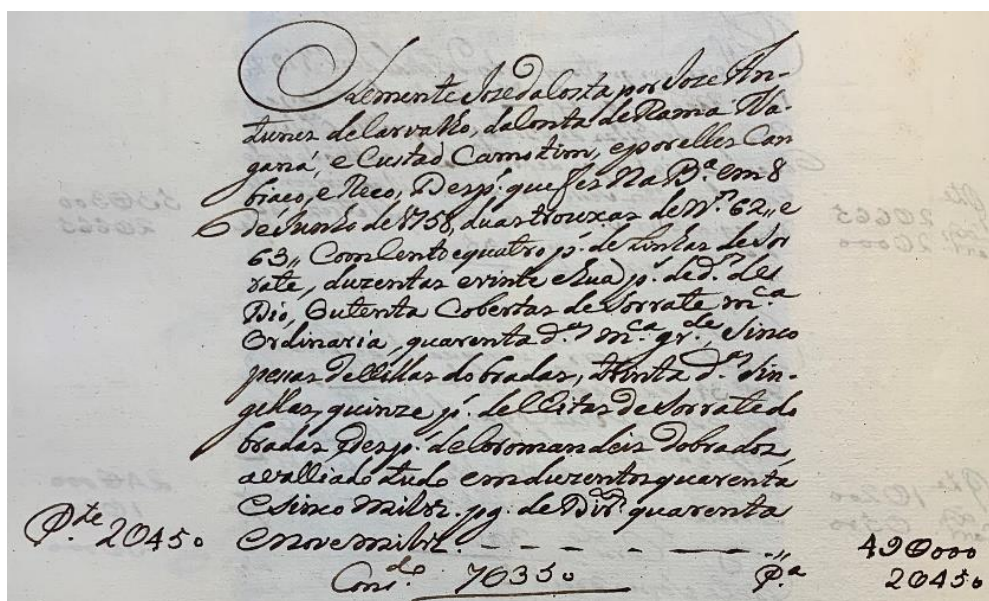
<sup>876</sup> ANTT, AL/CI, lv. 894, 895, 896, 973, 979, 984, 997, 1038, 1153, 1222, 1356, 1461, 1476.

<sup>877</sup> ANTT, AL/CI, lv. 895 (1758), f. 68v.



para receber as mercadorias remetidas por Guinda Nayque, Bulla Nayque e Dogu Camotim. Foram feitos dois despachos, um de 299\$500, representado por Cambiação & Reco junto à Casa da Índia; e outro no valor de 184\$000 réis, representado por José Rodrigues Bandeira, em Lisboa. Dentre os vários tecidos desses despachos constavam 10 corjas e 6 ramos de panos de cafres.<sup>878</sup>

**Imagem 5.2 – Despacho feito na Bahia por Clemente José da Costa. Bahia, 16 de junho de 1758**



Fonte: ANTT, AL/CI, lv. 895, f. 68v.

A essa época, um nome tinha maior grandeza no comércio do Índico: Luís Coelho Ferreira.<sup>879</sup> Tão logo liberou-se o comércio direto com Moçambique, em 1759, Ferreira requereu ao rei a licença “afim de abrir o comércio para aquelas partes, o que até o

<sup>878</sup> ANTT, AL/CI, lv. 895, f. 81 e 82v. Ambos os despachos ocorreram em 16 de junho de 1758. Segundo Morais Silva a corja equivale vinte unidades da mesma coisa, cf. Antonio de Morais Silva, Rafael Bluteau, *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro*, 1ª ed., Lisboa, Simão Tadeu Ferreira, MDCCLXXXIX [1789], v. 1, p. 472. Sobre ramo, o mesmo dicionarista afirma “Ramo do lançol, hum dos pannos, ou de três pannos”, cf. v. 2, p. 549. Neste caso, uma corja equivale a 20 ramos.

<sup>879</sup> A atuação de Luís Coelho Ferreira no tráfico da Bahia já foi analisada por diversos pesquisadores, porém, diante de sua importância, ainda lhe falta um trabalho monográfico. Correndo o risco de esquecer alguém, vale conferir Marieta Alves, “O comércio marítimo e alguns armadores do século XIII, na Bahia”, *Revista de História*, v. XXI, nº 63 (jul-set/1965), p. 140-142; Ribeiro, *A Cidade de Salvador*, p. 380-387; Ximenes, *Bahia- e Angola*, p. 143-144; Souza, *Tráfico, Escravidão e Liberdade*, *passim*.

presente se não tem cultivado por não haver quem *queira ser o primeiro arriscado*".<sup>880</sup> Em dezembro de 1761, já se encontravam duas corvetas de Luís Coelho comercializando em Moçambique.<sup>881</sup> Ainda conforme notícias do governador de Moçambique, Pedro de Saldanha de Albuquerque, Coelho tinha mandado mais dois navios em 1762; ambas as embarcações foram ao porto de Inhambane. A primeira expedição ao Índico "teve aproveitamentos, percebendo os lucros que o negócio do mesmo porto permite, mas à do presente [1762] padeceu infeliz naufrágio na saída da barra, perecendo nele todos os cabedais que vinham no navio, e a maior parte da gente". Ao que parece, Coelho Ferreira alugava o frete dos escravos, cujo risco ficava a cargo dos comerciantes de Moçambique, e essa foi a preocupação maior do governador. Conforme Albuquerque narrava ao rei, "considerável foi a perda, pois os interessados, cujo *maior número são os mercadores desta praça*, tiveram ruína grande". Lastimava, assim, os constantes naufrágios naquelas águas, o que poderia atrapalhar a política régia de animar o comércio no novo Estado.<sup>882</sup>

Cinco anos depois, o novo governador, Balthazar Manoel Pereira do Lago dava conta a sua majestade de que a praça de Moçambique não supria as necessidades comerciais dos navios do Brasil caso fossem anualmente. Para tanto, deveria liberar o comércio entre Moçambique e a costa da Índia para que completassem a carga com os tecidos mais baratos do que os encontrados ali. Outros dados importantes eram a demora e as condições em que os navios chegavam no Índico, foi o que aconteceu com o *Rozairinho*, do Rio de Janeiro, em 1766. Assim sendo, era categórico em afirmar que "Estes navios do Brasil que injustamente vem aqui a perder-se, sem considerar que Moçambique não pode com o seu comércio anual, se hão de deter dois, ou três anos ao menos".<sup>883</sup> Tais condições econômicas e de navegação certamente foram imperativas para os navios negreiros do Brasil, em especial do pioneiro Luís Coelho, não manterem uma

---

<sup>880</sup> Requerimento de Luís Coelho Ferreira ao rei para mandar embarcação a Moçambique (Bahia, ant. 17/01/1759), AHU, CU, BA/AV, cx. 139, doc. 10722 (grifo meu). Ver também "Requerimento de David de Oliveira Lopes e Luís Coelho Ferreira, proprietários da corveta Jesus Maria José, São Francisco Xavier e Almas, ao rei para mandá-las a Moçambique" (Bahia, ant. 17/03/1760), AHU, CU, BA/CA, cx. 26, doc. 4979 (Anexo ao nº 4978).

<sup>881</sup> Do governador Pedro de Saldanha de Albuquerque (Moçambique, 23/12/1761), AHU, CU, Moçambique, cx. 20, doc. 100.

<sup>882</sup> Do governador Pedro de Saldanha de Albuquerque (Moçambique, 22/08/1762), AHU, CU, Moçambique, cx. 22, doc. 39. Esse documento foi usado por Antunes, "Nichos e redes", p. 205. Sobres as dificuldades da navegação no Índico cf. *idem*, p. 213-214.

<sup>883</sup> Do governador Balthazar Manoel Pereira do Lago (Moçambique, 19/08/1767), AHU, CU, Moçambique, cx. 27, doc. 83.

frequência naquele mercado africano.<sup>884</sup> Antunes ressalta também a falta de inserção nas redes mercantis com os baneanes e o uso de mercadorias de pouco apreço no mercado moçambicano, o que pesou contra os “brasileiros” e a favor dos estrangeiros, em especial os franceses, que mantiveram grosso comércio protegido pelos governadores à revelia da lei.<sup>885</sup>

O primeiro registro nos *Livros do Quarto* relacionado a Ferreira é de 1756, quando Agostinho José despacha quatro trouxas “da conta de” Luís Coelho. Dentre as mercadorias avaliadas em 240\$200 estavam 2 corjas e 18 ramos de panos de cafre, além de linhos, lenços e zuartes largos. Entre 1758 e 1766, quatro representantes fizeram dezesseis despachos na Alfândega de Salvador em seu nome, quatorze deles foram feitos pelo traficante Manoel Álvares de Carvalho. A maior parte da mercadoria eram tecidos da Índia, incluindo 222 corjas e 30 ramos de “panos de cafres”.<sup>886</sup> Ao que parece, em nenhuma das vezes Coelho foi pessoalmente à Alfândega despachá-los.

Em 6 de junho de 1764, Luís Coelho Ferreira recebeu na Bahia duas caixas vindas de Goa na “liberdade dos agasalhos do Conde da Ega”. Essa *liberdade* fora vendida pelo vice-rei da Índia aos homens de negócio hindus Anta Crisna e Vittu Synay e enviada na nau de viagem *Nossa Senhora da Conceição e São Vicente Ferrer* sob os cuidados de Antônio José Coelho. Ao todo, as 725 unidades despachadas alcançavam o valor de 1:509\$070 réis sobre o que incidiu 189\$788 réis de impostos.<sup>887</sup>

Ao analisar as vastas relações mercantis de Luís Coelho Ferreira, a historiadora Felipa R. da Silva apontou a possibilidade de seus negócios contarem com a participação de capital inglês.<sup>888</sup> As dúvidas da autora podem ser reduzidas ao analisarmos as remessas

---

<sup>884</sup> Sobre a incompatibilidade técnica dos navios da Bahia com a navegação do Índico, ver Domingues, “Navios negreiros”.

<sup>885</sup> Antunes, “Nichos e redes”; do mesmo autor, “O comércio com o Brasil”. Sobre o comércio com os franceses ver Capela, *O tráfico de escravos*, p. 31-48 e 66-87.

<sup>886</sup> ANTT, AL/CI, lv. 894, f. 58; lv. 896, f. 61f; lv. 973, f. 7; lv. 1356, f. 45v e 50-54; lv. 1476, f. 5v e 7.

<sup>887</sup> “Conta das despesas que eu Luís Coelho Ferreira fiz [...]” (Bahia, 25/09/1765), AHU, CU, BA/CA, cx. 40, doc. 7499 (anexo ao 7478-7528). Há dois despachos efetuados por Antônio José Coelho em 4 de junho e um em 19 de agosto de 1764, todos sem referência a Luís Coelho. Porém, em um de 4 de junho afirmou-se que a mercadoria constava “no [registro] da nau Conceição”, referindo-se à nau de viagem citada acima. Somadas todos esses despachos o valor da mercadoria é de apenas 368\$887 réis, ver ANTT, AL/CI, lv. 973, f. 2 e 6; lv. 1476, f. 29.

<sup>888</sup> Silva, “Trans-Imperial and Cross-Cultural Networks”, p. 63-64. Catharine Lugar também abordou esse capital, cf. *The Merchant Community of Salvador*, p. 12-13. Fábio Pesavento chama a atenção para o fato de “que todos os grandes credores da praça carioca estavam ligados a grandes comerciantes estrangeiros em Lisboa”, ver *Um pouco antes da Corte*, p. 183; do mesmo autor, “Para além do império ultramarino português: as redes trans, extraimperiais no século XVIII”, in. Roberto Guedes (org.), *Dinâmica imperial*

de ouro do Brasil para Lisboa, em 1751. Em oito remessas feitas do Rio de Janeiro por António Lopes da Costa e Gabriel Prynne (inglês) e João Hopman (inglês ou neerlandês), Ferreira aparece como receptor de 8:752\$000 réis em moedas através de cinco procuradores em Lisboa. Três deles eram os irmãos Antônio, Manoel e José da Silva Leque, importantes homens de negócio daquela praça.<sup>889</sup> Tais indícios e mais pesquisas, podem levar a uma rede trans-imperial da qual Ferreira era um nó no Brasil.

Esses registros vêm reforçar, mais uma vez, o que essa pesquisa tem mostrado: as estreitas ligações mercantis dos homens de negócio da Bahia, com especial atenção aqueles ligados ao tráfico negreiro, com redes de comércio globais, envolvendo o Oriente e o Mediterrâneo, até com a Inglaterra. Lisboa, capital-metrópole, figurava como o elo da Bahia com os judeus de Livorno, podendo pesquisas futuras em documentação italiana mostrar o emaranhado mercantil dessas relações. Detalhemos, para concluir, as atividades de alguns dos traficantes baianos em parcerias com homens de negócio hindus e lisboetas, inclusive estrangeiros.

Nas décadas de 1750 e 1770, alguns hindus figuraram como os principais fornecedores de mercadorias orientais para a Bahia. Como já mostrou Noelle Richardson, no mercado goês, destacava-se a família Camotim, cuja rede comercial era tanto global, como intercultural.<sup>890</sup> As principais famílias hindus ligadas ao comércio baiano-goês foram a Camotim e a Nayque, porém, como se pode notar havia outras famílias envolvidas. A partir dos despachos dos *Livros dos Quartos* feitos na Bahia, temos os seguintes comerciantes envolvidos: Biquia Camotim, Custão Camotim, Dogu Camotim, Dupia Camotim, Lançua Camotim, Narnar Camotim, Nagana Camotim, Pia Camotim,

---

no *Antigo Regime Português: escravidão, governos, fronteiras, poderes, legados: séc. XVII-XIX*, Rio de Janeiro, Mauad X, 2011, p. 97-111.

<sup>889</sup> Costa, Rocha e Sousa, *O ouro do Brasil*, p. 220; [http://ghes.iseg.utl.pt/ouro\\_brasil](http://ghes.iseg.utl.pt/ouro_brasil); José da Silva Leque compõe a elite dos 100 maiores homens de negócio de Lisboa, cf. Pedreira, *Os homens de negócio da praça de Lisboa*, p. 164-167. Entre 1748 e 1760, ele figura como o 11º maior despachante de mercadorias nos livros do consulado de Lisboa, com mais de 32 contos-réis, cf. Menz, “Uma comunidade em movimento”, p. 42; ver também Carlos Alberto Dias Machado, “Mobilidade social ascendente no antigo Regime. José da Silva Leque, um homem de negócio de Lisboa, mestre de navio da carreira da Bahia”, *Politeia: História e Sociedade*, Vitória da Conquista-BA, v. 8, nº 1 (2008), p. 105-128. De acordo com Alexander Reis, não há um consenso historiográfico sobre a nacionalidade de Hopman, cf. “Uma fábrica de cordas no Rio de Janeiro dos vice-reis: o beneficiamento do linho guaxima por João Hopman (c.1777-c.1789)”, *Revista Ágora*, v. 32, nº 2 (2021), p. 5.

<sup>890</sup> Richardson, *Industrious gentiles*, p. 194-213. As famílias Camotim e a Nayque tinham ligações por matrimônio, cf. *idem*, p. 153-154. Conforme afirmou Russell-Wood, Camotim é uma corruptela portuguesa da importante família Kamat, cf. “Uma presença asiática no negócio de transporte de metais preciosos, 1710-1750”, in. *Histórias do Atlântico português*, p. 198-200.

Rama Chandra Camotim, Saba Camotim, Biquinha Nayque, Bulla Nayque, Conia Nayque, Custão Nayque, Guinda Nayque, Gundar Nayque, Rama Nayque, Golapa Nayque, Negraça Nayque, Pria Nayque, Vitogi Nayque, Rama Genayques, Anttá Crisna Sinay, Chisna Sinay Cabady, Ventu Sinay Cabady, Antu Perabu e Rama Naganá.<sup>891</sup> Alguns deles também foram procuradores de traficantes da Bahia.

Em 1763, David de Oliveira Lopes, importante traficante da Bahia, estabeleceu uma procuração pública como “senhorio e caixa de várias embarcações que navegam para a Costa da Mina, Benguela, Angola, Moçambique, Rio de Janeiro, Colônia, Pernambuco, Lisboa e Cidade do Porto”. Esse destacado traficante outorgou poderes na Bahia a nossos conhecidos Luís Coelho Ferreira, Antônio Cardoso dos Santos, Jacinto José Coelho, Clemente José da Costa e ao capitão Manoel Inácio Ferreira. Como seus negócios uniam os oceanos, Lopes também estabeleceu representantes em Moçambique: Antônio Marques Coelho, o licenciado José Álvares, o capitão-mor Manoel Domingues, o tenente coronel Antônio José de Melo; e na cidade de Goa: Anta Sinay, Chrisna Sinay, Visto Sinay, Chandra Tupia e Fuba Camotim.<sup>892</sup> Anta, Crisna e Visto Sinay também receberam poderes por procuração do traficante e capitão Manoel Inácio Ferreira.<sup>893</sup>

Os Camotim, no entanto, representavam os interesses de comerciantes da Bahia na Índia desde o início do século, como mostra a procuração de Antônio da Gama Nunes, datada de 1712, para Rama [Sinay], Vitolá Camotim, Lacala Camotim, moradores de Goa. Os negócios de Nunes iam mais além. Ele também outorgou poderes a Manoel [...] e ao procurador dos Jesuítas em Macau.<sup>894</sup>

Talvez nunca provemos a participação direta dos hindus de Goa na compra de africanos escravizados e conseqüente revenda na Bahia (operações realizadas por seus agentes *baianos*), mas está clara sua participação no abastecimento das lojas dos traficantes de Salvador numa rede de comércio globalizada que poderia unir o mar

---

<sup>891</sup> ANTT, AL/CI, lv. 895, 896, 997, 1356, 1461. O sobrenome Genayques aparece apenas duas vezes, cf. liv. 1461, f. 59v (1758) e 895, f. 68v (1758). Muitos deles compuseram o grupo de 32 homens de negócio que auxiliou na confecção da nova Pauta da Alfândega de Goa, em 1772. Eles foram responsáveis por estimar os preços das fazendas, cf. Richardson, *Industrious gentiles*, p. 75-76.

<sup>892</sup> Procuração de David de Oliveira Lopes (Bahia, 13/12/1763), APEB, SJ, LN, nº 105, f. 162v-164v.

<sup>893</sup> Procuração do capitão Manoel Inácio Ferreira (Bahia, 05/06/1764), APEB, SJ, LN, nº 105, f. 269-270.

<sup>894</sup> Procuração de Antônio da Gama Nunes (Bahia, 05/06/1712), APEB, SJ, LN, nº 26, f. 38v-39. As relações comerciais dos Camotim com a Bahia alcançarão o século XIX, cf. Antony, *Relações intracoloniais*, p. 401.

Mediterrâneo ao Oceano Índico, através das escalas em Lisboa e Salvador. O indício está posto, o difícil é seguir o capital.

Seguindo as regras do jogo mercantil, também esse comércio tinha a participação de uma diversidade de gente e capitais. Se, por um lado, a arribada de navios no porto baiano possibilitava a algumas pessoas mandar uma carregação ou letra de risco para a Índia, os comerciantes de grosso trato atuavam de modo diferente, ao receber grande quantidade de tecidos, integrando-se em redes globais de circulação de capitais. Aqui, mais que nunca, o status e a reputação marcavam quem era pequeno ou grande no comércio internacional da Bahia.

O grosso comércio da Índia, no entanto, não estava aberto a todos. Os investimentos requereriam capital financeiro e simbólico para agir de modo exitoso. Alguns poucos homens de negócio da Bahia consolidaram sua inserção nele. Luís Coelho Ferreira, David de Oliveira Lopes, Frutuoso Vicente Viana, Clemente José da Costa foram alguns deles.

\*\*\*

As arribadas da Carreira da Índia desde o século XVI no porto de Salvador sempre foram consideradas pela historiografia como um reflexo da vitalidade mercantil da cidade, que se transformara no primeiro grande entreposto brasileiro das mercadorias do Oriente. No século XVIII, o Rio de Janeiro viria a figurar como o segundo porto de parada dos navios da rota oriental. Ao declínio dos investimentos estatais na Carreira da Índia dos séculos XVI-XVII, seguiu-se uma retomada comercial no reinado de d. José I. As licenças para comerciantes privados de Lisboa e mesmo da colônia americana rumarem suas velas e capitais para Moçambique, Índia e Macau ampliaram o abastecimento do mercado baiano de tecidos e produtos de luxo orientais.

Como vimos, os maiores homens de negócio da praça baiana estreitaram laços comerciais já existentes com comerciantes de Lisboa e de Goa para receber os tecidos tão necessários a suas lojas em Salvador, aos seus negócios negreiros e outros. Abasteciam, dessa forma, os sertões de Luanda e Benguela, assim como aqueles das Minas Gerais, Bahia, Goiás etc.<sup>895</sup>

---

<sup>895</sup> Na já citada loja de Manoel Ferreira Pacheco, de Santo Amaro (recôncavo baiano), dentre os vários tecidos europeus e indianos destaco as cobertas e chitas de Damão, os lenços de tabaco de Bengala, f.

Aproximar-se de Moçambique também foi importante para abrir um novo mercado de escravos para a Bahia. Ainda que timidamente no meio do século, será na virada para o século XIX que ele alcançaria mais destaque. Até lá, Moçambique funcionaria como entreposto para a compra de tecidos indianos quando não se alcançava a lotação arqueada dos navios negreiros. Outra mercadoria de interesse ao comércio com a África eram os búzios, em especial aqueles vindos do arquipélago das Maldivas, pois alcançavam maior valor de mercado. As conexões com Índia e Moçambique estreitavam o acesso dos traficantes do Brasil a essa outra mercadoria-moeda. É tema, porém, a ser desenvolvido numa outra pesquisa.<sup>896</sup>

### **Fecha a conta e passa a régua....**

Desde capítulos anteriores que apresento a ideia da dispersão dos investimentos nos navios negreiros. A bem da verdade, era um fenômeno comum ao comércio marítimo europeu, mas pouco estudado no tráfico negreiro realizado em Salvador. Este capítulo apresentou alguns dos principais instrumentos ou modos de financiamento desse comércio: as letras de risco, as carregações e as sociedades mercantis. Em seguida foquei nas relações comerciais com os hindus de Goa, que fornecia tecidos para o comércio na África e, também, capital.

Conhecer os instrumentos de se fazer o comércio e compreender o seu funcionamento é importante para que se note a amplitude da prática mercantil. As letras de risco, as carregações e as sociedades foram manejadas tanto pelos maiores traficantes, aqueles que também eram donos dos navios e agentes da política colonial, quanto pelos investidores de menor poder aquisitivo. A prática comum de investimento e o acesso ao crédito possibilitaram à praça negreira baiana ter uma dispersão do risco entre centenas de investidores de modo a gerir uma espécie de seguro marítimo sem existir casas para

---

inventário post-mortem de Manoel Ferreira Pacheco (Santo Amaro, 1748-1770), APEB, SCP, SJ, 08/3458/05, f. 30-68v. Sobre mercadorias das lojas em Salvador ver Gabriel Silva de Jesus, *“Tanto negócio e tanto negociantes”: a cidade de Salvador, uma cidade comercial (1750-1808)*, dissertação (mestrado em História), UFBA, 2019.

<sup>896</sup> Ferreira, “Dinâmica do comércio intracolônial”; Antunes, “O comércio com o Brasil”, p. 213; Antony, *Relações intracolônias*, cap. 250-252; Halysson Gomes Fonseca, *A Intendência da marinha e armazéns reais no arsenal da Bahia (1770-1808)*, tese (doutorado em História), UFBA, 2020, p. 208-214, do mesmo autor, “As dinâmicas econômicas no sul da Bahia”, p. 101-132; Silva Jr., “Enslaving Commodities”, p. 15-19.

esse negócio. Esta forma de fazer o negócio ampliou o acesso a cativos mais baratos, comprados diretamente na África, e assegurou aos senhorios das embarcações o ganho dos fretes.

Investidores de maior ou menor cabedal podiam, ainda, unir os investimentos em companhias ou sociedades que poderiam negociar em uma só viagem ou por um período predeterminado. Os casos apresentados acima bem exemplificaram a sua importância e complexidade.

Dessa forma, o entendimento da cultura mercantil do período contribui para o debate historiográfico que, há décadas, busca compreender a quem cabia a responsabilidade a tamanho empreendimento comercial. Se inicialmente privilegiou-se o recorte nacional dos comerciantes, e se questionou a forma triangular, estudos mais recentes sobre origem e dispersão do capital conseguem mostrar como o comércio negreiro de Salvador unia, através das redes globais dos homens de negócio, os mercados da Ásia, África, América e Europa. Dessa forma, homens de negócio sediados na Bahia conseguiram negociar milhares de africanos nos portos da África e redistribuí-los para todas as capitanias do Brasil para a produção de mercadorias tropicais e mineração. Este mercado interno é, assim, o tema do capítulo a seguir.



## CAPÍTULO 6 – OURO, ALGODÃO E ESCRAVOS: O TRÁFICO INTERNO SEGUE A ECONOMIA GLOBAL

Tema discutido em vários estudos e diferentes linhas teórico-metodológicas, a escravidão dos povos africanos sabidamente está associada à produção de riqueza nas colônias americanas para os impérios europeias. Em todas as colônias, formaram-se elites, maiores ou menores, de produtores e investidores que enriqueceram, fundaram famílias centenárias ou mesmo retornaram à pátria de origem. Na Bahia, não foi diferente. Mais recentemente, essas ligações entre escravidão e riqueza têm tomado um âmbito mais amplo, utilizando-se da perspectiva que se convencionou chamar de História Global.

O interesse aqui não é esmiuçar todos os detalhes de uma transação mostrando que um traficante estabelecido em Salvador tenha procuração de um comerciante em Macau para comprar cativos, mandar o lucro da venda a Lisboa para adquirir corais no Mediterrâneo e remetê-los a Macau numa possível “viagem redonda” do capital. Ainda que esse caso pudesse ter ocorrido e um dia encontremos documento que o narre, a relação global não requer uma atuação hermeticamente fechada, completa em si. A viagem era mais complexa e, assim como o capital vai-se transformando em mercadoria, as relações mercantis também se transformam, mudam os agentes, os instrumentos etc. Quando acaba a atuação de um, outro pode dar sequência ao comércio. Pessoas representam outras e indicam representantes nas praças mercantis mais distantes. Tudo sustentado na confiança criada e alimentada por relações que demonstram durabilidade e eficiência. Como afirmam Carlos Marichal, Steven Topik e Zephyr Frank,

durante a maior parte dos últimos cinco séculos, o comércio mundial se caracterizou muito mais pela heterogeneidade e pela diferença do que pela homogeneidade. Os mercados internacionais estavam distantes de serem uniformes ou constantes: caracterizavam-se por altas e baixas, auges e quedas, mudanças radicais dos preços e de aplicações; mas as forças do mercado conectavam-se aos mais diversos atores econômicos e distintas sociedades e culturas.<sup>897</sup>

---

<sup>897</sup> Carlos Marichal, Steven Topik e Zephyr Frank (orgs.), *De la plata a la cocaína. Cinco siglos de historia económica de América latina, 1500-2000*, México: Fondo de Cultura Económica, 2017, p. 20. Miller, “O Atlântico escravista”; p. 66-67. Para bons exemplos sobre as relações globais do tráfico negreiro, ver Bohorquez, “Para além do Atlântico Sul”. Ver também, DuPlessis, “Mercadorias globais”; Kobayashi, “The British Atlantic Slave Trade”, p. 59-85; do mesmo autor “Tecendo redes imperiais”, p. 11-39; Thiago

Tais conexões levavam e traziam notícias dos mercados e de seus agentes. Informava-se sobre as mercadorias, incluindo os metais, mais desejadas e onde encontrá-las. Quais os mercados com crédito mais barato. E, até mesmo, o nível de confiança dos agentes de uma praça e como ele agia.

Duas mercadorias tiveram grande destaque na economia colonial do Brasil no século XVIII: o ouro e o algodão. Padrão monetário ocidental, o metal dourado logo atraiu os estrangeiros, em especial os ingleses, a Lisboa e à Costa da Mina para acessar o ouro do Brasil na primeira metade do século XVIII. Para sua extração, as praças negreiras do Brasil e muitos homens de negócio de Lisboa juntaram capitais e armaram navios para comprar mão de obra escravizada na África. Já na Europa, esse ouro pagaria tantas outras mercadorias que, negociadas em prata ou corais, seriam enviadas ao Oriente para comprar porcelanas e sedas chinesas, especiarias dos arquipélagos da Oceania e do Índico e uma infinidade de têxteis de algodão da Índia.<sup>898</sup>

O algodão era uma das principais matérias-primas para o vestuário do mundo islâmico e na Índia, porém, na segunda metade do Setecentos, o consumo da sua fibra viu seu aumentar exponencialmente na Europa.<sup>899</sup> A Revolução Industrial potencializou a produção de variados tecidos que logo foram absorvidos também pelos mercados coloniais e africanos.<sup>900</sup> Se a tecelagem europeia fomentou o trabalho assalariado (ainda que sob péssimas condições), foi a cultura algodoeira, toda ela, sustentada pelo braço de milhões de africanos escravizados, comprados a ouro e a panos, tabaco ou cachaça. As dinâmicas dos fluxos de uns, denunciam o *momentum* econômico de outros.

---

Alves Dias, “Os negócios globais de uma companhia colonial: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba e os negócios da China (1759-1783)”, *Afro-Ásia*, nº 59 (2019), p. 131-167.

<sup>898</sup> Braudel, *Civilização material*, v. 1, p. 432-424; Pierre Vilar, *Ouro e Moeda na História. 1450-1920*, São Paulo, Paz e Terra, 1981, p. 275-285, *passim*; Carlos Marichal, “El peso de plata hispanoamericano como moneda universal del Antiguo Régimen (Siglos XVI a XVIII)”, in: Marichal, Topik e Frank (orgs.), *De la plata a la cocaína*, p. 37-75. Leonardo Marques, “Um banqueiro-trafficante inglês”; do mesmo autor, “O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português de Escravos”, p. 87-124; Carlos G. Guimarães, “Os ingleses no Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII: o caso da família Gulston, c.1710-c.1720 – primeiras impressões”, in: Mathias, Ribeiro, Sampaio e Guimarães, *Ramificações ultramarinas*, p. 93-114; Silva Jr., “Rotas, direções e etnicidade”; Silva Jr., “Enslaving Commodities”, p. 12-15. A relação ouro, escravos e comerciantes estrangeiros na Costa da Mina já foi discutida na Parte 1 dessa tese.

<sup>899</sup> Braudel, *Civilização material*, v. 1, p. 294-296.

<sup>900</sup> Amaral Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia*, cap. 10; Ferreira, “Dinâmica do comércio intracolônial”; Lopes, *A Fênix e o Atlântico*, p. 165-186; Menz e Lopes, “Resgate e mercadorias”, p. 71-95; Santos, *Tecidos europeus e asiáticos nas rotas portuguesas*.

Para esse capítulo, escolhi analisar o impacto de duas mercadorias que tiveram substancial aumento na produção e protagonizaram décadas de euforia econômica em Portugal no século XVIII. Após as primeiras amostras do século anterior, a primeira metade do Setecentos viveu o *boom* do ouro do Brasil, refletindo diretamente na economia europeia. No último quartel do século, o algodão despontou como produto que mais cresceu na pauta de exportações lusitanas, ocupando o segundo lugar e tornando o comércio português superavitário em relação à Inglaterra e outras nações. Ora, poderia somar o crescimento dos derivados do couro ou o arroz, que também tiveram grande aumento, porém jamais comparado àquelas duas mercadorias.

A cana de açúcar nunca perdeu sua posição primacial e alcançou 36% (açúcar branco, mascavado e aguardente) das exportações coloniais, conforme as balanças de comércio de 1796 e 1811. O algodão veio em seguida com 24,4% e logo após os diversos tipos de couros (secos, vaquetas, salgados, meios de sola e atanados) 9,8%. O arroz rendeu 4% daquelas exportações passando o tabaco com 3,8%.<sup>901</sup>

Como é sabido, toda a produção colonial foi sustentada pelo braço escravo, especialmente o africano. O açúcar, os metais, o algodão, o tabaco, a farinha de mandioca, enfim, tudo era resultado da mão de obra cativa. Uma vez desembarcado nos portos negreiros de Salvador, Rio de Janeiro, Recife, São Luís e Belém, os africanos novos, como eram chamados os recém desembarcados, eram revendidos para todas as capitânicas do Brasil, seguindo o fluxo da economia de cada uma em seu período econômico mais áureo. Mais uma vez, os cativos eram tributados pela Fazenda Real. Havia, no entanto, regiões isentas dessa tributação, a exemplo do Recôncavo baiano, daí que não conhecemos quantos africanos foram destinados para essa região onde se cultivavam o açúcar, o tabaco e a mandioca.

Por outro lado, a principal produção de algodão, gado bovino e arroz ocorria fora de Salvador e seu Recôncavo, portanto os escravos revendidos para aqueles espaços eram tributados pela Fazenda Real e registrados em livros próprios que serão analisados aqui.

Em Salvador, contamos com quatro livros de registros de passaportes de escravos – documentos que permitiam uma pessoa passar de um local a outro, inclusive, levando pessoas escravizadas. Eles compõem o acervo do APEB, e abrangem 57 anos, distribuídos nos seguintes marcos cronológicos: 1718-1729, 1759-1772, 1778-1798 e 1811-1820. Ao

---

<sup>901</sup> José Jobson de Andrade Arruda, *O Brasil no comércio colonial*, São Paulo, Editora Ática, 1980, p. 351-354.

longo dos anos, a escrituração desses livros sofreu mudanças. O primeiro deles é bastante simples, com raríssimos registros das origens dos africanos negociados ou mesmo o sexo, como se vê na imagem a seguir. Por vezes, ainda, seu registro encontra-se fora da ordem cronológica.

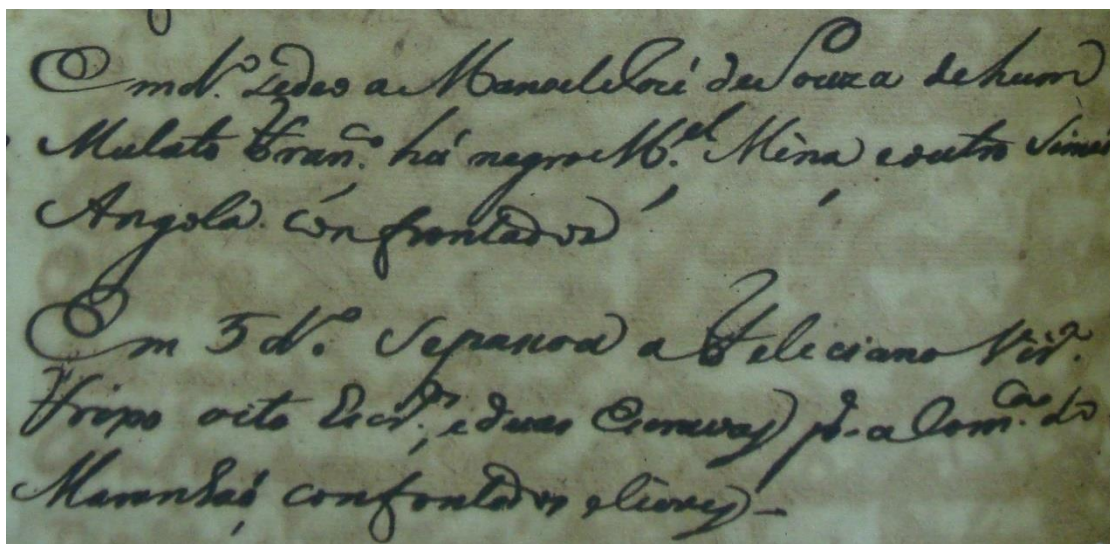
### Imagem 6.1 – Passaporte de escravos para as Minas, 1719



“Em 16 de Maio [de 1]719, mandou o Exm.º S.r passar Passaporte a Gabriel Carnr.º de Sá p.<sup>a</sup> levar em sua Comp.<sup>a</sup> p.<sup>o</sup> caminho do Certão p.<sup>a</sup> as Minas do Ouro, setenta e nove escravos, q despacho[u] e pagou delles os direitos devidos”, cf. APEB, SCP, mç. 248, f. 23.

Enquanto isso, o livro que compreende ao período de 1778 a 1798 apresenta informações mais detalhadas como sexo, “nação”, rotas do comércio e a situação fiscal.

### Imagem 6.2 – Passaportes de escravos, 1786



“Em d.º [4 de maio de 1786] se deo [passaporte] a Manoel Jozé de Souza de hum Mulato Fran.º, hú negro M.el Mina, e outro Simão Angola confrontados.  
Em 5 d.º se passou a Feliciano Vir.<sup>a</sup> Frexo oito Escr.ºs, e duas Escravas p.<sup>a</sup> a Com.<sup>ca</sup> do Maranhão, confrontados e livres”, cf. APEB, SCP, mç. 626-13, f. 293v.

Todos eles encontram-se em estado de conservação bastante deteriorado

ocasionando a perda de informações importantes. Este capítulo tem como base documental os três volumes do Setecentos.

Alexandre Vieira Ribeiro analisou o segundo e o quarto livros, mostrando a força da praça baiana nas primeiras décadas da economia aurífera das minas, mas em queda no meio do século. Maria do Carmo Martins e Helenice Silva analisaram apenas o segundo volume (1759-1772), o mesmo que foi trabalhado por Raphael Santos para reforçar o circuito mercantil que ligava Salvador a Minas Gerais. Por sua vez, o livro de 1778 a 1798 foi base para um estudo de Carlos Ott em busca da compreensão das influências africanas na formação étnico-cultural baiana. Décadas depois Schwartz escreveu um parágrafo sobre a redistribuição de escravos, e o livro caiu no esquecimento da historiografia.<sup>902</sup> Apenas no século XXI, o volume retornou à análise historiográfica a partir de um projeto que tenho desenvolvido juntamente com Iasmim de Oliveira Cezar e Urano Andrade.<sup>903</sup>

Freitas e Cezar, já citados, mostraram que os dados obtidos com os passaportes são a chave para se compreender melhor as redes do comércio negreiro pelo interior do Brasil quando confrontados com outras tipologias documentais. Seus estudos abrem novas possibilidades de pesquisa para o tema, inclusive para o entendimento melhor do cotidiano e gastos das rotas.

Outro caminho a ser investigado é a história fiscal do Contrato de Saída dos Escravos. A documentação administrativa apresenta-nos diversos debates sobre a cobrança e os emolumentos, e podem nos indicar o volume do comércio de anos não conhecidos, ou ainda corrigir os que já dispomos.<sup>904</sup>

Após discutir os reflexos da política externa portuguesa no comércio de africanos

---

<sup>902</sup> Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, cap. 4; Maria do Carmo Salazar Martins e Helenice Carvalho Cruz da Silva, “Via Bahia: a importação de escravos para Minas Gerais pelo caminho do sertão 1759-1772”, 2006. Disponível em [http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario\\_diamantina/2006/D06A002.pdf](http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2006/D06A002.pdf) (acesso 14/09/2016); Santos, *Minas com Bahia*, p. 279-297. Ximenes também analisou os passaportes entre 1759 e 1772, cf. *Bahia e Angola*, p. 194-196. Carlos Ott, “A procedência étnica dos escravos bahianos no século XVIII”, *Clio – série história do Nordeste*, nº 11 (1988), p. 33-59; Schwartz, *Segredos internos*, p. 284. Agradeço a Gabriel Parente por me indicar e mandar o artigo de Ott.

<sup>903</sup> Agradeço a Urano Andrade por me enviar essa fonte. Iasmim de Oliveira Cezar, *A caminho dos sertões: o tráfico interno movimentando o interior baiano, 1778-1798*, monografia (graduação em História), Jacobina-BA, UNEB/DCH-IV, 2016 e *A última rota atlântica: o comércio interno de escravizados rumando os sertões da Bahia setentista c.1759-c.1798*, dissertação (mestrado em História), UFBA, 2020.

<sup>904</sup> Beatriz L. B. Azevedo, *O negócio dos contratos: contratadores de escravos na primeira metade do século XVIII*. Dissertação (mestrado em História Econômica), USP, 2013; Gilberto dos Santos, *O tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras: na primeira metade do século XVIII*, Dissertação (mestrado em História Econômica), USP, 2021.

escravizados na Costa da Mina, as intensas relações comerciais entre as Mesas do Comércio de Lisboa e Bahia, e entre os homens de negócio da colônia e do Reino, este capítulo final trata das respostas dos negreiros de Salvador às demandas globais do mercado. Direta ou inderetamente, mais uma vez, teremos a guerra como fator na atuação econômica portuguesa diante do cenário internacional. O século XVIII é marcado, assim, por conflitos coloniais de grande importância para a geopolítica mundial e sua economia: a guerra de Sucessão da Espanha no alvorecer do ouro, a dos Sete Anos no momento de seu declínio e mudança da geopolítica portuguesa para o Brasil colônia com a transferência do vice-rei para o Rio de Janeiro e, por último, a Era das Revoluções no fim do século, com epicentro na França, mas consequências profundas na economia escravista atlântica, no que se destaca a guerra de libertação escrava e a formação do Haiti.

O comércio de pessoas escravizadas pelos mais distantes rincões do Brasil seguiu a colonização lusitanas dos sertões do Brasil e tomou corpo de comércio de grosso trato de longa distância a partir do ouro, no início do Setecentos. Esse tráfico estava conectado aos mercados internacionais. Comprando os prisioneiros escravizados das guerras na África para atender às necessidades de mais mão de obra para a produção de mercadorias como o novato algodão, no último quartel do Brasil setecentista.

Para tais discussões, utilizarei os três livros de registro de passaportes do século XVIII e mais um relatório do Intendente Geral do Ouro de 1757 que nos dá a conhecer mais um ano desse comércio.<sup>905</sup> Partindo do mercado local de cativos em Salvador, pretendo mostrar como o aumento de seu comércio esteve diretamente envolvido com a produção daquelas duas mercadorias. Por sua vez, alcançando o global, ambas respondiam muitíssimo bem pelo superevit da balança comercial de Portugal frente a seus parceiros comerciais europeus.

### **Reexportar: o mercado de mão de obra escrava**

Maior porto negreiro até a independência brasileira, Salvador também atuou como um dos maiores portos redistribuidores de africanos escravizados para todas as capitanias.

---

<sup>905</sup> APEB, SCP, mç. 248, Passaportes de escravos (1718-1729), 249, Passaportes de escravos (1759-1772), f. 44; 626-13, Passaportes de escravos (1778-1797); AHU, CU, BA/AV, cx. 134, doc. 10421 (Bahia, 08/12/1757). Salvo o maço 248, todos os demais foram, recentemente, trabalhados por Cezar, *A última rota atlântica*.

Internamente, o seu Recôncavo açucareiro, a escravidão urbana de Salvador e as minas de ouro de Rio de Contas e Jacobina consumiram a maior parte dos cativos negociados na capitania. Porém, não devemos descartar a participação dos produtores de tabaco, farinha de mandioca, demais produtos alimentícios e a pecuária. Mais tarde, o algodão se juntaria a esses destinos da mão de obra cativa.<sup>906</sup> O ouro tornou Minas Gerais uma região protagonista do mercado interior na primeira metade do Setecentos, enquanto o algodão agiu igualmente quanto ao Maranhão nas últimas décadas. Os africanos novos recém-desembarcados em Salvador também tiveram como destino as capitanias de Goiás, Sergipe, Alagoas, Rio Grande de São Pedro, Rio de Janeiro, Pernambuco e Pará.

Vários homens dessas regiões deslocavam-se a Salvador para comprar africanos escravizados. Outros tantos os encomendavam a comboieiros profissionais que movimentavam os caminhos dos sertões com frequência. Especialmente nas Minas Gerais, mulheres, muitas vezes forras, encomendavam a compra de escravos em Salvador ou no Rio de Janeiro para seu serviço ou revenda.

Todo esse comércio era fiscalizado por contrato régio que deveria cobrar no porto o imposto de “Saída dos Escravos”. Oficiais do contrato também atuavam nas passagens do interior (ou portagem/pedágio) e nas principais vilas, fiscalizando as guias emitidas no porto. O governo da capitania tinha o dever de fiscalizar para garantir o pagamento do que era devido ao rei.

Após comprarem os escravos no porto ou nas lojas espalhadas pelas freguesias de Nossa Senhora da Conceição da Praia e de Nossa Senhora do Pilar, comboieiros e comerciantes pagavam os direitos do *Contrato de Saída dos Escravos que vão desta Cidade da Bahia, por mar e terra, para as Minas do Ouro e Rio de Janeiro* e recebiam

---

<sup>906</sup> Schwartz, *Segredos internos*, cap. 13; Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 59-61; Albertina Vasconcelos, *Ouro: conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão – Bahia do século XVIII*, dissertação (mestrado em História), Unicamp, 1998, 228-237 e cap. 5; Barickman, *Um contraponto baiano*, cap. 5; Ana Paula de Albuquerque Silva, *Produção fumageira: fazendas e lavradores no recôncavo da Bahia 1774-1830*, dissertação (mestrado em História), UFBA, 2005, p. 68-92; Kátia Lorena Novais Almeida, *Escravos e libertos nas minas do Rio de Contas. Bahia, século XVIII*, tese (doutorado em História), UFBA, 2012; Maria J. Rapassi Mascarenhas, “Micro-produção na Bahia colonial (1760-1808)”, in. *XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas*, Rio de Janeiro, UFF, 2017, p. 1-9; Héliida Santos Conceição, *O Sertão e o Império: As vilas do ouro na capitania da Bahia (1700-1750)*, tese (doutorado em História), UFRJ, 2018, cap. 4. Em toda a Era da Escravidão a própria cidade do Salvador era uma forte consumidora de escravos para a sua economia, cf. Reis, *Rebelião Escrava no Brasil*, cap. 11; Souza, *Entre o “serviço da casa” e o “ganho”*, cap. 2; da mesma autora, *Tráfico, escravidão e liberdade*, cap. 6; Hicks, “Financing the Luso-Atlantic Slave Trade”, p. 289.

uma carta de guia, conforme se vê no anexo 6.1.

De posse da carta, o comprador deveria apresentá-la ao secretário de Estado para “examinar se já tem pago os direitos e passar passaportes”, garantindo, desse modo, a arrecadação régia.<sup>907</sup> Os passaportes para trânsito de escravos eram emitidos pelo governador da capitania e registrados em livro específico. Vejamos alguns exemplos.

Em 29 de agosto de 1718, o secretário de Estado Gonçalo Ravasco registrou no livro da secretaria que

desta Cidade da Bahia leva Gaspar Martins em sua companhia pelo Rio de Janeiro para as Minas do Ouro sete escravos: e por me mostrar pela Certidão junta havê-los já despachados e ter pago os direitos devidos lhe mandei dar este Passaporte pelo qual ordeno aos oficiais de guerra e justiça das partes por donde o dito Gaspar Martins fizer caminho o deixem passar livremente sem lhe por embaraço algum e este Passaporte lhe servirá por tempo de seis meses somente.<sup>908</sup>

Em 17 de dezembro de 1763, Francisco Mendes Galvão recebeu passaporte para levar 80 escravos às minas de Goiás, pelo sertão.<sup>909</sup> Quinze anos depois, em 16 de fevereiro de 1778, foi a vez de Diogo Azevedo dos Santos registrar o envio de treze escravos angolas para um destino não anotado.<sup>910</sup> Por fim, no início de dezembro de 1782, “Manoel Caetano da Fonseca mandou para o Maranhão duzentos e oitenta escravos novos a saber cento e quarenta machos e cento e quarenta fêmeas, todos de Benguela com a obrigação de apresentar uma lista de todos”.<sup>911</sup> Infelizmente não temos essa lista, e tantas outras envolvidas nesse comércio. Esses exemplos ilustram a mudança de destino e o volume de negócios ao longo do período em análise. Também há evidência que, por

---

<sup>907</sup> APEB, SCP, OR, nº 27, f. 165, doc. 77-b (Bahia, 20/08/1731). Esse documento refere-se à queixa dos oficiais da Secretaria por não receberem propinas nem emolumentos para conferência e emissão da carta de guia. Anos antes o vice-rei conde de Sabugosa havia seguido o que se passava no Rio de Janeiro e estabelecido o mesmo valor o que foi proibido imediatamente por d João V. o rei não perdeu a oportunidade de repreender o vice-rei “Me pareceu dizer-vos que não tínheis jurisdição para mandares praticar na Bahia o que eu tinha ordenado para o Rio de Janeiro, por especial resolução minha”, cf. AHU, CU, BA/AV, cx. 22, doc. 1945 (Bahia, 01/06/1725).

<sup>908</sup> APEB, SCP, mç. 248, f. 1.

<sup>909</sup> APEB, SCP, mç. 249, f. 44.

<sup>910</sup> APEB, SCP, mç. 626-13, f. 30. Apesar de constar na catalogação 1797, as datas limites de seu registro são 16/02/1778 a 22/05/1798.

<sup>911</sup> APEB, SCP, mç. 626-13, f. f. 240 (sem efeito) e 241 (transcrição). Como se vê esse passaporte está duplicado.

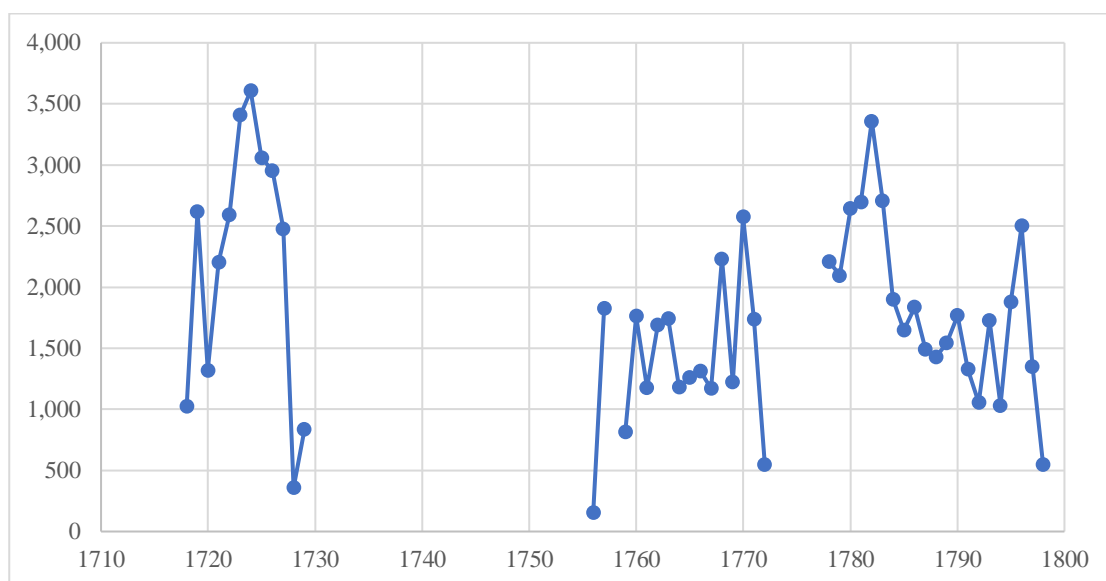


vezes, o escrivão não anotava todas as informações, como o destino e dados sobre os traficados.

Vejam, no geral, o que nos diz o conjunto desses dados.

Para os anos analisados nessa pesquisa, temos 10.061 passaportes e 47 carregações.<sup>912</sup> Somados adultos e crianças, dizem respeito à negociação de, pelo menos, 92.647 cativos. As condições da documentação acabam por reduzir o número real que certamente é maior que o apresentado.

O Gráfico 6.1 revela o fluxo da redistribuição de escravos a partir do porto de Salvador, ao longo do século XVIII. Notem-se os picos de revenda no auge da formação da mão de obra cativa para a produção dos produtos em destaque nesse capítulo: a década de 1720 para o ouro das Minas Gerais e a de 1780 para o cultivo do algodão no Maranhão e Pernambuco. Destaca-se ainda o longo hiato, entre 1730 e 1755, para o qual não temos os livros de passaportes, mas sabemos que houve grande comércio. Nireu Cavalcanti informa-nos que entre 1731 a 1735 entraram no porto do Rio de Janeiro 6.673 escravos vindos de Salvador; saídos de Pernambuco foram 6.438.<sup>913</sup>



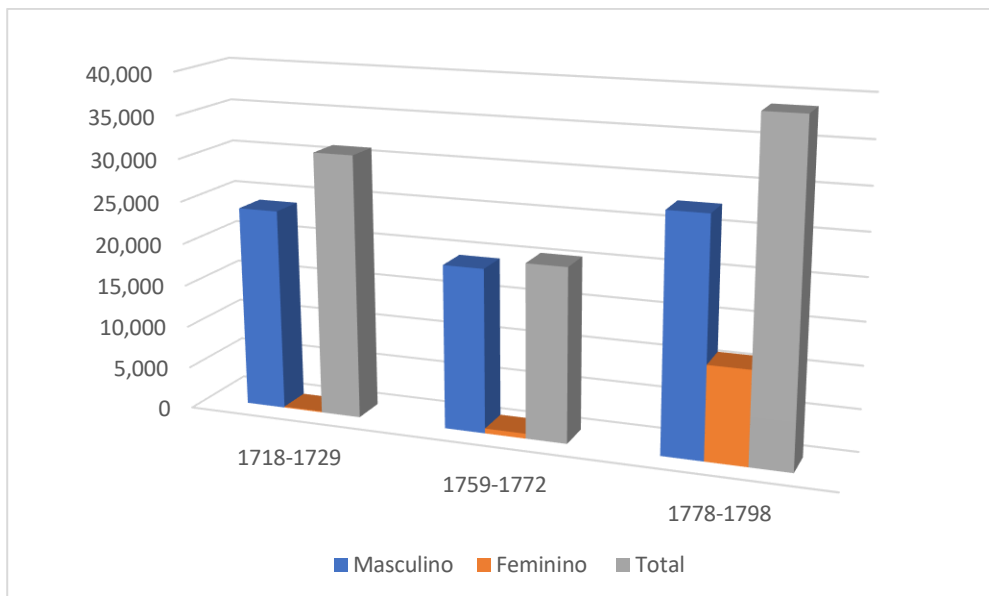
**Gráfico 6.1 – Total dos escravos redistribuídos por Salvador, 1718-1798**

Fonte: APEB, SCP, mç. 248 (1718-1729), 249 (1756-1772) e 626-13 (1778-1798); AHU, CU, BA/AV, cx. 134, doc. 10421 (1756-1757).

<sup>912</sup> O documento consultado para 1756-1757 não é um livro de passaporte, mas o registro de carregações de mercadorias, inclusive escravos, despachadas em Salvador, cf. AHU, CU, BA/AV, cx. 134, doc. 10421 (Bahia, 08/12/1757).

<sup>913</sup> Cavalcanti, “O comércio de escravos novos”, p. 53-54.

É possível conhecer o sexo de 82.605 adultos: 85,75% eram homens e 14,21% mulheres. Quarenta e sete carregações não entraram nesses cálculos por não haver registro do sexo ou da nação, apenas do número de cativos e dos nomes dos comerciantes.



**Gráfico 6.2 – Sexo dos escravizados saídos de Salvador, 1718-1798**

Fonte: APEB, SCP, mç. 248 (1718-1729), 249 (1756-1772) e 626-13 (1778-1798).

De início, salta aos olhos a altíssima taxa de masculinidade. Por mais óbvio que seja, uma vez que 70% dos negociados no tráfico atlântico eram homens, na redistribuição essa taxa alcança incríveis 85%, em média, e o cume de 99,49% para a série contemporânea ao *boom* aurífero. Atendendo aos padrões do mercado, em 1723, Manoel Simões Lisboa mandou uma carregação para Minas Gerais pelo Rio de Janeiro de “um negro novo da Costa da Mina *sem barba* [no valor de] 155\$000 réis”.<sup>914</sup> Manoel Simões e centenas de comerciantes como ele, responderam à ávida busca por braços masculinos fortes e jovens nas minas, marcando a forte concentração de homens, como mostrou Russell-Wood.<sup>915</sup> A tabela a seguir detalha melhor os três períodos em análise.

<sup>914</sup> APEB, SJ, LN, n° 39, f. 82v-83v, (Bahia, 23/03/1724), grifo meu. A carregação foi feita em 19/12/1723 e registrada no ano seguinte.

<sup>915</sup> Anthony J. R. Russell-Wood, *Escravos e libertos no Brasil colonial*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005 [1982], p. 166-168 e 171. Ver também Douglas Cole Libby, “As populações escravas das Minas setecentistas: um balanço preliminar”, in. Maria Efigênia Lage de Resende e Luiz Carlos Villalta, (orgs.), *História de Minas Gerais: as Minas setecentistas*, Belo Horizonte, Autêntica; Companhia do Tempo, 2007, v. 1, p. 421-422.

**Tabela 6.1 – Sexo dos escravizados saídos de Salvador, 1718-1798**

	Masculino		Feminino	
	#	%	#	%
1718-1729	23.854	99,49	120	0,51
1759-1772	19.343	97,09	579	2,91
1778-1798	27.666	71,47	11.043	28,53
<b>Total</b>	<b>70.863</b>	<b>85,79</b>	<b>11.742</b>	<b>14,21</b>

Fonte: APEB, SCP, mç. 248 (1718-1729), 249 (1756-1772) e 626-13 (1778-1798).

A tabela evidencia a mudança do padrão de sexo ao longo do século. Com destinos mais diversificados e com a agricultura figurando como o grande atrativo do mercado no último quartel da centúria, as mulheres ultrapassam os 28%, muito próximo dos estimados 26% de desembarques de mulheres para Bahia no último quartel.<sup>916</sup>

Em oitenta e cinco registros aparecem crianças, chamadas de “crias”. 76 passaportes registram apenas uma criança despachada. Os demais variaram entre duas e cinco “crias”. Para elas também não há anotação do sexo. Ao todo foram 103 crianças conforme se vê na tabela a seguir.

---

<sup>916</sup> São raros os dados sobre o padrão de gênero nos navios negreiros. Para que tenhamos uma ideia, vejamos o que mostra o *Slave Voyages*. A amostragem que dispomos é ínfima diante da realidade do comércio. Para o tráfico da Bahia (1690-1817) o TSTD apresenta dados para 28 viagens, nas quais 74% dos negociados eram homens. Nove viagens, entre 1718-1729, tiveram uma taxa de masculinidade na ordem de 85,9%; para 1759-1772 tem apenas dados para uma viagem com 80% de homens e, por fim, para 1778-1798 também há apenas uma com 74,6% de homens. Completando o período desta pesquisa, temos 70,2% de homens para 1799-1817, cf. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#statistics/>, acesso em 18/10/2021. Para todo o Brasil (1690-1817), em 66 viagens, 78,1% dos negociados na África eram homens, cf. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#statistics>, acesso em 18/10/2021. Analisando todo o tráfico, muito antes deste banco de dados, Herbert S. Klein apontou para dados muito próximos para o tráfico de mulheres e crianças. Disse ele que “os estudos do tráfico comprovam uma constante predisposição contra mulheres e crianças. As mulheres representavam uma média de um terço a um quarto dos africanos forçados a migrarem, e as crianças representavam uma média de 10% ou menos”, ver “Novas interpretações do tráfico de escravos no Atlântico”, *Revista de História* (São Paulo), nº 120 (1989), p. 14.

**Tabela 6.2 – Crianças escravizadas saídas de Salvador, 1719-1798**

<b>Destino</b>	<b># Passaporte</b>	<b># crianças</b>
Sergipe	20	26
Pernambuco	8	15
Minas Gerais	12	12
Rio de Janeiro	11	12
Rio Grande de São Pedro	6	7
Espírito Santo	5	7
Bahia	7	8
Outros	12	12
Indefinido	4	4
<b>Total</b>	<b>85</b>	<b>103</b>

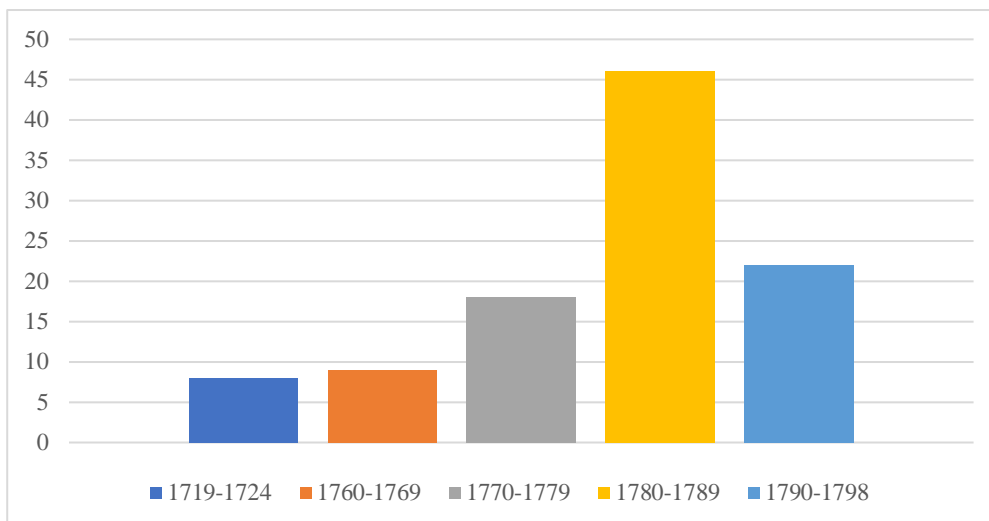
Fonte: APEB, SCP, mç. 248 (1718-1729), 249 (1756-1772) e 626-13 (1778-1798). Outros: Alagoas (5), Piauí (3), Rio São Francisco (2), Rio Grande do Norte (1), Nova Colônia do Sacramento (1).

Não há registro de crianças para o ano de 1718. Para os demais, a distribuição é irregular. Pouco sabemos delas. Em abril de 1769, José da Silva Mota levou para a Ilha Terceira, nos Açores, Rita, de um ano de idade, muito provavelmente vendida junto a sua mãe Maria. Apenas as duas constam do despacho desse passaporte.<sup>917</sup>

Todas as crianças redistribuídas entre 1719 e 1724 foram para Minas Gerais. A partir daí temos uma grande lacuna e as crianças retornam em 1760. Vejamos seus números por períodos no gráfico a seguir.

---

<sup>917</sup> APEB, SCP, mç. 249, f. 105.



### Gráfico 6.3 – Redistribuição de crianças (1719-1798)

Fonte: APEB, SCP, mç. 248 (1718-1729), 249 (1756-1772) e 626-13 (1778-1798).

Apesar da pequena amostra, em mais esse fenômeno o padrão da redistribuição segue o que a historiografia do tráfico transatlântico vem mostrando: o crescente número de crianças negociadas nos mercados negreiros africanos no final do Setecentos.<sup>918</sup>

A despeito de a historiografia mostrar que os africanos eram preponderantes na redistribuição, os dados sobre as nações africanas são bem lacônicos, em especial para o primeiro livro (1718-1729). Vejamos a distribuição dos registros ao longo do período.

---

<sup>918</sup> Paul Lovejoy, “The Children of Slavery - the Transatlantic Phase”, *Slavery and Abolition*, v. 27, n° 2 (2006), p. 197-217. Local de maior comércio com a Salvador, a Baía do Benim viveu um crescimento no comércio de crianças no final do XVIII como mostrou Lovejoy. Os dados de Angola computados por Miller e Gutiérrez mostram uma venda maior de crianças em Luanda na primeira metade do Setecentos, cf. Miller, *The way of death*, p. 346-348; Horacio Gutiérrez “O tráfico de crianças escravas para o Brasil durante o século XVIII”, *Revista História*, São Paulo, n° 120 (1989), p. 59-72. Os dados para Benguela (1762-1800) apresentam-se mais equilibrados ao longo do período, cf. “Um documento Inédito da História do Tráfico Negreiro”, *Afro-Ásia*, 1 (1965), p. 123-124, p. 123-124; este documento também este publicado em Cruz e Silva, “Benguela e o Brasil”.

**Tabela 6.3 – Nações africanas na redistribuição de escravizados, Salvador, 1718-1798**

<b>1718-1729</b>			
<b>Região</b>	<b>Nação</b>	<b>#</b>	<b>%</b>
África Ocidental	Mina	4	44,45
África Centrocidental	Angola	4	44,45
	Benguela	1	11,10
<b>TOTAL 1</b>		<b>9</b>	<b>100</b>
<b>1759-1772</b>			
África Ocidental	Mina	494	33,51
	Jeje	127	8,62
	Nagô	13	0,88
	Outros	6	0,41
	Cabo Verde	2	0,13
<b>Subtotal</b>		<b>642</b>	<b>43,55</b>
África Centrocidental	Angola	677	45,93
	Benguela	155	10,52
<b>Subtotal</b>		<b>832</b>	<b>56,45</b>
<b>TOTAL 2</b>		<b>1.474</b>	<b>100</b>
<b>1778-1798</b>			
África Ocidental	Mina	3.754	22,51
	Jeje	167	1,00
	Nagô	39	0,24
	Outros	3	0,02
<b>Subtotal</b>		<b>3.963</b>	<b>23,77</b>
África Centrocidental	Angola	9.414	56,45
	Benguela	3.199	19,18
	Outros	98	0,59
<b>Subtotal 2</b>		<b>12.711</b>	<b>76,22</b>
África Oriental	Moçambique	2	0,01
<b>TOTAL 3</b>		<b>16.676</b>	<b>100</b>
<b>TOTAL GERAL</b>		<b>18.159</b>	<b>-</b>

Fonte: APEB, SCP, mç. 248 (1718-1729), 249 (1756-1772) e 626-13 (1778-1798).

Os números mostram uma aparente contradição entre o tráfico internacional de Salvador e sua redistribuição. Apesar de ter comércio mais direto com a Costa da Mina, nos registros da nação predominaram os africanos centrocidentais com 74,6% dos 18.159 africanos com nação identificada.

Seria muito simples compreender isso dentro da lógica da preferência baiana pelos africanos *mina* em detrimento dos *angolas*. Aqueles também eram os preferidos nas zonas auríferas e mais abundantes no mercado baiano; portanto, tais dados escondem a realidade do comércio Salvador-Minas Gerais na primeira metade do século. Como no primeiro livro (1718-1729), temos menos detalhamento, não são evidenciados os milhares de africanos da Costa da Mina revendidos pela Bahia. Porém, esse padrão étnico é revelado quando se analisa a composição étnica mineira do período em documentos eclesiásticos e inventários *post-mortem* nos quais predominam os africanos ocidentais: minas, couranas, cobu, ladana e sabaru.<sup>919</sup>

Para o fim do século, temos maior detalhamento com a forte presença de angola e benguelas, sendo revendidos a partir da Bahia. As fortes ligações entre Salvador e São Felipe de Benguela na segunda metade coincide com o auge desta praça no tráfico. Conforme mostra o TSTD, entre 1771 e 1790 Benguela vendeu para Bahia 20.208 cativos. Alta também vivida no comércio de Luanda.<sup>920</sup>

Como mostrou Alexandre V. Ribeiro, quando o escrivão registra “escravos novos” indica que são africanos recém-chegados, reforçando o argumento do alto padrão de africanidade da terceira rota do tráfico. O autor interpretou a alta taxa de africanidade como uma ação política colonial para evitar a povoação dos sertões com crioulos já conhecedores da cultura e vícios locais. Indo na contramão de uma historiografia da escravidão, já bastante desenvolvida à época de suas pesquisas, ele afirmou “que a manutenção do sistema escravista na América portuguesa se dava via aculturação, a partir do comércio de escravos novos para mercados regionais. O africano importado pelo tráfico contra sua vontade, não se integrava na vida da nova terra, não se ‘nacionalizava’, e não adotava o Brasil como nova ‘pátria’”. Ribeiro mostrou o paralelismo entre os

---

<sup>919</sup> Russell-Wood, *Escravos e libertos*, p. 169-170. Sobre as nações citadas, ver Moacir Maia, “O apadrinhamento de africanos em Minas colonial: o (re)encontro na América (Mariana, 1715-1750)”, *Afro-Ásia*, nº 36 (2007), p. 56-59. Maia achou apenas um angola e um congo no universo de 1.351 batismos. Para uma análise mais completa da composição étnica da escravaria mineira ver Moacir Maia, “Uma identidade litorânea: os chamados courás na África e em Minas Gerais (século XVIII), in. Rodrigues, Lima, Farias (orgs.), *A diáspora mina*, p. 163-199; do mesmo autor, *De reino traficante a povo traficado*, cap. 2.

<sup>920</sup> <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#tables>, acesso em 30/09/2021.

números e os perfis do tráfico atlântico e a redistribuição, a exemplo da alta taxa de masculinidade, mas preferiu investir numa interpretação política, da qual eu discordo, em que “os senhores escravistas apostavam”.<sup>921</sup>

Ora, é fato que a renovação da mão de obra cativa no Brasil se deu via tráfico internacional. Também é sabido que tivemos uma reprodução natural em cativo, mas insuficiente para substituir os cativos mortos ou alforriados. O Recôncavo baiano é um bom exemplo de crioulição já no século XVIII, porém a quantidade de crioulos era mais alta na cultura do tabaco (71% entre 1750-1800) do que nas grandes *plantations* de cana de açúcar (54,6%), mostra-nos Nicolau Parés.<sup>922</sup>

Como afirma Daniele Souza, Salvador era uma cidade africanizada, por sua renovação internacional de mão de obra, e os pouco mais de 37% de escravos crioulos que possuía eram “preferidos pelos senhores para serem engajados, ainda pequenos, no aprendizado de ofícios especializados”.<sup>923</sup> Vemos, pois, que os senhores não revenderiam crioulos e africanos já com ofícios e ladinizados tão facilmente.<sup>924</sup> Dizia Antonil no início do século que

em poucos anos [os africanos] saem ladinos e espertos, assim para aprender a doutrina cristã como para buscarem modo de passar a vida, e para se lhes encomendar um barco, para levarem recados e fazerem qualquer diligência das que costumam ordinariamente ocorrer. [...] Dos ladinos se faz escolha para caldeireiros, carapinas, calafates, tacheiros, barqueiros e marinheiros, porque estas ocupações querem maior advertência.<sup>925</sup>

---

<sup>921</sup> Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 97-100. Libby, “As populações escravas das Minas”, p. 425-427.

<sup>922</sup> Luis Nicolau Parés, “O processo de crioulição no recôncavo baiano (1750-1800)”, *Afro-Ásia*, nº 33 (2005), p. 103- 109. A década de 1760 apresentou uma taxa de 58,5% de africanidade, mas a média da segunda metade é puxada para baixo por conta dos 39% de africanos nos inventários abertos entre 1790-1800 (provavelmente africanos comprados 20 ou 30 anos antes, período de recessão econômica). O aquecimento da economia açucareira nos anos 1790 e a compra de africanos novos serão refletidos nos inventários do início do XIX (1801-1820) com taxa de africanidade em 50,7%.

<sup>923</sup> Souza, *Tráfico escravidão e liberdade*, p. 201-202.

<sup>924</sup> Ensina João José Reis que ladino era o “africano que aprendera a entender e manipular muitos dos símbolos culturais, protocolos sociais e circuitos mercantis do Brasil escravista, que se tornou perito nos costumes e valores do homem branco, sem abandonar muitos dos costumes e valores africanos”, ver “De escravo a rico liberto”, p. 62.

<sup>925</sup> Antonil, *Cultura e opulência*, p. 98. O jesuíta diz que o preço de um crioulo com ofício poderia alcançar 500 oitavas de ouro (750\$000 réis), enquanto um valeria 180\$000, um molecao 375\$000, e um “negro bem feito, valente e ladino” 450\$000 réis, cf. p. 238. Levar um crioulo para se vender nas minas, nos primeiros anos da



Pelo menos para a década de 1710, o início das remessas para as minas auríferas, a Coroa cobrava 6 oitavas de ouro por cada escravo pardo e 4 oitavas por “escravo preto”, leia-se africano, remetidos para a região.<sup>926</sup> Ainda que essa diferenciação tenha caído, passando a 2 oitavas por escravo a partir de 1718, insisto em quesitos econômicos como justificativa para o domínio de africanos nas rotas dos sertões. Portanto, é lógico que os africanos novos dominaram a redistribuição no mercado interno.

O padrão de africanidade também é alto quando olhamos para os inventários *post-mortem* de Salvador. Estes documentos refletem não apenas a escravidão urbana, mas também os escravos de propriedades rurais no Recôncavo e regiões próximas, incluindo Sergipe, cujos senhores residiam na capital. Para a primeira metade do Setecentos, Carlos Silva Jr. aponta para 62,9% de africanos entre os escravos arrolados nesse tipo de fontes. Em pesquisa mais recente, Daniele Santos mostra uma leve diferença quando analisado todo o século XVIII: 62,5% de africanos.<sup>927</sup> Tais números confirmam o tráfico como o oxigênio do trabalho cativo da capital baiana, assim como mostra um cenário estável ao longo do século.

Apenas 473 (4,69%) despachos trazem alguma informação sobre o trabalho a ser desempenhado pelos escravos despachados. A fonte é lacônica o suficiente para não explicar se os escravos sabiam algum ofício ou se o senhor tinha expectativa de colocá-los naquele citado serviço. Creio nessa última hipótese. Todos são do período de 1759 a 1798 e trazem informações bastante amplas, conforme podemos acompanhar no gráfico a seguir. Reforço que estes dados não traduzem as discussões propagandas do tráfico quanto às nações africanas. Exemplo disso dá-nos o capitão Manoel Caetano da Fonseca que, em 1781, mandou ao Alferes Ambrozio Henrique, no Pará, 250 escravos sem nação identificada (140 homens e 110 mulheres) “para o serviço de sua casa, lavouras e fábricas”. Ou ainda, o capitão João José de Souza que, seis anos depois, levou ao Maranhão 42 homens e 38 mulheres, todos minas, “para o serviço de sua casa, e dispor naquela cidade”.<sup>928</sup> Veremos este caso mais à frente.

---

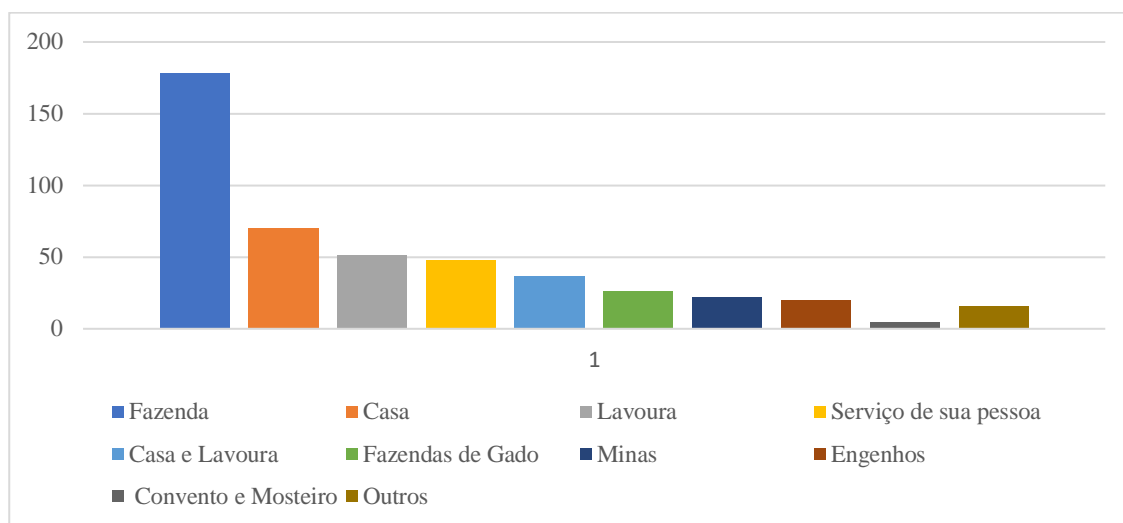
mineração era um bom negócio para o tratante, não necessariamente para quem o vendesse na cidade como Salvador.

<sup>926</sup> Friedrich Renger, “O quinto do ouro no regime tributário nas Minas Gerais”, *Revista do Arquivo Público Mineiro*, ano XLII (2006), p. 103.

<sup>927</sup> Silva Jr., *Identidades afro-atlânticas*, p. 76; Souza, *Tráfico, escravidão e liberdade*, p. 201.

<sup>928</sup> APEB, SCP, mç. 626-13, f. 102v (1781) e 316v (1787).

Fica, no entanto, subtendido que a maioria daqueles destinados às “minas” atuariam especialmente na extração de ouro e diamantes.



**Gráfico 6.4 – Ocupações registradas nos passaportes, 1759-1798**

Fonte: APEB, SCP, mç. 249 e 626-13.

Para o período que cobre 1756 a 1798, as pesquisas de Alexandre Ribeiro e Iasmim Cezar mostraram que os despachos em Salvador apresentam grande número de pessoas envolvidas nesse comércio, tanto pelos caminhos dos sertões quanto pelo marítimo. Porém, destacou Ribeiro que a alta concentração dos negócios foi uma característica importante da atividade.<sup>929</sup>

Apesar da diversidade de indivíduos, não podemos nos deixar levar pelas aparências. Para que isso pudesse ser feito com o mínimo de segurança, usavam rotas tradicionais que garantissem aos viajantes abrigo noturno e abastecimento de água e comida. Conhecer os caminhos era primordial para evitar quilombos, populações indígenas inimigas e grupos de bandidos.<sup>930</sup> Essa “multidão” de pequenos comerciantes certamente engrossavam tropas lideradas por comboieiros experimentados na rotina dos sertões. Os que não vinham pessoalmente buscar os cativos mandavam suas encomendas

<sup>929</sup> Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 118-121; Cezar, *A última rota atlântica*, p. 106-118.

<sup>930</sup> Angelo Alves Carrara, *Minas e currais: Produção rural e mercado interno de Minas Gerais, 1674-1807*, Juiz de Fora, Ed. UFJF, 2007. Sobre os caminhos dos sertões baianos ver Eivaldo Fagundes Neves e Antonieta Miguel (orgs.), *Caminhos do sertão. Ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos sertões da Bahia*, Salvador, Arcadia, 2007; Ivo, *Homens de caminhos. Sobre os perigos dos caminhos dos sertões baianos* ver Geraldo Antonio da Silva “*As embrulhadas de Jacobina nunca terão fim*”: criminalidade e justiça na vila de Jacobina (1720-1743), monografia (graduação em história), UNEB/DCH-IV, 2014.

ao mercado da Bahia, o “empório do universo”.<sup>931</sup> Muitos traziam gado vivo e seus subprodutos semi-beneficiados, outros vinham das minas auríferas de Minas Gerais, Goiás, ou mesmo da Bahia, especialmente para comprar africanos escravizados.

### **As minas diminuem, mas não acabam (1718-1772)**

E o pior é que maior parte do ouro que se tira das minas passa em pó e em moedas para os Reinos estranhos, e a menor é a que fica em Portugal e nas cidades do Brasil.<sup>932</sup>

O ouro do Brasil incrementou o progresso mundial, enriqueceu a Inglaterra e proporcionou um século de fartura à Coroa Portuguesa.<sup>933</sup>

Conforme denunciou Antonil, em 1711, logo nos primeiros anos de atividade nas minas, ainda denominadas de Minas do Ouro de São Paulo, “de todas as partes do Brasil se começou a enviar tudo o que dá a terra, com lucros não somente grandes mas excessivos”.<sup>934</sup> Os comerciantes da Bahia corriam riscos maiores, uma vez que o caminho que faziam suas mercadorias pelos sertões até as minas foi proibido por ordem régia de d. Pedro II, rei de Portugal em 1701. No ano seguinte, a proibição foi reiterada por bando do governador carioca d. Artur de Sá e Menezes, que impedia o contato das minas com a Bahia pelo sertão.<sup>935</sup> Esse contexto já nos mostra a impossibilidade de conhecer com rigor os números do comércio eventual via Rio de Janeiro ou de contrabando por terra.

Por fim, uma ordem régia de 27 de fevereiro de 1711 abria o comércio de escravos

---

<sup>931</sup> Mascarenhas, “Salvador e seu recôncavo”. Sobre comboieiros ver Furtado, *Homens de negócio*, cap. 4; Júnia F. Furtado, “Teias de negócios: conexões mercantis entre Minas do ouro e a Bahia, durante o século XVIII” in João Fragoso, Manoel Florentino, Antônio C. J. de Sampaio, Adriana Campos (orgs.), *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*, Vitória, Edufes; Lisboa, ICT, 2006, p. 165-192; Venâncio e Furtado, “Comerciantes, tratantes e mascates”, p. 102; Cezar, *A última rota Atlântica, passim*.

<sup>932</sup> Antonil, *Cultura e opulência*, p. 284.

<sup>933</sup> Roberto Simonsen, *História econômica do Brasil (1500-1820)*, 3ª ed., São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1957 [1937], p. 293.

<sup>934</sup> Antonil, *Cultura e opulência*, p. 234-238. À p. 235, nota 84, Diniz Silva discute a proibição do caminho da Bahia.

<sup>935</sup> Carrara, *Minas e currais*, p. 124-132; Libby, “As populações escravas das Minas”, p. 426-430; Isnara Pereira Ivo, “Governo e administração do comércio e dos caminhos da Bahia e de Minas Gerais no século XVIII”, in Maria do Carmo Pires, Francisco Eduardo de Andrade e Alex Fernandes Bohrer (orgs.), *Podere e lugares de Minas Gerais. Um quadro urbano no interior brasileiro, século XVIII e XIX*, São Paulo, Scortecci; Ouro Preto, Ed. UFOP, 2013, p. 155-169.

a todas as capitanias, acabando com a exclusividade do Rio de Janeiro e iniciando a cobrança de 6\$000 réis por “peça de Índia” de Angola e 3\$000 pela vinda da Costa da Mina, “por serem estes mais inferiores, e de menos serviços que os de Angola”. Quatro anos depois, esses valores foram uniformizados em 4\$500 réis.<sup>936</sup> Em 1724, foi estabelecido o novo contrato dos direitos de saída dos escravos da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro para as minas cujo arrematante foi Jerônimo Lobo Guimarães (triênio 1725-1727). Os valores foram novamente atualizados em 9\$000 réis por cabeça ou metade se fosse do Rio de Janeiro por terra.<sup>937</sup>

É a partir do controle fiscal desse comércio interno que passaremos a ter mais informações para seu estudo, porém, para a Bahia, o primeiro livro de registro dos passaportes emitidos pela Secretaria de Estado é de 1718. Contudo, sabe-se que entre 14 de agosto de 1714 e 5 de julho de 1715 foram remetidos de Salvador para Minas Gerais 3.435 escravos, um número que se mostrava próximo das médias das décadas imediatas.<sup>938</sup> Em relatório sobre o triênio 1722-1725, o vice-rei conde de Sabugosa informava d. João V que tinham ido para as Minas Gerais “pelo caminho do sertão 4.471 escravos e pelo Rio de Janeiro 2.389; que ao todo fazem 6.860 escravos”.<sup>939</sup>

A historiografia da escravidão já demonstrou a força da propaganda dos traficantes e a preferência dos mineiros pelos africanos comercializados na Costa do Ouro ou na Costa da Mina.<sup>940</sup> Os povos destas regiões eram cobiçados quer pelo seu conhecimento das técnicas de mineração do metal dourado, quer pelo domínio do “feitiço” em encontrar ouro.<sup>941</sup> Ao mesmo tempo, a historiografia do tráfico reconhece que, no século XVIII, 62% dos africanos desembarcados no porto de Salvador provinham da Costa da Mina.

---

<sup>936</sup> ABN, v. 28, p. 294-296. Esse documento também foi utilizado por Angelo Alves Carrara, *Receitas e despesas da Real Fazenda do Brasil, século XVIII: Minas Gerais, Bahia, Pernambuco*, Juiz de Fora, Ed. UFJF, 2009, p. 199, 232-234.

<sup>937</sup> Azevedo, *O negócio dos contratos*, p. 116.

<sup>938</sup> Rau e Silva (orgs.), *Os manuscritos da Casa de Cadaval*, p. 143. Citado por Noya Pinto, *O ouro brasileiro*, p. 44-45.

<sup>939</sup> Index de várias notícias pertencentes ao Estado do Brasil e do que nele obrou [...] no tempo do seu governo. Anos 1730-1737, (Manoel Rodrigues Vieira, Bahia, 12/04/1730), IHGB, Arq. 2.4.8, f. 100fv. Os dados referem-se exatamente à arrematação do triênio de 04/07/1722 a 03/06/1725.

<sup>940</sup> Ver capítulo 1. Ver também Silva Jr., *Identidades afro-atlânticas*, cap. 3; Almeida, *Escravos e libertos nas minas do Rio de Contas*. Os africanos provenientes da Costa do Ouro vinham em navios cujo destino era a Costa da Mina, que nesse momento funcionava como um destino genérico para a costa ocidental africana. Em geral eles eram adquiridos das mãos de ingleses e holandeses que dominavam aqueles portos e obrigavam os portugueses a comprá-los em troca do tabaco e do ouro brasileiros, ver Silva Jr., “Rotas, direções e etnicidade”, p. 217-250.

<sup>941</sup> Silva Jr., *Identidades afro-atlânticas*, p. 123.

Enquanto isso, o destino de 65% dos africanos negociados no Golfo do Benin, no mesmo período, era a Bahia.

Ao longo da centúria, o porto de Salvador foi protagonista do abastecimento de todas as capitânicas da América portuguesa de africanos e crioulos escravizados. Alexandre Vieira Ribeiro, Júnia Furtado, Carlos Kelmer Mathias e Raphael Santos já mostraram a forte participação baiana no mercado negreiro das Minas Gerais na primeira metade do século.<sup>942</sup> Em Sabará, em 1732, Manoel de Souza Moreira e Domingos Dias Torres registraram uma sociedade para comprar escravos na Cidade da Bahia e levá-los para aquelas minas.<sup>943</sup> Oito anos depois, em Salvador, uma sociedade com a mesma finalidade foi celebrada entre João de Souza Brito e Paulo Rodrigues Ferreira para abastecer de escravos aquela vila mineira.<sup>944</sup>

Estes são apenas exemplos das negociações, envolvendo o circuito Bahia-Minas Gerais. Algumas sociedades, como as citadas, foram registradas em cartório; a maioria delas, porém, não o foram. De um modo ou de outro, é certo que centenas ou milhares de comboieiros movimentaram a longa rota sertaneja de abastecimento de cativos da Bahia para as minas do ouro.<sup>945</sup>

Um tráfico conhecido, porém, pouco estudado, foi o praticado por mulheres, muitas delas forras. Para algumas delas, os caminhos do ouro também eram o caminho da liberdade. Foi o caso de Antônia Nunes dos Anjos, nascida na Bahia, filha de Maria e Antônio, ambos da Costa da Mina. Ao fazer seu testamento em 1740, ela afirmou: “declaro que sou forra há mais de vinte e tantos anos e me forrei no Caminho da Bahia”.<sup>946</sup> Chamo a atenção para a participação de pessoas forras e livres relativamente pobres, em especial mulheres, como agentes mercantis. Muito provavelmente, em grande parte dos

---

<sup>942</sup> Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, cap. 3; Furtado, *Homens de negócio*, cap. 4; Furtado, “Teias de negócios”, p. 165-192; Carlos L. Kelmer Mathias, “Nos ventos do comércio negreiro”, p. 89-129; do mesmo autor, *As múltiplas faces da escravidão*; Santos, *Minas com Bahia*, cap. 6. Listo aqui alguns dos principais trabalhos que se detiveram mais ao comércio das minas com a Bahia e seus agentes, consciente de que inúmeros autores trataram do tema, muitos deles estão citados ao longo dessa pesquisa.

<sup>943</sup> IPHAN, MO/CBG, LN(CPON) 06(-), f. 108v-110. O documento também foi usado por Santos, *Minas com Bahia*, p. 275-276 (quando consultou a cota ainda era a antiga: LN, 1º Ofício, 06(05)).

<sup>944</sup> “Escritura de Sociedade e contrato e obrigação que fazem João de Souza Britto e Paulo Roiz Ferreira na forma abaixo declarada.” [03/06/1740], APEB, Seção Judiciária, Livros de Notas, Nº 70-A, fl. 58v-62f. Agradeço a Urano Andrade por enviar-me esse documento.

<sup>945</sup> Carrara, *Minas e currais*, cap. 3; Mathias, “Nos ventos do comércio negreiro”; Santos, *Minas com Bahia*, cap. 6.

<sup>946</sup> Testamento de Antônia Nunes dos Anjos, IPHAN, MO/CBG, LT (CPO) 07(13), Livro de registro de testamento (1741), f. 15v-18.

casos, os homens começaram por participar com o seu trabalho. Mesmo tendo poucas posses, também financiavam, ainda que com pequenas quantias, os grandes projetos comerciais do período. Mandando uma carregação hoje a Salvador, amanhã à Índia, no computo final essas pessoas movimentaram somas importantes de capitais, a justificar uma pesquisa focada em sua vida econômica.

Também para elas, isso significava diversificar suas atividades econômicas reinvestindo o que auferiam em suas vilas e arraiais na redistribuição de escravos dos portos litorâneos para as minas. Foi o caso de Rosa Maria da Conceição, africana da Costa da Mina, que foi lembrada por várias testemunhas em um processo que correu contra ela em 1748. Manoel Cardozo, morador no bairro de Antônio Dias, em Vila Rica, disse que “ela tinha comprado e costumava comprar escravos com ouro a vista quando achava ocasião de comprar barato”. Antônio Guedes de Carvalho disse que sua vizinha Rosa “comprava vários escravos e mandava vir outros do Rio de Janeiro”; ainda afirmou que a viu pagando alguns escravos a ouro.<sup>947</sup>

Às Minas Gerais acorriam também comerciantes de escravos que viviam nos sertões da Bahia. “Não podendo ir a Salvador” pagar os impostos devidos, o comerciante levava ou mandava os escravos diretamente para as minas, no que podemos chamar de um tráfico inter-sertões. É o que revelam os registros da Casa dos Contos de Minas Gerais. Como várias localidades do interior da capitania da Bahia eram distantes de Salvador, era comum os escravos destas localidades serem enviados para a (re)venda nas Minas Gerais e lá serem cobradas as taxas, com a ressalva de não terem passado pela Alfândega de Salvador por conta da distância.<sup>948</sup>

No dia 18 de julho de 1718, o padre Francisco Bernardes Paulino deu entrada na provedoria da Vila Real de Nossa Senhora da Conceição para pagar os tributos de trinta escravos enviados pelo capitão Antônio Rodrigues Pinheiro do sertão da Bahia e dos quais pagou 135\$000 réis, equivalendo a 4\$500 réis por cada. Como esta é uma documentação bem simples, não sabemos as nações – caso alguns deles fosse africano –, nem o sexo. Apenas para termos uma noção deste comércio, no mês de julho de 1718, foram registrados 85 escravos enviados do sertão da Bahia para Minas Gerais. Não podemos, contudo, tomar este dado como uma média mensal, uma vez que não temos listas para

---

<sup>947</sup> Traslado de Libelo Cível contra Rosa Maria da Conceição (Vila Rica, 1748), AHMI, cx. 159, cód. 2161, fl. 49, 52v-53.

<sup>948</sup> APM, CC, mç. 1032, Termos de Fianças e registros de negros vindos do sertão da Bahia, 1718-1720.

compor uma documentação serial conclusiva.<sup>949</sup>

Uma vez conhecidos os meandros do abastecimento de mão de obra cativa às minas, vejamos como se comportaram os números desse comércio e a sua relação com a produção aurífera ao longo do século. A tabela seguinte mostra a saída de escravos de Salvador para as capitanias auríferas de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Bahia. Inclui o Rio de Janeiro, por ser a segunda rota para Minas Gerais.

**Tabela 6.4 – Escravos enviados de Salvador para capitanias auríferas, 1720-1798**

	<b>Minas Gerais</b>	<b>Rio de Janeiro</b>	<b>Bahia</b>	<b>Goiás</b>	<b>Mato Grosso</b>
1718-1720	4.723	90	-	-	-
1721-1725	12.888	223	51	-	-
1726-1729	4.450	10	86	-	-
1756-1757	371	664	-	941	-
1759-1760	2.412	31	25	70	-
1761-1765	5.137	276	114	1.125	-
1766-1770	3.648	1.701	722	1.005	239
1771-1772	912	728	229	20	-
1778-1780	315	740	244	25	8
1781-1785	241	1.375	471	13	5
1786-1790	100	548	767	100	3
1791-1795	53	419	1.223	17	8
1796-1798	12	65	786	10	-
<b>Total</b>	<b>35.262</b>	<b>6.870</b>	<b>4.718</b>	<b>3.326</b>	<b>263</b>

Fonte: APEB, SCP, mç. 248 (1718-1729), 249 (1756-1772) e 626-13 (1778-1798); AHU, CU, BA/AV, cx. 134, doc. 10421 (1756-1757).

Entre 1718 e 1729, a capitania de Minas Gerais domina o mercado negreiro de Salvador. Ainda nos anos 1760, a capitania lidera as compras entre as capitanias auríferas, mas já indicando um declínio que acompanha a queda na produção do metal.<sup>950</sup> Após 1770, o envio de africanos para Minas Gerais nunca voltou aos números da década anterior. Quanto ao Rio de Janeiro, é bom lembrar que esses escravos também eram

<sup>949</sup> APM, CC, mç. 1032, f. 76v-77.

<sup>950</sup> Noya Pinto, *O ouro Brasileiro*, p. 112-117.

comercializados para a Nova Colônia do Sacramento e Rio Grande de São Pedro ou contrabandeados para o Rio da Prata.

É notável o auge do comércio entre Salvador e Goiás nos anos de 1761 a 1770, quando sua produção começa a reduzir-se. Contudo, o auge do ouro goiano ocorreu em 1745 e 1754, período para o qual não temos dados de saída de escravos de Salvador com esse destino. Sem qualquer dado desse tráfico, Noya Pinto afirmou que “tudo faz acreditar que grandes levadas de negros tivessem sido conduzidos do Recôncavo, via São Francisco, e, direção principalmente das minas de Natividade, São Félix, Arraias e Cavalcante”.<sup>951</sup> Quando os destinos goianos são registrados, o mais frequente é Natividade com 26 passaportes e 166 escravos despachados. O maior comboio levou 82 escravos (66 homens e 16 mulheres) em 1789.

É necessário fazer uma ressalva quanto à presença da Bahia nessa tabela. A maior produção de ouro na capitania ocorreu em Jacobina e Rio de Contas, porém, sua produção foi sempre pequena. Mais rentáveis foram as Minas Novas de Araçuaí e Fanados, que integraram o território baiano desde sua descoberta, em 1727, até passarem à capitania de Minas Gerais em 1757. Assim sendo, optei por manter na Bahia o cômputo desses dados. Em 1781, o interior da Bahia passa a receber de Salvador mais escravos do que Minas Gerais, mantendo-se assim até 1798. Essa crescente compra baiana de escravos foi impulsionada pelo cultivo do algodão, em Caetitê, no último quartel do século XVIII.

Na segunda metade do Setecentos, Minas Gerais viveu uma “economia mais equilibrada, baseada na agricultura”.<sup>952</sup> Estes dados estão em consonância com o que afirmou Angelo Carrara: “a decadência das lavras auríferas – ou seja, em termos concretos, a diminuição da produção de moeda – explica o declínio da importação de escravos e de tudo o necessário à reprodução do escravismo”.<sup>953</sup> As listas populacionais mineiras confirmam o declínio da relação íntima entre o tráfico internacional e a economia aurífera. Entre 1795 e 1804, das grandes zonas mineradoras, apenas Mariana

---

<sup>951</sup> Noya Pinto, *O ouro Brasileiro*, p. 96-114, citação à p. 100; Maria Lemke Loiola concorda que fora o caminho do sertão, saído de Salvador e passando por Cachoeira, o percorrido pela maioria dos africanos levados a Goiás, cf. “Rotas do tráfico Atlântico entre Goiás e África: o caminho do sertão”, *Hist.R.*, Goiânia, v. 15, nº 2 (2010), p. 285-302

<sup>952</sup> Russell-Wood, *Escravos e libertos*, p. 164-168. Angelo Alves Carrara; Maximiliano Mac Menz; Felipe de Souza Melo e Rodrigo da Costa Dominguez, “The Brazilian Economy During the Old Regime Crisis (C. 1750-1807)”, *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, (2022), p. 1-28.

<sup>953</sup> Carrara, *Minas e currais*, p. 145.



possuía pouco mais da metade dos escravos nascidos na África. Na “pequena comunidade de Gama, ainda voltada mineração aurífera”, 132 africanos trabalhavam juntamente a 83 crioulos.<sup>954</sup>

Antes disso, no entanto, no seu auge, o ouro foi de grande importância para o comércio internacional português.

### **Homens de negócio, mercadorias estrangeiras, tráfico atlântico e redistribuição**

Conforme dito inicialmente, a descoberta das minas auríferas abriu uma demanda insaciável por mão de obra escravizada no Brasil. Os homens de negócio responderam ao mercado interno, enviando milhares de africanos novos para onde se pagava bem por eles e em ouro.<sup>955</sup> Os capitais dos homens de negócio do Reino e ilhas também logo afluíram a esse lucro (quase) certo.<sup>956</sup> A notícia correu na Europa, causando inveja entre as Coroas e instigando os comerciantes a fazer parcerias com portugueses e casas comerciais estrangeiras estabelecidas em Portugal. Na correspondência consular e mercantil, intensificaram-se as informações sobre as frotas do Brasil e a quantidade de ouro nelas

---

<sup>954</sup> Libby, “As populações escravas das Minas”, p. 427.

<sup>955</sup> Antonil, *Cultura e opulência*, p. 226-232; Boxer, *A idade de ouro do Brasil*, cap. 2; Russell-Wood, *Escravos e libertos*, passim; Disney, *A História de Portugal*, p. 366-378.

<sup>956</sup> Sobre as relações dos homens de negócio de Salvador com reinóis ver capítulos 3 e 5; ver também Leonor Freire Costa, “Entre o açúcar e o ouro: permanência e mudança a organização dos fluxos (séculos XVII e XVIII)”, in. Fragoso, Florentino, Sampaio, Campos (orgs.), *Nas rotas do Império*, p. 97-134; Guimarães, “O fidalgo-mercador: Francisco Pinheiro”, p. 41-47; Menz, “Capital, guerra e crédito”. Sobre a atuação da comunidade mercantil de Lisboa no Atlântico, cf. Menz, “Uma comunidade em movimento”. Comparadas a muitas casas comerciais europeias, são raros os casos de escrituração mais completa portugueses ou estrangeiras atuantes no Império lusitano moderno, desse modo, acompanhar a correspondências dos homens de negócio, suas encomendas e informações do mercado torna-se um desafio maior. Encontramos uma boa documentação para duas delas na virada do século XVII para o XVIII: Antônio Coelho Guerreiro, Francisco Pinheiro, cf. Virgínia Rau, *O livro de razão de Antônio Coelho Guerreiro*, Lisboa, Companhia de Diamantes de Angola, 1956; Donovan, *Commercial enterprise*. No mesmo período, dois governadores mantiveram importante comércio deixando uma boa correspondência: Duarte Sodré e Luís César de Meneses, cf. Maria Júlia de Oliveira e Silva, *Fidalgos-mercadores no século XVIII: Duarte Sodré Pereira*, Lisboa, INCM, 1992; Leonardo A. de Siqueira Oliveira, *Redes de poder em governanças do Brasil à Angola: Administração e comércio de escravos no Atlântico Sul (Luís César de Meneses, 1697-1701)*, dissertação (mestrado em história), UFF, 2013. As relações de comerciantes de Salvador com estrangeiros podem ser conferidas em Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 58-64; Moreira, *Os mercadores de Viana*, p. 181-205; Strum, *O Comércio do Açúcar*, cap. 9. Para o início do Oitocentos Albuquerque analisou a correspondência de uma pequena casa mercantil de Lisboa, cf. “A rede comercial da sociedade dos Irmãos Silva Milheiros”, p. 89-107. Sobre a dimensão da correspondência mercantil ver Trivellato, *Familiaridade entre estranhos*, p. 317-318 e 525-526 (notas 5-6).

transportada.<sup>957</sup>

As companhias monopolistas europeias para o comércio da Costa da Mina e os homens de negócio ingleses deram ordens a seus representantes na África para comerciar com os navios luso-brasileiros que levaram ouro, legal ou ilegalmente.<sup>958</sup> Nem tudo era contrabando na Costa da Mina, lembremos que Manoel da Fonseca, em testamento, disse que levava “bastante dinh[ei]ro em prata para trocar na Costa da Mina”.<sup>959</sup> Essa é uma prova cabal do comércio global operado em Salvador. Essa prata entrava por via do comércio com a Nova Colônia do Sacramento ou do contrabando com a América espanhola e era depois introduzida na Europa, por via do tráfico negreiro feito por navios ingleses, neerlandeses ou mesmo dinamarqueses na Costa da Mina.

A atuação mercantil de Duarte Sodré Pereira, governador da ilha da Madeira, exemplifica muito bem o interesse dos agentes mercantis estrangeiros pelo ouro das minas do Brasil. Vale a pena acompanhar sua carta de 23 de fevereiro de 1711 ao capitão José de Lima, que estava de partida para Angola.

Serve esta de companhia ao conhecimento e carregação junta que faz por conta e risco do senhor governador e capitão general Duarte Sodré Pereira da importância de 163\$100 a que Vossa Mercê dará saída pelo estado da terra, chegando a salvamento a Angola e seu procedimento levará Vossa Mercê em sua companhia em negros para a parte do Brasil aonde for, e sendo para a Bahia entregará Vossa Mercê os mesmos negros ou o seu procedido a José Alves Viana não havendo embarcação para Lisboa porque caso a haja *remeterá Vossa Mercê o tal procedido em dinheiro ou ouro* ao Senhor D. Jorge Henriques [...] e indo Vossa Mercê ao Rio de Janeiro fará o mesmo, quanto a remessa de Lisboa e

---

<sup>957</sup> Noya Pinto, *O ouro brasileiro*, p. XVII-XVIII e 133-184; Ernst Pijning, “Novidades da Vila Rica: notícias sobre o interior do Brasil para estrangeiros e o estabelecimento das primeiras câmaras nas Minas Gerais”, in. Pires, Andrade e Bohrer (orgs.), *Poderes e lugares*, p. 97-107; Costa, Rocha e Sousa, *O ouro do Brasil*, p. 169-180; Nizza da Silva, *D. João V*, p. 220-228. Sobre ouro e tráfico na Costa da Mina ver cap. 2. Michel Morineau, “Or brésilien et gazettes hollandaises”, *Revue d’histoire moderne et contemporaine*, t. 25, nº 1, (1978) p. 3-60.

<sup>958</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 57-64; Law, *The Slave Coast*, p. 136 e 204; Ferreira, “A primeira partilha da África”; Marques, “O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português”; Gustavo Acioli Lopes e Leonardo Marques “O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750)”, *CLIO: Revista de Pesquisa Histórica*, v. 37 (2019), p. 5-38; Silva Jr., “Rotas, direções e etnicidade”; do mesmo autor, “Enslaving Commodities”, p. 12-15, *passim*. Tema dos mais instigadores, as relações do ouro do Brasil com o comércio da Costa da Mina foram analisadas por inúmeros pesquisadores, listei aqui apenas alguns dos principais trabalhos, clássicos e novos.

<sup>959</sup> Testamento e inventário *post-mortem* de Manoel da Fonseca (1757), APEB, SJ, 4/1580/2049/3, f. 2f-3f. Sobre essa viagem, ver Domingues, “Perseguidores da espécie humana”, p. 169-180; do mesmo autor, “Tempo, tráfico e lucros”, p. 21-59.

tornando a voltar para Angola deixará o tal procedido a Antônio Pimentel ausente a Domingos Ferreira [...].<sup>960</sup>

Temos aí quase todos os elementos envolvidos no comércio sobre o qual versa este capítulo. Interessados no lucro que o ouro proporcionava e às possibilidades de novos negócios que o metal apresentava nas praças europeias, o fidalgo-mercador mandou uma carregação a Angola pelo capitão negreiro que deveria comprar os escravizados pelo melhor preço e vendê-los num porto do Brasil. Na Bahia ou Rio de Janeiro, Lima deveria negociar em ouro ou dinheiro (ouro amoadado) que seria remetido ao correspondente, sócio ou representante de Sodré em Lisboa. Porém, não havendo embarcação saindo para a corte, ou se o capitão voltasse a Angola, o governador tinha outros procuradores que deveriam cuidar do dito negócio. Ora, está aí a rota do ouro pelo Atlântico que “facilmente” alcançava os homens de negócio estrangeiros, e não estranhemos que o próprio governador Duarte tenha agido assim com ingleses. Afinal, ele manteve forte relações comerciais com estrangeiros, por exemplo, da firma anglo-lisboeta Jose Gulston & Cia. – com forte atuação no Rio de Janeiro –, ou Guilherme Ficher, procurador de homens de negócio da Bahia nos Açores.<sup>961</sup>

Vejamos a atuação de traficantes sediados em Salvador nesse mercado global no auge do ouro.

Interessado nos metais que circulavam no Atlântico, em 29 de outubro de 1723, Domingos Pereira Vale mandou uma carregação por Ventura Gonçalves Chaves para a Nova Colônia do Sacramento. Eram tecidos e roupas do norte europeu e facas flamengas no valor de pouco mais de trezentos e vinte quatro mil réis para empregar “em *patacas* de setecentos e cinquenta reis ou em *barras de prata* ou em alguns couros de cabelo sendo grandes e se acaso [achar] algum cabelo de rabo de boi sendo limpo”. Caso seu comissário

---

<sup>960</sup> Oliveira e Silva, *Fidalgos-mercadores*, p. 107-108, carta transcrita à nota 132 (grifo meu). Na ausência de Viana, servia como seu procurador Thomé Francisco de Azevedo. Sobre a conta corrente entre Sodré e eles, ver p. 260-261. Sobre os correspondentes de Sodré (1710-1712), incluindo os estrangeiros, ver p. 224-227.

<sup>961</sup> A importância dos Gulstons no comércio de ouro com a Inglaterra foi imortalizada no apelido que os homens de negócio de Londres deram a Joseph Gulston: “The Rio Gulston”, ver Guimarães, “Os ingleses no Rio de Janeiro”, p. 93-114. O autor também aborda as relações comerciais entre Sodré e os Gulstons. Sobre a conta corrente entre Sodré e Gulston, ver Oliveira e Silva, *Fidalgos-mercadores*, p. 273-278. Sobre a família Ficher ver cap. 2. Sobre os negociantes de origem estrangeira em Lisboa na segunda metade do Setecentos, ver Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, p. 226-232; Frederik Luiz Andrade de Matos, *O comércio das “drogas do sertão” sob o monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*, tese (doutorado em História), UFPA, 2019, p. 325-356.

não chegasse ao destino e vendesse a mercadoria em outro porto, que o fizesse recebendo em moedas ou ouro. Sabia ele que tanto os metais quanto os produtos animais teriam fácil aceitação no mercado europeu. Vale também buscava o ouro diretamente na fonte. No ano seguinte, ele mandou, via Rio de Janeiro, sete escravos para as Minas Gerais, participando no mercado interno de redistribuição de cativos.<sup>962</sup>

Em 12 de fevereiro de 1733, “Afonso da Costa Moreira, ou Manoel da Costa Mendes” deu entrada na Casa da Moeda, em Salvador, de 4 barras das Minas Gerais (pesando 26 marcos, 4 onças, 36 grãos). Foi a maior entrada de ouro individual naquele bimestre. A Casa da Moeda recebeu ainda mais 2 barras de Minas Gerais, 13 barras e 4 barrinhas de Jacobina; 7 barras e 1 barrinha das Minas Novas e 2 barras e 1 barrinha das minas do Cuiabá além de ouro velho, lavrados e algumas esfriadeiras de ouro. Entre 1723 e 1729, Afonso Moreira mandou ou levou pelo menos 46 escravos a Minas Gerais pelo caminho do sertão, todos homens.<sup>963</sup> Morando em Salvador e sendo conhecedor dos caminhos, foi procurador de três outorgantes que mantinham fortes ligações com as Minas Gerais.<sup>964</sup>

Ainda analisando essas 139 entradas de ouro na Casa da Moeda, nota-se que trinta delas foram feitas por homens ligados ao tráfico internacional (como Felix de Araújo Aranha e Simão Pinto de Queirós) ou à redistribuição de escravizados pelas minas de ouro. Eles foram responsáveis pela entrada de, pelo menos, 22 esfriadeiras, 11 barras, 4

---

<sup>962</sup> Carregação lançada a requerimento de Domingos Pereira Vale, APEB, SJ, LN, nº 39, 210f-[...], [1724]. O documento está incompleto por isso não se sabe a data do lançamento. APEB, SCP, mç. 248, f. 150v. Na década de 1720 os homens de negócio de Salvador frequentavam a Nova Colônia em busca de couros e prata, como mostra Possamai, *A vida quotidiana da Colônia*, p. 374.

<sup>963</sup> APEB, SCP, mç. 248; Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que vice-rei e capitão-general do estado do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses e o provedor da Casa da Moeda da Bahia, representa das esfriadeiras e correntes de ouro que entram na Casa da Moeda (Lisboa, 07/11/1733), AHU, CU, BA/AV, cx. 46, doc. 4122. Não há definição para esfriadeiras nos dicionários de Bluteau (1712) e Mello Moraes (1789). Só encontrei referências ao termo na produção do açúcar como o exemplo a seguir: “Depois de retirado do último tacho, com uma passadeira ou cuia, o mel passa para um recipiente para arrefecer, denominado resfriadeira, na Paraíba e Ceará, com a variante *esfriadeira em Minas Gerais*, onde ocorre a variação denominativa cama fria ou fria e cocho (de madeira), enquanto, em Pernambuco, registámos o termo desafogador, para denominar o mesmo conceito.”, Naidea Nunes Nunes, “Mudança e variação na terminologia açucareira actual do Brasil”, *Revista de Estudos Linguísticos da Universidade do Porto*, v. 3, p. 187, grifo meu.

<sup>964</sup> APEB, SJ, LN, nº 55, f. 197v-199 (procuração de Manoel Alves de Araújo, 12/01/1731); nº 58, f. 57v-59, (Procuração de Antônio Velho Cabral, 19/12/1733) e nº 70, fl. 2-3, (Procuração de Domingos Rodrigues Chaves, 08/10/1739). Cristiana Ximenes já havia afirmado que as fontes notariais “apontam para a existência de articulação entre as rotas atlânticas e o tráfico inter-regional de escravos, ouro e outros gêneros coloniais”, cf. *Bahia e Angola*, p. 90.

barrinhas, um prato, um crucifixo, uma cruz, uns colares, umas argolinhas, vários colares e cordões, ouro velho e várias miudezas.

A variedade do ouro exemplifica muito bem como o comércio era feito sertões afora. Ressalta-se que, como não temos dados para a redistribuição na década de 1730, só foi possível identificar aqueles traficantes que atuaram na década anterior. Esse ouro poderia ser de negócios recentes vindos das minas.

Remessas de ouro em barras ou em moedas para o Reino ocorreram ao longo de todo o período colonial. Entre 1775 e 1776, podemos acompanhar 145 remessas para Lisboa executadas por 69 homens, muitos dos quais eram traficantes do Atlântico e dos sertões. Luís da Silva Pinto, interessado em quatro viagens para Costa da Mina e duas para Benguela, entre 1754 e 1769, foi o que mais as fez. Foram doze, no valor total de 6:376\$120 réis em dinheiro. Destaco as três remessas em nome de José Jalama & Cia. no valor de 1:081\$600 réis.<sup>965</sup> Luís Pinto mantinha conexões com outros homens de negócio lisboetas. Em junho de 1759, ele recebeu em Salvador, da conta de Theodoro José da Silva, “12 trouxas [...] com 73 corjas e meia de folhinha de 40 ramos, 11 corjas e 4 ramos de panos de cafre de 20 ramos, 23 corjas e 16 ramos de burralhos”, vindos de Goa.<sup>966</sup>

Especialista no comércio dos tecidos indianos, naquele mesmo mês, Silva Pinto liderou um grupo de homens de negócio conhecedores da mercadoria do Oriente que avaliaram as fazendas despachadas em Salvador, em nome de Sua Majestade. No grupo encontrava-se, também, Luís Coelho Ferreira e Manoel do Ó Freire, homens de negócio envolvidos no comércio de Goa, que tinham forte atuação no tráfico de Angola, onde os tecidos eram a principal moeda e ainda abasteciam os sertões do Brasil.<sup>967</sup>

---

<sup>965</sup> AHU, CU, BA/CA, cx. 48, doc. 8957-8958 (11/10/1775), 8959-8960 (17/11/1775) e 8961-8962 (23/10/1775); cx. 49, doc. 9126-9128 (20/05/1776) e 9131-9132 (06/05/1776). Oliveira Mendes, *Memória a respeito dos escravos*, p. 57. Raimundo Jalama era procurador de João Dias de Carvalho em Angola, cf. (18/02/1764), APEB, SJ, LN, n° 105, f. 207v-209. Sobre a atuação de Jalama no tráfico de Angola, ver Menz, “Domingos Dias da Silva”.

<sup>966</sup> ANTT, AL/CI, liv. 896, f. 75. No mesmo momento, Luís Coelho Ferreira recebeu da conta de Antã Crisna Sinay, e por ele João Pirety, “1 trouxa de n° 41 [...] e dentro 156 lenços de algodão, 37 peças de caças moles moles ordinárias [sic], 8 garavatas de caça ordinárias” (f. 61v).

<sup>967</sup> Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 271-272. As relações comerciais entre as praças negreiras do Brasil e a Índia já foram analisadas por Ferreira, “Dinâmica do comércio intracolônial”; Luís Frederico Dias Antunes, “A influência africana e indiana no Brasil, na virada do século XVIII: escravos e têxteis”, in. Fragoso, Florentino, Sampaio, Campos (orgs.), *Nas rotas do Império*, p. 127-151. Em 1760, Luís Coelho recebeu diversas mercadorias, tecidos e roupas inclusas, vindas “Na liberdade do dito Sr. Conde [da Ega]”, cf. AHU, CU, Índia, cx. 303.

Outro que remeteu dinheiro para Lisboa, em 1775, foi Manoel José de Carvalho. Ele fez oito remessas, totalizando 2:272\$604 réis. Duas remessas de 400\$000 réis figuram como as de maior valor; uma delas foi destinada à sociedade estrangeira Connel & Marony, em Lisboa. Mas o traficante Manoel José não fez remessas apenas em dinheiro. Em outubro de 1775, mandou para Manoel dos Santos Lopes duas barrinhas de ouro (115\$780), além de 204\$220 réis em dinheiro; no mês seguinte mais uma barrinha de ouro no valor de 217\$100, somando 537\$100 réis. Manoel José de Carvalho era um dos grandes do comércio da Bahia. Em quatro despachos, mandou 42 escravos para o Piauí, sete para Caetité e um para o Rio de Janeiro. Em Lisboa, tinha negócio de grosso trato com Custódio Rodrigues da Fonseca, para quem mandava dinheiro que deveria ser investido nos navios que iam para a Índia. A conta corrente entre Carvalho e Fonseca revela a diversidade de mercadorias enviadas da Bahia por Manoel José de Carvalho, entre elas, podemos citar açúcar, couro, sola, tábua. Tinha como procuradores em Lisboa os poderosos Policarpo José Machado e João Antônio Borchers, dentre outros.<sup>968</sup>

Voltemos a Jalama e ao comércio baiano. Muito provavelmente, José Jalama era parente de Raimundo Jalama, “que por 10 anos vivera na cidade de São Paulo de Luanda por Administrador do Contrato, e das Companhias do Pará e Pernambuco, que estava na posse de comprar e remeter [escravos] para o Brasil”. Ainda de acordo com Oliveira Mendes, Raimundo, “por vezes navegara para a Ásia”. As relações da família Jalama com a Índia podem ser acompanhadas pelos despachos de mercadorias na Alfândega da Bahia com intermediação de nosso conhecido Silva Pinto.

Em 1763, Simão de Bastos e Manoel de Oliveira despacharam em Salvador cinco fardos de fazendas em nome de José Jalama. No final da década, Antônio Rodrigues Leite atuou na Alfândega de Salvador em nome de Bento do Vale e Companhia e José Jalama. Em nove meses, Leite fez cinco despachos de mercadorias vindas da Índia: tecidos diversos, louça azul e branca, pratos, tigelas e aparelhos de chá.<sup>969</sup>

Antônio Rodrigues Leite atuava na praça mercantil da Bahia fazendo negócios com Rio de Janeiro, Pernambuco, Espírito Santo e o reino, pelo menos, desde a década

---

<sup>968</sup> Sobre a contabilidade e cartas comerciais entre Manoel José de Carvalho e Custódio Rodrigues da Fonseca, cf. Inventário *post-mortem* de Custódio Rodrigues da Fonseca (1774), ANTT, FF, IPM, Letra C, mç. 37, n° 11, Apenso 3°. Oito das nove cartas de Manoel José de Carvalho para Custódio Rodrigues da Fonseca e seu testamenteiro Francisco José Vaz encontram-se transcritas em Pedreira, *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa*, p. 521-538. Os procuradores de Manoel José constam na Carta N° 1.

<sup>969</sup> ANTT, AL/CI, liv. 1356, f. 11v; liv. 997, f. 57, 61fv, 63v e 69.

de 1750. Em procuração registrada em Salvador, entre seus procuradores estava o inglês Gabriel Prynne, homem de negócio morador no Rio de Janeiro.<sup>970</sup> Dois anos antes, Joaquim Inácio da Cruz e Manoel Pereira Viana outorgaram ao inglês especiais poderes para “cobrar quatro escravos de duas carregações pertencentes aos outorgantes que vão no navio de capitão André Marques”.<sup>971</sup> Os poderosos Cruz não apenas formalizaram sociedade para a Costa da Mina, como tinham interesses diretos no ouro das minas e na prata da Nova Colônia do Sacramento para onde revendiam africanos escravizados.<sup>972</sup>

Como visto até agora, um comércio de dimensão tão vasta não poderia ser feito sem bons e confiáveis agentes. Poderíamos conhecer vários deles, mas ao objetivo aqui proposto, talvez nenhum deles seja melhor que o inglês Gabriel Prynne. Sem dúvida, ele foi o principal elo entre os homens de negócio da Bahia e os ingleses estabelecidos em Lisboa. Assim sendo, agiam dentro das regras do Sistema Colonial. Entre 1743 e 1760 foram registradas em notas, pelo menos, 35 procurações em que ele aparece como procurador. Porém, não era o único estrangeiro a representar os interesses da praça baiana no Rio. Encontrei oito procurações registradas em Salvador para João Hopman, entre 1752 e 1764.<sup>973</sup> Apenas o capitão Manoel Gonçalves de Carvalho estabeleceu ambos como seus procuradores.<sup>974</sup>

O período em que estes ingleses estavam no Rio de Janeiro e representavam os interesses de homens de negócio da praça da Bahia coincide com o auge da chegada de ouro em Lisboa. Os outorgantes eram grandes traficantes tanto no comércio da África quanto na redistribuição, cujos efeitos eram remetidos em forma de ouro para seus correspondentes e sócios em Lisboa, sendo alguns deles já conhecidos nossos, como Joaquim Inácio da Cruz, Manoel Álvares de Carvalho, José Lopes Ferreira e o proprietário do ofício de Provedor da Alfândega de Salvador, Domingos da Costa de Almeida.

---

<sup>970</sup> Procuração de Antônio Rodrigues Leite (24/10/1757), APEB, SJ, LN, nº 100, fl. 160v-161v.

<sup>971</sup> Procuração de Joaquim Inácio da Cruz e Manoel Pereira Viana (12/04/1748), APEB, SJ, LN, nº 85, f. 178-179v.

<sup>972</sup> Procuração de Joaquim Inácio da Cruz, APEB, SJ, LN, nº 91, f. 46-47 (01/10/1751) e nº 102, f. 38v-39 (04-02-1759). Em ambas as procurações ele outorga poderes a comerciantes da Nova Colônia. Ver também Gonçalves, *Os armadores da Bahia e o tráfico interno*; Hollmann, *O “trato dos viventes” no Rio da Prata*.

<sup>973</sup> 42 Livros de notas de Salvador (1691-1817), ver nota 737. Sobre a participação inglesa no comércio de escravos e ouro no Rio, ver Guimarães, “Os ingleses no Rio de Janeiro”, p. 93-114. Sobre Hopman ver, Reis, “Uma fábrica de cordas no Rio de Janeiro”, p. 1-29.

<sup>974</sup> Procuração de Manoel Gonçalves de Carvalho (19/10/1752), APEB, SJ, LN, nº 91, f. 235v-237f (no livro não há o f. 236).

A revenda de africanos para as Minas Gerais gerou vultosos lucros em metal dourado a quem se arriscou no negócio. A colonização dos sertões do ouro atraiu milhares de novos colonos, que compraram centenas de milhares de cativos, aumentando o consumo de mercadorias, especialmente tecidos e objetos de luxo (para quem podia comprar).<sup>975</sup> Mas não foi apenas a Bahia e a Costa da Mina que usufruíram do crescimento da demanda brasileira por mão de obra cativa. Crescia também o comércio de Angola feito pelos reinóis com seus navios abarrotados de panos de toda a sorte.<sup>976</sup>

Pronta a responder à demanda estava a Inglaterra, principal parceira comercial lusitana. O trio ouro, escravos e panos mantiveram a balança comercial inglesa favorável por setenta anos frente aos portugueses. Em alguns anos, como 1756 e 1757, os picos do superávit ultrapassaram um milhão e trezentas mil libras esterlinas em cada ano. Como afirmou Fisher, “Lisboa foi, de longe, o principal centro de expedição de ouro e prata para a Inglaterra[, que] representava, na maioria dos casos, receitas para os comerciantes instalados na Inglaterra que se dedicavam sobretudo ao financiamento de exportações inglesas para Portugal”.<sup>977</sup>

Diante do importante comércio com Portugal, a praça de Londres sentiu o reflexo das ordens de d. José e seu ministro Sebastião José de Carvalho e Melo que fizeram recrudescer a fiscalização do comércio brasileiro, proibindo os comissários volantes de irem às colônias e aumentando a fiscalização da saída de ouro pelo Tejo. Todos esses assuntos, e tantos outros, foram apresentados por Londres em 14 de abril de 1768 e respondidos por Lisboa ao Plenipotenciário britânico, Guilherme Henrique Lyttelton, em

---

<sup>975</sup> Boxer, *A idade de ouro do Brasil*, p. 77-81.

<sup>976</sup> A forte demanda por cativos do fim do Setecentos intensificou o tráfico de Benguela e mudou estruturas nos sertões. Sobre esse tema, inclusive sua aproximação com Salvador, ver Ferreira, “Biografia, mobilidade e cultura atlântica”, p. 23-49; do mesmo autor, *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge University Press, 2014, cap. 2; Thompson, *Negreiros nos mares do Sul*, p. 63-68; Candido, *Fronteras de Esclavización*; da mesma autora, “O limite tênue entre liberdade e escravidão em Benguela durante a era do comércio transatlântico”, in. Reis e Silva Jr., *Atlântico de dor*, p. 469-470, (publicado inicialmente em *Afro-Ásia*, nº 47 (2013), p. 239-268), da mesma autora, “Os agentes não europeus”; da mesma autora, “Negociantes baianos no porto de Benguela: redes comerciais unindo o Atlântico setecentista”, in. Roberto Guedes (org.), *África: brasileiros e portugueses - séculos XVI-XIX*, Rio de Janeiro, Mauad X, 2013, p. 67-91.

<sup>977</sup> Fisher, *De Methuen a Pombal*, cap. 7, citação à p. 139-140, 206-208 (Apêndice I); Rita Martins de Sousa, *Moeda e metais preciosos no Portugal setecentista (1688-1797)*, Lisboa, INCM, 2006, p. 206-212; Pedreira, “A economia política do sistema colonial”, p. 431-438. Uma outra leitura é possível sobre as relações dos envios de ouro para Inglaterra. Leonor Costa aventa a possibilidade de parte do ouro chegado à Inglaterra ser para investimento de comerciantes portugueses, cujos rendimentos seriam remetidos em forma de manufaturados para Lisboa, cf. “Relações económicas com o exterior”, p. 269.



setembro do mesmo ano.<sup>978</sup>

Mas a Inglaterra também ganhava indiretamente com o comércio lusitano. Londres ainda drenava o ouro que Portugal utilizava para quitar seus débitos com os Países Baixos e as nações do Báltico. Aqueles que não queriam correr os riscos do mar, fogo e corsário, vendiam os metais aos ingleses que lhes emitiam letras de câmbio.<sup>979</sup> Concordando com as epígrafes que abrem esse tópico, tão logo o ouro brilhou nas minas, os olhos vivos de Antonil enxergaram o real destino delas, os “*Reinos estranhos*”. Seu papel no tabuleiro Atlântico foi, em especial, enriquecer a Inglaterra, como apontaram todos os autores que estudaram o assunto, inclusive, Simonsen. Isso, contudo, não quer negar que a parte que ficou permitiu alargar consideravelmente as receitas da Coroa e a riqueza de muitos particulares.

\*\*\*

Em carta datada de 21 de agosto de 1797, d. Francisco de Souza Coutinho reclamava a d. Rodrigo de Souza Coutinho sobre a falta de escravos nas capitanias do Pará e de Goiás.<sup>980</sup> Naquela década, o Pará ainda recebia africanos escravizados da Bahia em maior número que Goiás, afinal estava na rota do Maranhão, uma das regiões que mais escravos compravam na praça de Salvador no último quartel do século XVIII. Mas a capitania goiana não produzia mais a quantidade do ouro de meados do século. Não enchia mais os olhos dos traficantes da Bahia que agora voltavam seus negócios para a mercadoria do momento: o algodão, o *ouro branco*.

Concordando com Simonsen,

---

<sup>978</sup> Demonstração do verdadeiro estado em que presentemente se acha a observância dos Tratados entre Portugal e Inglaterra [...], Lisboa, 29/09/1768, ANTT, MNE, cx. 454. Sobre a política pombalina e a relação com a Inglaterra, ver Fisher, *De Methuen a Pombal*, 68-80; Maxwell, *A devassa da devassa*, cap. 2; Disney, *A História de Portugal*, p. 379-382.

<sup>979</sup> Fisher, *De Methuen a Pombal*, p. 144-145; Jorge M. Pedreira, “Diplomacia, manufacturas e desenvolvimento económico. Em torno do mito de Methuen”, in. José Luís Cardoso, Isabel Cluny, Fernando Dores Costa, Leonor Freire Costa, Conceicao Andrade Martins, Nuno Gonçalo Monteiro e Jorge M. Pedreira (orgs.), *Tratado de Methuen (1703). Diplomacia, guerra, política e economia*, Lisboa, Livros Horizonte, 2003, p. 151. Sobre a presença de homens de negócio estrangeiros no comércio do Rio de Janeiro ver, Pesavento, “Para além do império ultramarino português”, p. 97-111; do mesmo autor, *Um pouco antes da Corte*, p. 99-116 e 217-227 (quadros 32-36). Falta-nos um trabalho como o de Pesavento sobre o comércio da Bahia colonial.

<sup>980</sup> ANTT, JC, mç. 10, cx. 38.

pela organização social baseada no braço escravo, só podia auferir o Brasil lucros consideráveis na exportação dos chamados produtos coloniais. [...] A predominância da exportação passou novamente para os portos do Norte, no final do século XVIII.

Maranhão, Pernambuco, Bahia, Pará e Paraíba exportaram em 1796, cerca de £ 2.150.000, enquanto que o Rio de Janeiro na mesma época exportou pouco mais de um milhão e o porto de Santos, cerca de £ 15.000.<sup>981</sup>

Apesar de criticar as fontes de Simonsen, os dados de exportação do Brasil coligidos por Jobson Arruda confirmam sua interpretação. Para o dito ano de 1796, Arruda mostra que a exportação da Bahia, Pernambuco, Maranhão, Paraíba e Pará somou 7:717:041\$349 contra 3:757:823\$179 réis do Rio de Janeiro e Santos. Como veremos a seguir, por mais que o Rio se mantivesse em primeiro lugar nas exportações entre 1798 e 1803, foi o algodão do nordeste colonial brasileiro que sustentou a balança comercial portuguesa superavitária frente à Grã-Bretanha no período.<sup>982</sup> Uma vez mais um produto colonial sustentado pela escravidão de pessoas africanas.

### **A economia global pede algodão (1778-1798)**

Na segunda metade do Setecentos, a economia ocidental é marcada, primordialmente, pela primeira fase da Revolução Industrial. O desenvolvimento e aperfeiçoamento de maquinarias para a indústria têxtil, atreladas à utilização inicialmente da força motriz hidráulica e depois a vapor, potencializaram a produção de tecidos. Mas não foi só isso. Como afirmou Ashton, foram “inovações de toda espécie, na agricultura, nos transportes, na indústria, no comércio e na finança, que surgiram com uma rapidez para a qual é difícil encontrar paralelo em qualquer outra época ou região”.<sup>983</sup>

Dois fatores em especial alavancaram a procura pela fibra do algodão e atraíram cada vez mais investidores para a indústria têxtil. Primeiro, em 1774, a Inglaterra “acabou

---

<sup>981</sup> Simonsen, *História econômica do Brasil*, p. 294.

<sup>982</sup> Arruda, *O Brasil no comércio colonial*, p. 57 e 141 (tabela 2). Pedreira, “From Growth to Collapse”. Pedreira discorda de Arruda quanto o peso do “contrabando como o maior indicador da crise no sistema colonial”, p. 853-860. Sobre as mesmas balanças de comércio ver também Fernando A. Novais, “Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1808)”, in. *Aproximações: estudos de história e Historiografia*, São Paulo, CosacNaify, 2005, p. 105-126.

<sup>983</sup> T. S. Ashton, *A Revolução Industrial, 1760-1830*, 5ª ed., Lisboa, Publicações Europa-América, 1974 [1948], p. 80. Ver também Joshua B. Freeman, *Mastodontes. A história da fábrica e a construção do mundo moderno*, trad. Pedro M. Soares, São Paulo, Todavia, 2019 [2018], cap. 1.

com as restrições à produção e à decoração de tecidos de algodão puro, antes instituídas para proteger as indústrias de seda e lã”.<sup>984</sup> Uma década depois a “quebra de patente do invento de Richard Arkwright em 1785, a *spinning frame* ou *water-frame*” fez do algodão uma das mercadorias mais importantes da economia no período, levando Eric Willians a classificar essa indústria como “a indústria capitalista por excelência”.<sup>985</sup>

Sem grande produção em seu próprio continente, os europeus tinham como principais fornecedores de fibra de algodão o Oriente Médio, especialmente, o Império Otomano, e as colônias americanas – em especial o Caribe britânico (West Indies).<sup>986</sup> Itália e os Países Baixos (produzindo em Curaçau e Demerara) também eram importantes fornecedores até a década de 1780. Seguindo a alta demanda do Setecentos, “o volume de algodão transportado em navios franceses, no Levante, entre 1700 e 1789, quintuplicou”, afirma Francesca Trivellato.<sup>987</sup> As guerras franco-inglesas interromperam o fluxo comercial dos têxteis de algodão do Sul da Índia para Londres, atrapalhando os negócios da EIC e reduzindo o tráfico negreiro inglês em 40% entre 1793 e 1794.<sup>988</sup> Antes disso, a outra solução foi incentivar a plantação nas colônias no Caribe, onde o algodão era cultura marginal nas ilhas açucareiras, com destaque para a colônia francesa de Saint-Domingue, futuro Haiti.<sup>989</sup>

Essa dependência da Europa em relação a mercados produtores tão distantes dificultava a resposta à alta demanda das manufaturas, especialmente em tempos de guerra. Foi o caso de quase toda a segunda metade do século XVIII, quando os ataques a navios inimigos passaram a ser mais frequentes. Se era mais fácil para os ingleses

---

<sup>984</sup> Freeman, *Mastodontes*, p. 23. Sobre leis e propagandas anti-algodão na Inglaterra setecentista ver, Anton Zischka, *A guerra secreta pelo algodão*, trad. Othmar Krausneck e Erico Verissimo, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1936, p. 30-31.

<sup>985</sup> Sobre a quebra das patentes ver Melo, *O negócio de Pernambuco*, p. 145. Eric Willians, *Capitalismo e escravidão*, 1 ed., São Paulo, Companhia das Letras, 2012 [1944], p. 183.

<sup>986</sup> Sven Beckert, *Empire of Cotton. A Global History*, Nova York, Vintage Books, 2014, p. 40-41; Pereira, *The Rise of the Cotton Trade in Brazil*, p. 32; Freeman, *Mastodontes*, p. 23.

<sup>987</sup> Trivellato, *Familiaridade entre estranhos*, p. 324.

<sup>988</sup> Kobayashi, “Tecendo redes imperiais”, p. 30. Segundo o autor as guerras carnáticas (1746-1763) e anglo-Maiçor (1767-1799), no subcontinente indiano, provocaram “uma séria escassez de capital” que financiava a produção dos tecidos do tráfico inglês na da Costa africana além de afugentar tecelões da área de conflito, cf. p. 26-27 e 30-31.

<sup>989</sup> Beckert, *Empire of Cotton*, p. 41. Melo, *O negócio de Pernambuco*, p. 144-145; Pereira, *The Rise of the Cotton Trade in Brazil*, p. 40-50. Esse conjunto de fatores de fim de século somado só crescimento do tráfico e a expansão agrícola para novas áreas como Cuba, o Sul dos Estados Unidos e o Sudeste brasileiros são a base para uma outra interpretação a que se chamou de *Second Slavery* (Segunda Escravidão, ou Escravidismo), ver Dale W. Tomich, *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*, São Paulo, Edusp, 2011 [1ª ed. em inglês, 2003].

evitarem os ataques franceses na travessia atlântica, trazer o algodão do Levante era quase impossível sem chamar a atenção dos franceses em seu vasto litoral mediterrânico. Coube aos países neutros, como Portugal, Dinamarca e Veneza, aproveitarem a situação para aumentar sua frota e incrementar sua economia de transportes.<sup>990</sup>

Portugal contava com uma pequena produção algodoeira em sua colônia americana e em Cabo Verde. No Brasil, muitas variedades nativas eram coletadas por indígenas.<sup>991</sup> Alguns governadores, como Luís Diogo Lobo da Silva, de Pernambuco, na década de 1750, buscou incentivar a produção sem sucesso. A Companhia Geral do Pernambuco e Paraíba também animou os produtores, mas só teve melhores efeitos no final da década de 1770.<sup>992</sup>

Na Bahia, um dos incentivadores foi José de Sá Bittencourt e Accioli, mas esbarrou no clima úmido da mata atlântica. Os espaços dos sertões mostraram-se mais exitosos para a cultura, porém as longas distâncias a que se encontravam dos portos marítimos e as guerra das populações indígenas contra os colonizadores dificultavam o avanço algodoeiro baiano.<sup>993</sup> Em outras palavras, sem negar a alta no açúcar, de acordo com Guillermo Palacios, a economia colonial do Brasil reordenava-se “por impulsos provenientes de Manchester e Liverpool, a linha de frente da produção agrícola nordestina e o mais forte canal de articulação do Brasil com o mercado mundial: o algodão”.<sup>994</sup>

A produção algodoeira do Brasil, mesmo em pouca quantidade, era voltada para as exportações portuguesas para o resto da Europa. Ainda no final do século XVIII, “a indústria nacional nada oferecia nesse sector porque dava apenas os primeiros passos”,

---

<sup>990</sup> Pedreira, *Estrutura industrial*, p. 264-270; Pedreira e Grafê, “New imperial economies”, p. 594.

<sup>991</sup> Pe. João Loureiro, “Memória sobre o algodão, sua cultura, e fábrica”, in. *Memória Económica*, t. 1, p. 37-42; José Ribeiro Júnior, “A economia algodoeira em Pernambuco. Da colônia à independência”, *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 1, n° 2 (1981), p. 235-242.

<sup>992</sup> Ribeiro Júnior, “A economia algodoeira em Pernambuco”; Ribeiro Júnior, *Colonização e monopólio*, p. 53; Melo, *O negócio de Pernambuco*, p. 142. Jacome Ratton lembra das primeiras remessas do algodão maranhense a Lisboa, em 1762, que ele comprou e remeteu a Rouen, na França. Segundo sua memória, “foi do Maranhão que a cultura do algodão se introduziu em Pernambuco”, cf. *Recordações de Jacome Ratton*, p. 191-194.

<sup>993</sup> Poliana Cordeiro de Farias, “‘A Terra serve de Theatro a Sábia Natureza’. José de Sá Bittencourt e Accioli e a produção de algodão e mandioca na Bahia na segunda metade do século XVIII”, in. *XXII Ciclo de Estudos Históricos*, UESC, Ilhéus, 2011, p. 86-99; Idelma Aparecida Ferreira Novais, “Experiências Agrícolas na Bahia do Século XVIII”, in. *XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas*, Niterói-RJ, 2017, p. 1-23.

<sup>994</sup> Guillermo Palacios, “Agricultura camponesa e plantations escravistas no nordeste oriental durante o século XVIII”, in. Tamás Szmrecsányi (org.), *História econômica do período colonial*, São Paulo, Hucitec; Fapesp, 1996, p. 37. Ver também Alden, “El Brasil colonial tardío”, p. 322-352.

afirma Jorge Pedreira. Para vestir sua maior colônia, Portugal comprava do Oriente, especialmente da Índia, mais de 90% dos tecidos de algodão necessários. Ainda segundo o autor, a esse tempo foi a tinturaria “o sector industrial que mais atraiu o investimento dos negociantes” portugueses.<sup>995</sup>

Enquanto a indústria algodoeira inglesa avançava na segunda metade do século, Portugal atravessava mudanças importantes no plano político-econômico com o reinado de d. José I e seu primeiro-ministro Sebastião José de Carvalho e Melo. Este, apesar das desavenças com os ingleses e o Tratado de Methuen, era consciente da importância político-comercial da Grã-Bretanha. Com a queda do ouro brasileiro, Pombal reestruturou a política econômica portuguesa e buscou uma diversidade de produtos que pudessem conquistar os mercados europeus.<sup>996</sup>

Apesar da controversa eficiência das companhias monopolistas para o tráfico negreiro no avanço econômico de Pernambuco, Maranhão e Grão-Pará, em 23 de março de 1786, Antônio Correa Furtado de Mendonça, “homem comerciante” e capitão de Infantaria, escreveu a Martinho de Mello de Castro a fim de interceder junto à rainha, d. Maria I, para que renovasse por mais vinte anos a concessão da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, que havia sido extinta em 1777, mas continuava em funcionamento, “para que reforçando os seus fundos, introduza dobrada escravatura com que se cultivem as terras com mais fervor”.<sup>997</sup> No mesmo ano, Mendonça representava o pedido de 23 pessoas que desde 1785 requeriam terra nos rios Grajaú e Mearim Acima “que ainda se acham infestadas do gentio”. Os pedidos não pararam aí. O Juiz ordinário e dos órfãos Miguel Ignacio dos Santos Feire e Bruce e mais 53 moradores do Julgado das Ribeiras do Mearim e Pindaré apresentaram várias queixas a Sua Majestade. Saudosos da venda a crédito da CGGPM, eles reclamavam que não tinham escravos para

---

<sup>995</sup> Jorge M. Pedreira, “A indústria”, in. Lains e Silva (orgs.), *História econômica de Portugal*, v. 1, p. 201-203.

<sup>996</sup> Schwartz, *Segredos internos*, p. 338-342; Poliana Cordeiro de Farias, “Estratégias de fomento à agricultura: a aclimação de espécies vegetais na comarca de Ilhéus (1789-1807)”, *Anais do 2º Encontro de Novos Pesquisadores em História*, UFBA, Salvador, 2010, p. 237-250; Mairton Celestino da Silva, *Um caminho para o Estado do Brasil: Colonos, missionários, escravos e índios no tempo das conquistas do Estado do Maranhão e Piauí, 1600-1800*, tese (doutorado em História), UFPE, 2012, p. 144-167; Antônio C. J. de Sampaio, “A economia do império português no período pombalino”, in. Francisco Falcon e Claudia Rodrigues (orgs.), *A “Época Pombalina” no mundo luso-brasileiro*, Rio de Janeiro, Ed. FGV, 2015, p. 31-58; Novais, *A Mesa de Inspeção do Açúcar*, p. 60-62.

<sup>997</sup> “Carta de cidadão desta Cidade do Maranhão” (São Luís, 1787), ANTT, MR, mc. 500, cx. 623, doc. 19, nº 33 (“Copia”, Maranhão, 23/03/1786).

comprar, e os poucos que apareciam custavam entre 150 e 160 mil-réis. Apesar do alto preço eram rapidamente vendidos. A situação, diziam, tornava “seus moradores pobres, por falta de auxílios, de meios, de braços, que os ajudem sendo certo que estas [terras] se bem produzem Arroz, Algodão e os mais frutos do país, excedem a todas as das outras Américas”.<sup>998</sup>

Alguns anos mais tarde, em 1790, foi a vez de trinta e oito homens de negócio e comerciantes do Pará, também representarem a d. Maria I sobre vários assuntos econômicos e, em especial, a falta de africanos escravizados na capitania.<sup>999</sup>

A despeito das reclamações, em 1781, o governador do Maranhão, d. Antônio de Sales e Noronha, escreveu ao visconde de Vila Nova da Cerveira para dar “conhecimento do quanto esta capitania vai florescendo em cultura e manufaturas”. Como justificativa do “renascimento agrícola” maranhense, Noronha apresentava um mapa das exportações de 1780, para Portugal, no valor de 355:836\$503 réis, transportadas em 21 embarcações. O governador elencou quatorze mercadorias entre produtos agrícolas e coletados. Três delas eram, historicamente, os líderes da economia da região: algodão, arroz e couros bovinos. Preocupado em impressionar o visconde pela “considerável soma” em réis, o governador não registrou as unidades de medidas de cada mercadoria. Assim, não podemos afirmar se foram vendidos para Lisboa 42.159,19 arrobas ou fardos de algodão. Pode dizer-se o mesmo sobre os 194.930,1 arrobas ou fardos de arroz. Quanto aos produtos animais, como eram negociados na unidade, pode afirmar-se que foram 20.987 atados, 6.172 couros em cabelo e 6.922 vaquetas.<sup>1000</sup>

Antonia Mota e Daniel Barroso afirmam que, das trinta e três fazendas que estudaram no Maranhão no período de 1785-1850, vinte e sete produziam algodão e arroz. Em todas elas também se criava gado bovino e se produziam alimentos.<sup>1001</sup> O algodão e

---

<sup>998</sup> ANTT, MR, mç. 500, cx. 623, doc. 19, n° 35 (“Representação”, Mearim, 07/05/1786). Houve realmente um crescimento na distribuição de terras na região no último quartel do século, Maria do Socorro Coelho Cabral, *Caminhos do gado: conquista e ocupação do sul do Maranhão*, 2ª ed., São Luís, EDUFMA, 2008, p. 104.

<sup>999</sup> Representação dos homens de negócio e comerciantes (Pará, ant. 25/0/1790) e Do governador do Pará d. Francisco de Souza Coutinho para Martinho de Melo e Castro (Pará, 25/04/179), ANTT, JC, mç 10, cx. 38.

<sup>1000</sup> Mapa dos efeitos exportados da Cidade do Maranhão para Lisboa no ano de 1780, ANTT, Ministério do Reino, mç. 601, cx. 704, doc. 95. Sobre o “renascimento agrícola” ver Alden, “Colonial Brazil”, p. 310-336; Arruda, *O Brasil no comércio colonial*, p. 228-248; Antonia da Silva Mota e Daniel Souza Barroso, “Economia e demografia da escravidão no Maranhão e no Grão-Pará: uma análise comparativa da estrutura da posse de cativos (1785-1850)”, *Revista de História* (São Paulo), n° 176 (2017), p. 4.

<sup>1001</sup> Mota e Barroso, “Economia e demografia”, p. 22-23.

couro foram responsáveis por aumentar as exportações portuguesas não apenas para Inglaterra, como também para a França. Entre 1784 e 1820, conforme afirma Sandro Sideri, Portugal “manteve uma balança comercial positiva” também com os franceses.<sup>1002</sup>

Como afirmou Gunder Frank, a queda na produção aurífera das Minas Gerais contribuiu para a crise econômica europeia da segunda metade do Setecentos.<sup>1003</sup> Porém, no último quartel do século, fenômenos globais reordenaram o mercado de matérias primas tropicais e o tráfico de africanos escravizados seguiu o novo rumo. Houve uma crescente busca por algodão e o fortalecimento do mercado sacarino. O Brasil respondeu às duas demandas do mercado. Todas as capitanias tradicionais produtoras de açúcar ampliaram sua produção e, especialmente, a região nordeste da colônia teve um incremento no cultivo do algodão como jamais se viu. Nessa conjuntura de mercado aquecido, os traficantes que movimentavam o porto de Salvador buscaram aproveitar os espaços de comércio mais lucrativo.<sup>1004</sup> Vejamos a redistribuição de africanos escravizados no período da ascensão algodoeira no Brasil.

A tabela a seguir detalha a quantidade de passaportes emitidos e de escravos enviados para diversos destinos.

---

<sup>1002</sup> Sandro Sideri, *Comércio e Poder*, Lisboa, Ed. Cosmos, Livraria Martins Fontes, 1978 [1970], p. 155.

<sup>1003</sup> Frank, *A acumulação mundial*, p. 191-204. Sobre a crise no comércio anglo-português ver, Fisher, *De Methuen a Pombal*, cap. 2 (Retração na década de 1760); Macedo, “A crise”, in. *A situação econômica no tempo de Pombal*, cap. 4; Serrão, “O quadro econômico”, p. 68-69.

<sup>1004</sup> Carrara; Menz; Melo e Dominguez, “The Brazilian Economy”, p. 1-28.

**Tabela 6.5 – Quantidade de escravos e passaportes por destino, 1778-1798**

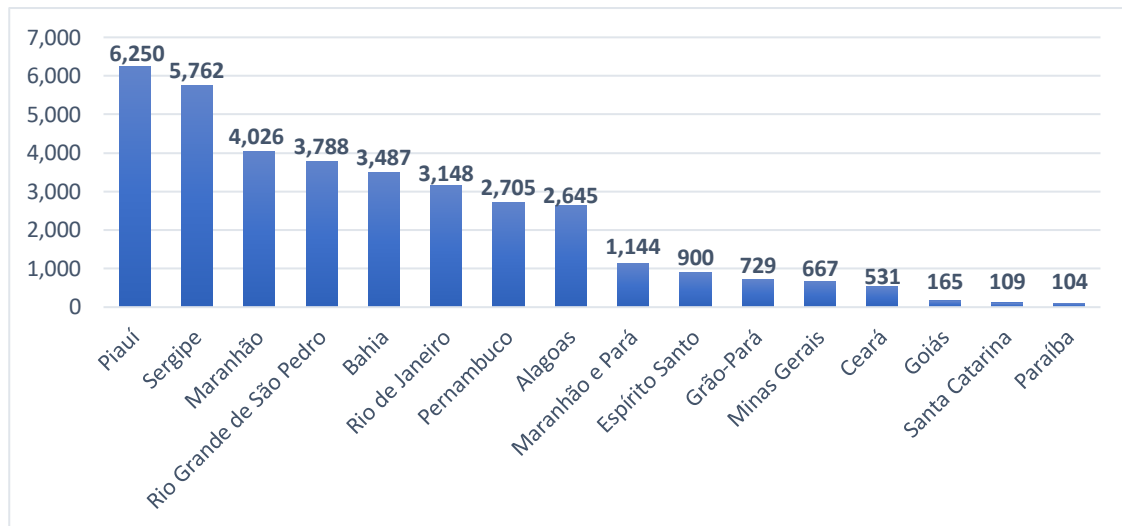
<b>Destino</b>	<b>Passaportes</b>	<b>Escravos</b>
Piauí	404	6.250
Sergipe	904	5.762
Maranhão	67	4.026
Rio Grande de São Pedro	181	3.788
Bahia	673	3.487
Rio de Janeiro	239	3.148
Pernambuco	299	2.705
Alagoas	299	2.645
Maranhão e Pará	7	1.144
Espírito Santo	175	944
Grão-Pará	13	729
Minas Gerais	285	667
Ceará	45	531
Rio Grande de São Pedro e Maranhão	1	350
Goiás	35	165
Santa Catarina	4	109
Paraíba	6	104
Rio São Francisco	206	944
Indefinida	172	1.057
Outros	24	131
<b>TOTAL</b>	<b>4.039</b>	<b>38.686</b>

Fonte: APEB, SCP, mc. 626-13. Outros: São Paulo (94), Rio Grande do Norte (8), Paraná (5), Mato Grosso (24).

Fora da tabela estão onze registros despachando 21 escravos para Luanda ou Benguela; 2 despachos levando 2 escravos para São Tomé e Príncipe e outro levando um escravo para os Açores. Foram 14 passaportes para fora do Brasil.

Como já referido acima, alguns passaportes foram emitidos para o mesmo comerciante para duas capitanias, o que justifica a repetição na tabela e no Gráfico 6.5 que mostra a quantidade de escravos despachados para capitanias que receberam mais de cem escravos.





**Gráfico 6.5 – Quantidade de escravos despachados por Capitania, 1778-1798**

Fonte: APEB, SCP, mç. 626-13.

O Estado do Maranhão e Piauí sozinho foi responsável por receber 10.276 escravos, equivalendo a 26,56% de todos os escravos despachados em Salvador. Somase mais oito passaportes registrados simultaneamente em nome de duas capitanias diferentes. Sete deles foram para o “Maranhão e Pará”, totalizando 1.144 escravos. O outro, em 1785, foi emitido para o capitão Manoel Caetano da Fonseca “mandar para o Rio Grande de São Pedro e Maranhão trezentos e cinquenta escravos entre novos e ladinos, jejes e benguelas”. Eram 190 homens e 160 mulheres.<sup>1005</sup> Esse foi o único passaporte unindo estas duas capitanias.

Para Sergipe, foram vendidos 5.762 escravos (14,89% do total) o que coloca a capitania como a segunda receptora de escravos nestas duas décadas a partir do porto de Salvador, superando o interior da Bahia, mas ficando atrás do Piauí. Destaca-se a região sergipana de Cotinguiba, região de canaviais, com 630 despachos e um total de 4.106 escravos. Isso representa 69,7% dos 904 passaportes emitidos para esta capitania.

Esse grande consumo de braços escravizados não foi à toa. Como mostrou Anderson dos Santos, entre 1759 e 1798, cem novos engenhos de açúcar entraram em funcionamento na capitania de Sergipe, um aumento de 217% em menos de quatro décadas. Apesar de o autor justificar esse aumento porque Sergipe “passou a se integrar ao mercado global”, ele atrela o fenômeno não ao próprio mercado e seus fluxos, mas ao fato de a capitania ter sido incorporada politicamente ao governo de Salvador. Porém, não

<sup>1005</sup> APEB, SCP, mç. 626-13, f. 275 (17/03/1785).

era apenas o mercado internacional de açúcar que justificava esse alto consumo de braços cativos, o mesmo autor afirma que, em 1779, teve início o plantio de algodão na capitania.<sup>1006</sup> A demanda global de açúcar e algodão, portanto, impulsionaram a compra de escravos pelos produtores sergipanos no porto de Salvador.

Ora, Sergipe não foi apenas o único espaço açucareiro que se destacou pela compra de escravos no porto baiano no final do XVIII. Voltando ao gráfico 6.5 vê-se que, das primeiras oito capitanias que receberam mais de dois mil escravos revendidos por Salvador, outras três importantes produtoras de açúcar ocupam a sexta, sétima e oitava posições: Rio de Janeiro, Pernambuco e Alagoas, nessa ordem. Mais uma vez chamo a atenção de que, afora o Rio, nas outras duas capitanias, o açúcar também passou a dividir o espaço econômico com o algodão que, na virada do século, ultrapassou o açúcar entre os produtos exportados pelo Recife.<sup>1007</sup>

Como veremos à frente, a cultura do algodão foi a grande incentivadora do escravismo atlântico nas últimas décadas do XVIII e nas primeiras do século XIX. O interior da capitania da Bahia, cuja economia no Setecentos era mais voltada para a mineração e a pecuária, buscou acompanhar o ritmo do mercado algodoeiro europeu, com destaque para a região de Caetité, povoação do termo da vila de Rio de Contas.

Entre 1778 e 1798, 1.419 escravos foram negociados em Salvador e remetidos a Caetité. Esse número representa 40,7% dos escravos negociados entre o porto e os sertões baianos, colocando Caetité como o principal destino do comércio intracapitania. Caetité também se destaca nos limites do termo da vila de Rio de Contas, recebendo 89% dos 1.589 escravos destinados à região.<sup>1008</sup> Com o declínio aurífero, “o algodão foi fator de dinamismo da economia do termo de Rio de Contas no final do século XVIII”, afirma Kátia Almeida.<sup>1009</sup> A partir de 1796, o algodão tornou-se o terceiro maior valor das exportações da Bahia, superando os couros.<sup>1010</sup>

A segunda maior região baiana de recepção de escravos foram os sertões da longa

---

<sup>1006</sup> Anderson Pereira dos Santos, *Os afortunados do ultramar riqueza e distinção na Cidade de Sergipe De El Rei - 1750-1808*, tese (doutorado em História), UFBA, 2017, p. 83-86; ver também, Schwartz, *Segredos internos*, p. 343

<sup>1007</sup> Arruda, *O Brasil no comércio colonial*, p. 208-227.

<sup>1008</sup> Sobre a preponderância de Caetité como receptora dos escravos despachados em Salvador ver Cezar, *A caminho dos sertões*, p. 32-33; da mesma autora, *A última rota do Atlântico*, p. 88-91. Desde as primeiras leituras de Iasmim Cezar (2014) até essa pesquisa os dados sofreram correções para mais.

<sup>1009</sup> Almeida, *Escravos e libertos nas minas do Rio de Contas*, p. 56-57.

<sup>1010</sup> Arruda, *O Brasil no comércio colonial*, p. 189-208; Barickman, *Um contraponto baiano*, p. 55-60; Almeida, *Escravos e libertos nas minas do Rio de Contas*, p. 56-57 e p. 61-67; 252-259

margem direita do rio São Francisco, cuja tradição econômica sempre fora a pecuária. Em 218 passaportes, os comerciantes negociaram 743 escravos. Quase 70% desses escravos foram destinados ao termo da vila de Santo Antônio do Urubu região de forte atividade pecuária e que também sofria as influências do algodão. Para o Urubu, foram 213 angolas, 63 benguelas, 70 minas e um nagô, confirmando a inversão do padrão da primeira metade do XVIII, identificado por Gabriela Nogueira. A despeito disso, a autora também notou uma redução dos africanos em relação aos crioulos, na região.<sup>1011</sup>

Outra área de expansão econômica com destaque no comércio negreiro da Bahia é a capitania de Rio Grande de São Pedro. Dois fatores colocam essa região como a quarta maior receptora de escravizados expedidos da Bahia: a crescente produção de carnes salgadas e o fornecimento de mão de obra cativa para a bacia do rio da Prata. Segundo Gabriel Berute, a Bahia foi responsável por desembarcar duzentos escravos na capitania entre 1788 e 1794, 1800 e 1802, o que equivale a apenas a 6% do mercado. No entanto, de Salvador foram despachados 361 escravos em passaportes apenas destinados ao Rio Grande de São Pedro para o período de 1788 a 1794. Não tenho dados para os anos de 1800 e 1802.

Computando os vinte anos dos despachos aqui analisados, foram 3.788 os escravos despachados na Bahia para a região gaúcha, quantidade superior aos 3.292 escravos que constituem a amostra analisada por Berute. Isso revela uma maior participação da praça baiana no fornecimento de mão de obra cativa para o sul.<sup>1012</sup> Podemos pensar em uma possibilidade para matizar essa grande diferença. Será que ao fazer escala no Rio de Janeiro os comerciantes recebiam novas guias registrando o Rio como origem das exportações de gente?

Outro mercado meridional importante era a Colônia do Sacramento. Estranhamente não há qualquer passaporte para a região, a despeito de Alex Borucki identificar os anos de 1780 e o final da primeira década do século XIX como um período de maior presença de embarcações da Bahia no abastecimento do mercado negreiro

---

<sup>1011</sup> Gabriela Amorim Nogueira, *“Viver por si”, viver pelos seus: famílias e comunidades de escravos e forros no “Certam de Sima do Sam Francisco” (1730-1790)*, dissertação (mestrado em História), UNEB, Santo Antônio de Jesus-BA, 2011, p. 63-65 e 69; sobre o algodão cf. p. 160-161.

<sup>1012</sup> Gabriel Santos Berute, *Dos escravos que partem para os portos do Sul. Características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 – c. 1825*, dissertação (mestrado em História), UFRGS, 2006, p. 67-69 e 169 (apêndice 6); ver também, do mesmo autor, “Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 – c. 1830: tráfico negreiro e conjunturas atlânticas”, in. Regina Célia L. Xavier, *Escravidão e liberdade. Temas, problemas e perspectivas de análises*, São Paulo, Alameda, 2012, p. 207-228.

platino.<sup>1013</sup>

\*\*\*

O que vimos até aqui demonstra a manutenção da vitalidade do porto negreiro de Salvador no final do Setecentos, continuando o fornecimento de mão de obra cativa aos mercados do interior da colônia. Apesar de ser ultrapassado pela primeira vez pelo porto fluminense na década de 1790, Salvador manteve-se como um dos mais importantes das Américas. Para tanto, seus agentes comerciais estiveram atentos aos fluxos globais do mercado para redistribuir a mão de obra escravizada para as capitanias de maior fôlego econômico.

Desde o Rio Grande de São Pedro até o Pará, comerciantes deslocavam-se a Salvador ou encomendavam escravos novos para revendê-los em suas capitanias. Um dos principais exemplos desse comércio vigoroso foi o abastecimento de escravos do Estado do Maranhão e Piauí e da capitania de Pernambuco, os maiores produtores de algodão do período.

### **Salvador como porto fornecedor de escravos para lavoura de algodão**

A América não pertencia em verdade aos ingleses. [...] mas a Inglaterra achou recursos. Para colonizar as terras incultas do Novo Mundo, eram necessários trabalhadores. O algodão do México, das Índias Ocidentais, do Brasil e do Panamá atraía os habitantes dessas zonas para as plantações; importavam-se escravos. O preço dos escravos aumentou.<sup>1014</sup>

As palavras de Anton Zischka resumem a relação entre o algodão e a escravidão

---

<sup>1013</sup> Borucki, “The Slave Trade to the Río de la Plata”, p. 93, do mesmo autor, “Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812”, *Anais do IV Encontro Escravidão e liberdade no Brasil meridional*, Curitiba, 2009, p. 1-16. Ao longo de todo o século XVIII a Bahia participou do mercado negreiro platino, quer através de relações legais, quer de contrabando, como mostram Gonçalves, *Os armadores da Bahia*; Fábio Kuhn, “Conexões negreiras: contrabandistas de escravos no Atlântico sul (Rio da Prata, 1730-1752)”, *Anos 90*, Porto Alegre, v. 24, nº 45 (2017), p. 101-132; Hollmann, *O “trato dos viventes” no Rio da Prata*, p. 34-49 e 68-88.

<sup>1014</sup> Zischka, *A guerra secreta pelo algodão*, p. 25.

ao longo da Idade Moderna. Seu foco foi o maior centro de tecelagem do período, mas o Brasil, um dos maiores produtores da fibra na virada do século XVIII para o XIX também passou por problemas de mão de obra. O cultivo do algodão floresceu mais em Pernambuco e no Maranhão. Pernambuco tinha longa história no tráfico negreiro e uma produção açucareira bastante forte; teria, pois, que incrementar a compra de cativos para mais uma cultura agrícola. O Maranhão, por sua vez, sempre sofreu escassez de cativos africanos, com algum fornecimento mais seguro por ação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, mas sem continuidade. No auge da produção algodoeira, São Luís nem contava com uma praça mercantil, como Recife, nem contava mais com o fornecimento monopolista de escravos pela CGGPM. Ainda assim, Pernambuco forneceu africanos escravizados para o Maranhão como fizera no auge do ouro de Minas Gerais. Ambas as regiões precisariam de reforço no seu mercado de escravos.<sup>1015</sup>

Antônio Correa Furtado de Mendonça, já conhecido nosso, também afirmou à Rainha dona Maria I que a praça mercantil de São Luís não possuía capacidade financeira para armar a quantidade de navio negreiros para abastecer a região com os escravos necessário à sua produção. Em seguida, comparou São Luís com a Bahia, onde há “casas de tamanhos fundos, que não só beneficiam o estado, porém a seus mesmos monarcas”. Ele próprio, junto a dois sócios, “no tempo da extinção da Companhia”, havia mandado um navio à Guiné, mas não continuaram “por causa da criação do novo contrato privativo, de Guiné e Cabo Verde”.<sup>1016</sup>

Carecem de maiores estudos o fornecimento de escravos para as capitanias de

---

<sup>1015</sup> Sobre o tráfico do Maranhão ver Daniel B. Domingues da Silva, “The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: Volume, Routes and Organisation”, *Slavery & Abolition*, v. 29, n° 4 (2008), p. 477-501; Reinaldo Barroso Jr., *Nas rotas do Atlântico Equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)*, dissertação (mestrado em História), UFBA, 2009. Sobre o tráfico de Pernambuco ver Lopes, *A Fênix e o Atlântico*; Staben, *Negócio dos escravos*; Almeida, “Rotas Atlânticas”; da mesma autora, “A galera Aleluia da Ressureição e as almas em uma viagem entre Pernambuco e a Costa da Mina no ano de 1752”, in. Rodrigues, Lima, Farias (orgs.), *A diáspora mina*, p. 201-227. A CGGPM teve o monopólio de 1756 a 1778 e deste ano até 1788 manteve atuou sob comércio livre, ver Carreira, *As Companhias Pombalinas*, p. 86. Sobre a praça mercantil de São Luís ver Diego de Cambraia Martins, *A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e os grupos mercantis no Império Português (c.1755 - c.1787)*, tese (doutorado em História), USP, 2019, cap. 1.

<sup>1016</sup> “Carta de cidadão desta Cidade do Maranhão” (São Luís, 1787), ANTT, MR, mç. 500, ex. 623, doc. 19, n° 34 (“Copia”, Maranhão, 22/05/1786). O novo contrato a que o comerciante se refere foi a Sociedade de Comércio das Ilha de Cabo Verde, criada em 18 de setembro de 1780, que não teve êxito, cf. Carreira, *As Companhias Pombalinas*, p. 48, nota 13. O trabalho mais avançado sobre essa sociedade monopolista é de Martins, *A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão*, p. 154-172.

Maranhão e Pará.<sup>1017</sup> Informações esparsas indicam Bahia e Pernambuco como fornecedoras, mas pouco sabemos do funcionamento desse negócio.<sup>1018</sup> Para o período de atuação da CGGPM, entre 1760 e 1770, não há registros de remessas de escravos para Maranhão e Pará pelo porto de Salvador. Por outro lado, 194 foram mandados para o Piauí.<sup>1019</sup> A partir de 1778, com o fim do monopólio da companhia, o mercado ficou aberto a comerciantes como Antônio Correa, supramencionado, e para o restabelecimento de antigas relações com as praças da Bahia e Pernambuco.<sup>1020</sup> Ao que parece, o comércio com esses portos tinha reputação duvidosa. Em 1785, o governador e capitão geral do Estado do Maranhão e Piauí, José Telles da Silva, denunciou à Rainha os comerciantes daquelas praças por venderem escravos doentes, “maus e velhacos”, “ladrões e malfeitores, que vem exercer os seus vícios, e cometer crimes” nas capitânicas do Maranhão e Pará.<sup>1021</sup>

Cinco anos depois, seria a vez dos traficantes do Maranhão serem denunciados pelos homens de negócio do Pará pelo mesmo motivo. Estaríamos diante de uma guerra entre redes mercantis? Só novas pesquisas poderão esclarecer algo sobre o assunto. Uma representação assinada por 38 homens de negócio denunciava os comerciantes da Bahia, Pernambuco e Maranhão por venderem em Belém escravos “de refugio, boçais que naqueles portos não têm saída por causa da sua velhice e que, depois de algum trato e curativos que lhe fazem, são transportados para este porto, ou os ladinos que veem exterminados [*sic*] por causa das desordens e crimes que têm cometido em outras partes”. Eles também se ressentiam da extinção da CGGPM. Provavelmente, estas reclamações

---

<sup>1017</sup> Sobre o abastecimento de escravos ao Pará ver, Silva, *A extinção da Companhia de Comércio*. Para os anos de 1778-1781 a autora contabilizou 213 escravos oriundos da Bahia desembarcando em Belém e outros 70 em 1793. Esses números coloca a Bahia à frente de Pernambuco como abastecedora intracolônia, cf. p. 102-103. Nesse mesmo período foram despachados na Bahia para o Pará 452 escravos nos anos de 1778, 1780 e 1781. Além de Jacinto, a autora ainda lista três traficantes ligando Salvador a Belém: Maria Mariana da Trindade (1 viagem), Manoel de Faria (1) e Manoel Pereira Neves (3), cf. p. 108. Martins, *A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão*.

<sup>1018</sup> Jéssica Rocha de Sousa, *Nas rotas dos sertões: comércio interno e contrabando entre as Capitânicas de Pernambuco e Bahia (1759-1780)*, dissertação (mestrado em História), UFPE, 2018.

<sup>1019</sup> Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 108.

<sup>1020</sup> Silva, “The Atlantic Slave Trade to Maranhão”, p. 482.

<sup>1021</sup> Conta a Sua Majestade pela Secretaria de Estado sobre a entrada se sumaca que vem dos Portos de Barlavento negociar a esta capitania (31/12/1785), Arquivo Público do Estado do Maranhão (APEM), Secretariado Governo, Registro Gerais do Governo Central, f. 121v-122v. Este documento foi analisado por Barroso Jr., *Nas rotas do Atlântico Equatorial*, p. 89-90 e Walter Hawthorne, *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600–1830*, Nova York, Cambridge University Press, 2011, p. 127.

eram fruto de senhores acostumados a comprar fiado para pagar à companhia com a safra com dilatado prazo de pagamento, o que não dispunham mais.<sup>1022</sup>

Mais uma vez, a companhia era um ator controverso no quadro econômico dessas capitânicas. O governador do Pará, d. Francisco de Souza Coutinho, compartilhava de uma ideia de prós e contras em relação à empresa. De início, afirmou que, nos 22 anos de sua atuação, a companhia “importou 12.587 escravos” para a capitania do Pará, porém “muitos passaram para o Mato Grosso”, por isso, defendia que a empresa monopolista desse ao Pará a mesma atenção que dera ao Maranhão. Segundo ele

poucos anos é de crer que bastavam para que a mesma Companhia Geral emendasse o seu descuido e melhorasse a face desta capitania melhorando a condição destes habitantes, sendo, porém, extinta quando já desembaraçada dos esforços que havia aplicado para o Maranhão e preenchido ali o grande fim da sua instituição.<sup>1023</sup>

Esse mesmo entendimento tem o historiador Reinaldo Barroso Jr., para quem “sem dúvida, a existência da Cia [*sic*] de Comércio teve efeito direto sobre o comportamento da economia local” maranhense.<sup>1024</sup>

A despeito de todas as reclamações, ora por parte do governo, ora de outros comerciantes, o tráfico entre Salvador e os Estados do Maranhão e Grão-Pará cresceu após o fim da companhia e redução do comércio triangular entre Lisboa, África e essas capitânicas. O movimento aumentou tanto pelos sertões quanto pelo Atlântico. Exemplo disso é a sumaca *Santa Tereza*, do capitão João José de Souza que, após chegar a Salvador vinda da Costa da Mina, seguiu viagem para o Maranhão levando “oitenta escravos

---

<sup>1022</sup> Representação dos homens de negócio e comerciantes (Pará, ant. 04/07/1790), ANTT, JC, mç 10, cx. 38. Sobre o comércio a prazo desenvolvido pela companhia ver, Carreira, *A companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*, v. 1, cap. 9.

<sup>1023</sup> Do governador do Pará d. Francisco de Souza Coutinho para Martinho de Melo e Castro (Pará, 25/04/1792), ANTT, JC, mç 10, cx. 38. Uma boa síntese da economia e do tráfico de Maranhão e Pará encontramos em Flávio dos Santos Gomes e Maria Celeste G. da Silva, “A costa de Guiné é o remédio do Brasil’ - Senegâmbia, Maranhão e rotas do tráfico atlântico na América portuguesa: algumas aproximações”, in. Suely C. Cordeira de Almeida (org.), *Histórias do mundo Atlântico: Ibéria, América e África: entre margens do XVI ao XXI*, Recife, Ed. UFPE, 2009, p. 121-154.

<sup>1024</sup> Barroso Jr., *Nas rotas do Atlântico Equatorial*, p. 35. Ver, também, Diego de Cambraia Martins, *O tráfico de escravos nos rios da Guiné e a dinâmica da economia atlântica portuguesa (1756-1807)*, dissertação (mestrado em História), USP, 2015, p. 100-109.

minas: quarenta e dois machos, trinta e oito fêmeas”.<sup>1025</sup>

Entre 1783 e 1785, o capitão Manoel Caetano da Fonseca negociou 1.003 escravos. Foram 576 homens e 427 mulheres. Dos que tiveram a nação registrada, sabemos que 250 eram angolas e 280 benguelas. Num único passaporte, despachou 350 escravos para “Rio Grande de São Pedro e Maranhão”, como já foi referido acima. Vinte e dois homens foram mandados para a Parnaíba, que apesar de ter sido registrada como “distrito do Maranhão”, sabemos que pertencia ao Piauí. Todos os demais foram remetidos para o Maranhão.<sup>1026</sup>

Jacinto José Ferreira foi outro traficante que aproveitou os bons ventos da economia do norte. Entre 1779 e 1792, negociou 354 escravos para Maranhão e Piauí. Para esta capitania, mandou 172 homens e 85 mulheres (257), representando 72,6% de todo seu comércio. Mostra-nos Diego dos Santos que Jacinto Ferreira era afamado capitão negreiro da rota Bahia-Maranhão. Durante 28 anos (1778-1805), ele capitaneou nove viagens ligando o Maranhão, a costa leste brasileira e a África. Apenas uma delas saiu de Pernambuco, todas as demais da Bahia.<sup>1027</sup> Jacinto também participou do comércio com o Pará, pelo menos em uma viagem.<sup>1028</sup>

Outros comerciantes foram responsáveis por negociar algumas centenas de pessoas escravizadas entre a Bahia e aquelas praças, a exemplo de João José de Almeida (281 cativos), do tenente coronel Domingos José de Carvalho (268), João Correia de Mesquita (145).<sup>1029</sup>

Como já foi referido, em sete despachos negociaram 1.144 escravos para “Maranhão e Pará”, conforme foi registrado. Foram 772 homens e 372 mulheres comercializados por cinco traficantes. Apenas Manoel Pereira Neves registrou dois despachos com 451 escravos. Nenhum registro traz menção das nações.<sup>1030</sup>

---

<sup>1025</sup> APEB, SCP, mç. 626-13, f. 316v (04/12/1787). Existe uma viagem registrada em nome do capitão João José de Souza de Bissau para Maranhão, TSTD, # 49911 (galera *Antibal*, 1792). Não há registro para esta galera para a Bahia, neste período.

<sup>1026</sup> APEB, SCP, maço 626-13, f. 240, 244v, 246, 248v, 249v e 275.

<sup>1027</sup> APEB, SCP, maço 626-13, f. 62v, 109, 233v, 312v, 358v, 400v. Ver Diego Pereira Santos, *Entre costas brasílicas: o tráfico interno de escravos em direitura a Amazônia, c.1778 – c.1830*, dissertação (mestrado em história), UFPA, 2013, p. 86-87, *passim*.

<sup>1028</sup> Silva, *A extinção da Companhia de Comércio*, p. 108.

<sup>1029</sup> APEB, SCP, mç. 626-13.

<sup>1030</sup> APEB, SCP, mç. 626-13, f. 58, 297v, 299v, 368v, 376v, 410. Estes registros compreendem os anos de 1779, 1786 (2), 1790, 1791, 1793. Nesse período, Manoel Pereira Neves fez, pelo menos, três desembarques em Belém, cf. Silva, *A extinção da Companhia de Comércio*. cf. 108.



Considerando apenas os despachos registrados individualmente por capitania, vimos acima que o Piauí recebeu 6.250 escravos, ficando como o primeiro receptor. O Maranhão, com 4.026, foi a terceira capitania a receber mais escravos do porto baiano.

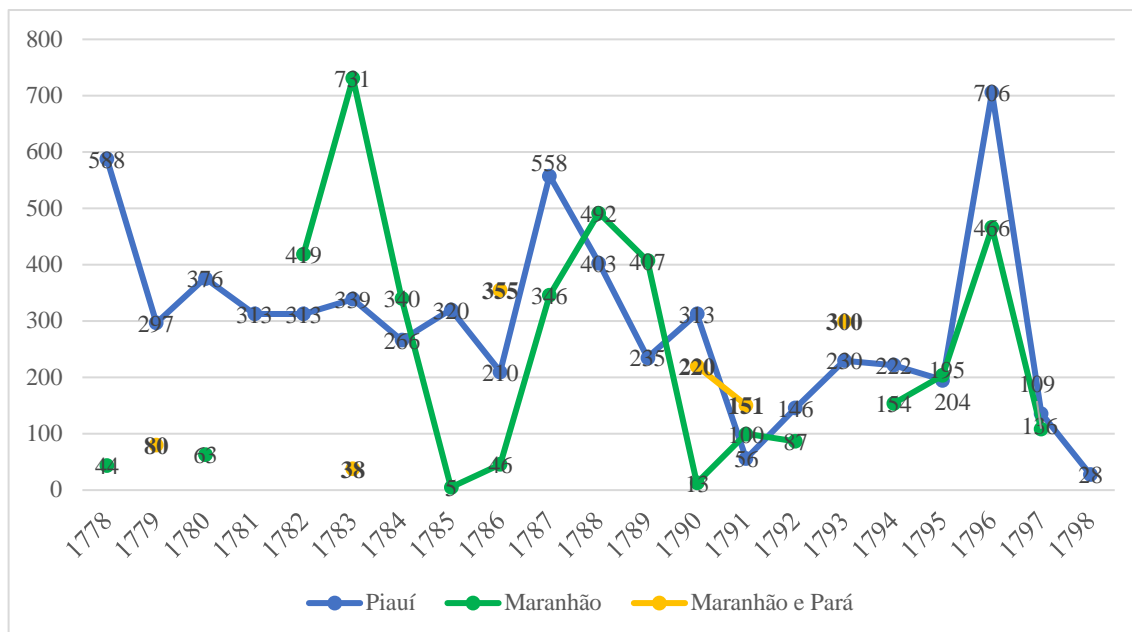
O gráfico 6.6 mostra-nos a distribuição, por ano, dos envios de escravos da Bahia para o Estado do Maranhão e Piauí.<sup>1031</sup> Apesar de focar no Maranhão, escolhi retratar o tráfico para o Piauí pela sua proximidade com o Maranhão e por formarem o mesmo espaço político. Ademais, como veremos a seguir, houve grande crescimento da produção pecuária na capitania produzindo grande quantidade de derivados do couro para o mercado europeu. As relações comerciais de Jacinto José Ferreira com ambas as capitanias sugerem esse caráter dinâmico entre elas.

Certamente, muito escravos remetidos ao Piauí foram revendidos pelos sertões aos produtores no Maranhão. Da mesma forma, não devemos descartar o porto de São Luís como fornecedor para o norte da capitania piauiense.

Inclui os sete despachos foram anotados como “Maranhão e Pará”, certamente uma dúvida do comerciante, capitão negreiro, em saber o melhor mercado ou questões de navegação. Nota-se que quando nos anos em que foram registradas juntas, salvo 1783, caiu a quantidade de despachos apenas para o Maranhão. Foi o caso do único despacho de 1793 relativo a 300 africanos levados de Salvador para serem revendidos em qualquer uma das capitanias, mas foram desembarcados em São Luís; veremos esse caso à frente.

---

<sup>1031</sup> Em 1772, o Estado do Grão-Pará e Maranhão (1751-1772) foi dividido originando o Estado de Maranhão e Piauí (1772-1821) e Estados do Grão-Pará e Rio Negro (1772-1808), cf. Silva, *Um caminho para o Estado do Brasil*, p. 9.



**Gráfico 6.6 – Escravos despachados da Bahia para Maranhão e Piauí, 1778-1798**

Fonte: APEB, SCP, mç. 626-13.

O Piauí manteve maior regularidade comercial, recebendo escravos da Bahia em todos os anos da série. Em apenas quatro anos, recebeu quantidade inferior a 200 escravos. A capitania não dividiu cargas registradas com qualquer outra, como ocorreu com o Maranhão. A pergunta que fica é o que animou a capitania piauiense para liderar a compra de africanos escravizados no período em questão. Minha pesquisa não tem respostas definitivas, para além de uma leitura da economia atrelada à do Maranhão.

Porém, a voz de uma das mais conhecidas cativas do Piauí no período pode nos deixar a pista a seguir. Em 6 de setembro de 1770, Esperança Garcia, denunciou o capitão Antônio Vieira do Couto: “Desde que o capitão lá foi administrar *que me tirou da fazenda dos algodões*, aonde vivia com o meu marido, para ser cozinheira da sua casa”. A fazenda dos Algodões não deveria ser sede apenas da afamada pecuária da região, mas já uma produtora da *commodity* mais desejada do período. Um documento anônimo anexo à carta de Esperança narra as atrocidades do capitão Couto que “até tirou alguns escravos o fiar algodão [e fazer] redes para o seu negócio”.<sup>1032</sup>

Mas ainda que a desconhecida produção algodoeira piauiense não justificasse a compra de tantos africanos, seguir a pista da pecuária pode ser o caminho para

<sup>1032</sup> Luiz Mott, *Piauí colonial: população, economia e sociedade*, Teresina, Projeto Petrônio Portela, 1985, p. 103-107.

compreender o incremento na compra de escravos no porto da Bahia pelo Piauí. Luiz Mott mostrou um importante crescimento das fazendas de criação de gado bovino no século XVIII. Em 1730, o Piauí contava com 300 unidades, saltando para 579 fazendas de gado e 352 sítios de lavoura em 1772. Em 1818, a quantidade de propriedades rurais saltou para 2.460, sendo 795 fazendas de gado.<sup>1033</sup> Tais números apontam para o quádruplo de sítios de lavoura, enquanto as fazendas de gado pouco mais que dobrara. Ao que aparenta, o gado não estava sozinho na economia do Piauí, na virada do século.

Estudando o abastecimento de gado em Salvador, Juliana Henrique afirmou ser “inegável a preponderância na feira de Capuame do gado com procedência do Piauí”. Mostra a autora que, em relatório de 1782, consta que 489 escravos trabalhavam nas Fazendas da Administração Real (antigas Fazendas dos Jesuítas) no Piauí onde eram criados “1.010 cavalos, 1.860 éguas e 50.670 cabeças de gado *vaccum*”. Em 1790, respondendo a Martinho de Melo e Castro, os administradores afirmaram que aquelas fazendas venderam a Salvador “33.532 cabeças correspondentes ao lucro líquido de 40:945\$926”.<sup>1034</sup>

Os dados das balanças comerciais disponíveis confirmam o dito pelos autores citados acima, mostrando um crescimento da produção dos derivados do boi exportados para Lisboa e reexportados para as demais praças da Europa. De acordo com Arruda, vaquetas, meios de solas, couros salgados e atanados, em geral e em diferentes níveis, comportarem-se de modo positivo entre 1796 e 1811, porém não alcançavam 10% da balança do comércio luso-brasileiro do período. O Piauí não consta na balança uma vez que suas remessas para Lisboa saíam pelo porto de São Luís. Assim, o Maranhão figura como o segundo maior vendedor de atanados, e o terceiro de vaquetas e couros. É apenas o quinto em meios de sola. Ressalte-se que destes produtos, o couro salgado era o gênero de maior reexportação. Sendo vendido para Itália, Inglaterra, França e Hamburgo, nessa ordem de importância.<sup>1035</sup>

Deve notar-se a grande instabilidade nos números do comércio entre a Bahia e o Maranhão. Se, por um lado, apresenta dois anos de pico, em 1783 e 1796, em oito anos recebe menos de 100 escravos e em três não há registro de comércio. Ressalte-se que

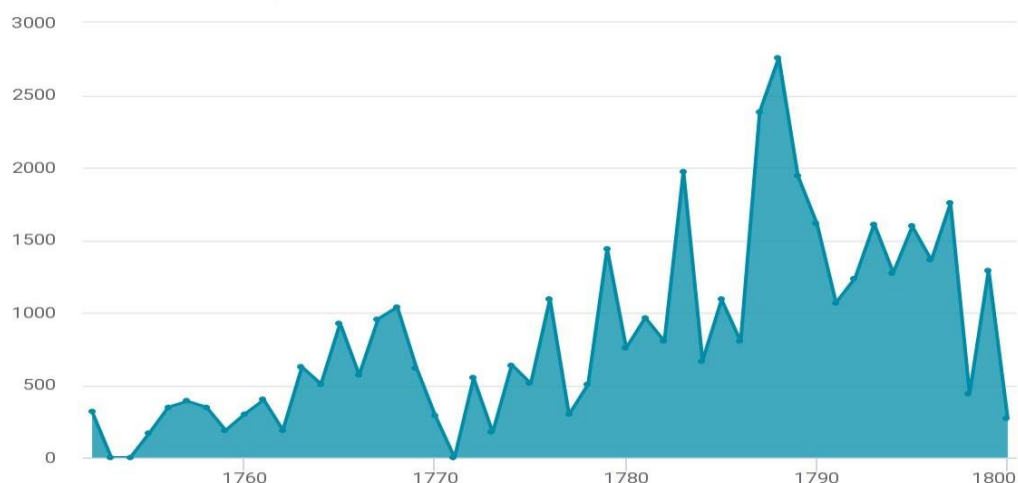
---

<sup>1033</sup> Mott, *Piauí colonial*, p. 57-59 e 97-100.

<sup>1034</sup> Juliana da Silva Henrique, *A feira de Capuame: pecuária, territorialização e abastecimento (Bahia, século XVIII)*, dissertação (mestrado em história), USP, 2014, p. 105-114.

<sup>1035</sup> Arruda, *O Brasil no comércio colonial*, p. 410-415, 422-439.

alguns desses anos de queda coincidem com aqueles em que os despachos foram registrados como Maranhão e Pará, a exemplo de 1786, quando 400 escravos foram despachados nessa forma. Neste mesmo ano, o Maranhão recebeu 801 africanos diretamente da África, uma queda no tráfico atlântico maranhense que entrava no seu terceiro ano, conforme mostra o gráfico a seguir.<sup>1036</sup> Essa irregularidade no fornecimento de africanos escravizados ao Maranhão também foi percebida por Diego Santos.<sup>1037</sup>



**Gráfico 6.7 – Africanos desembarcados no Maranhão, 1750-1800**

Fonte: <https://www.slavevoyages.org>, acesso em 08/10/2021.

Analisando os últimos trinta anos do Setecentos, Reinaldo Barroso Jr. afirmou que o tráfico de escravos africanos e a produção de algodão e arroz possibilitaram ao Estado do Maranhão e Piauí “um grau de estabilidade maior”.<sup>1038</sup> Poderíamos somar aqui o crescimento da pecuária e dos subprodutos bovinos. Essa relação entre o tráfico e o crescimento da economia maranhense é reforçada pelos estudos de Antonia Mota e Daniel Barroso. Conforme afirmam os autores, enquanto na “amostra para o Maranhão os africanos perfaziam 52,7% de todos os cativos arrolados [...] para o Pará, os africanos perfaziam apenas 27,4% dos cativos inventariados”.<sup>1039</sup>

Felipe Melo e Diego Martins buscaram compreender a interligação das duas

<sup>1036</sup> <https://www.slavevoyages.org>, acesso em 09/02/2021.

<sup>1037</sup> Santos, *Entre Costas Brasilícas*, p. 50-51.

<sup>1038</sup> Barroso Jr., *Nas rotas do Atlântico Equatorial*, p. 65.

<sup>1039</sup> Mota e Barroso, “Economia e demografia”, p. 26.

principais capitanias algodoeiras e sua economia atlântica.<sup>1040</sup> O Anexo 6.2, elaborado a partir de um quadro desses autores, quando completado pelos dados de saída de escravos da Bahia, revela que, no auge da produção setecentista de algodão, os traficantes da Bahia tiveram um papel importante em suprir o abastecimento do Maranhão dos braços cativos que ainda lhe faltavam para o cultivo. Não temos participação baiana no fornecimento de escravos ao Maranhão no livro de passaportes de 1759 a 1772.

Para Pernambuco o fornecimento a partir de Salvador variou de 1 a 55 escravos, no mesmo período. Eram tempos de atuação das companhias de monopólio pombalinas, porém, reencontramos o interesse da Bahia nesse mercado tão logo elas são extintas por d. Maria I. Em 1778, primeiro ano para que dispomos de passaportes, são remetidos 44 escravos ao Maranhão e 162 a Pernambuco.

Essa mudança de mercado também se percebe quando olhamos o tráfico internacional, o que podemos acompanhar também no Anexo 6.2. No início da década de 1780, já se percebe um aumento no interesse de armadores reinóis em mandar navios negreiros ao Maranhão, mas foi de 1787 a 1797 que os desembarques em São Luís passaram a mais de 1.000 africanos ao ano. Nessa década de prosperidade negreira, chegaram a São Luís 89 viagens, uma média de 8 viagens anuais. Sabemos a origem do navio em apenas 34 viagens: 31 delas zarparam de Lisboa, uma saiu da Bahia, uma do Rio de Janeiro e uma de Cabo Verde.<sup>1041</sup>

Um bom exemplo de como era feita a ligação comercial entre Salvador e São Luís, em plena culminância negreira maranhense do último quartel do Setecentos, é o ano de 1793. Dispomos, para esse ano, da documentação relativa à saída e chegada de um navio do tráfico intracolônial, apontando possibilidades de futuras pesquisas, no encaixe das realizadas por Diego Pereira Santos. O banco de dados *Slave Voyages* informa que sete navios negreiros chegaram ao porto de São Luís vindos da África com 1.553 cativos naquele ano. Um ofício do governador d. Fernando Antônio de Noronha informa que apenas seis navios vieram daquele continente, não referenciando o navio *Correio de Angola* que, segundo o TSTD, saíra de Benguela para o Maranhão.<sup>1042</sup>

---

<sup>1040</sup> Diego de Cambraia Martins e Felipe Souza Melo, “O Algodão do Brasil e a Economia Atlântica: comparações entre Maranhão e Pernambuco (c.1750-c.1810)”, *Anais do IX Encontro de Pós-graduação em História Econômica e 7ª Conferência Internacional de História Econômica*, Ribeirão Preto, USP/ABPHE, 2019, p. 1-31.

<sup>1041</sup> <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>, acesso em 08/10/2021.

<sup>1042</sup> <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>, acesso 08/10/2021. Santos, *Entre costas brasileiras*.

De acordo com o governador, entraram no porto de São Luís dezesseis embarcações trazendo mercadorias diversas, incluindo pessoas escravizadas. Esses dados confirmam o forte interesse dos homens de negócio de Lisboa no abastecimento negreiro do Maranhão. Confrontando os dados do governador com os do *Slave Voyages*, vemos que todos os navios vindos de Cacheu e Bissau foram armados na capital do Império. Confirma-se, também, a praça pernambucana no segundo lugar, como já foi falado, e a Bahia em terceiro. Resta ainda espaço para um tráfico muito residual de portos mais próximos, como o de Aracati, no Ceará. Vejamos os dados a seguir.

**Tabela 6.6 – Embarcações com escravos chegadas ao Maranhão, 1793**

<b>Origem</b>	<b># embarcações</b>	<b># escravos</b>
Pernambuco	7	836
Bissau	3	663
Cacheu	2	478
Bahia	2	348
Aracati	1	13
Rio Grande	1	13
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>2.351</b>

Fonte: AHU, CU, MA, cx. 84, doc. 7042.

A 28 de junho de 1793, em Salvador, Manoel Pereira Neves pediu um passaporte para levar 300 escravos ao “Maranhão e Pará”. Eram 195 homens e 105 mulheres. Em 21 de agosto, ele deu entrada no porto de São Luís com a sumaca *Santo Antônio Val de Piedade* e 274 escravos vivos. Neste ano, entraram 2.351 escravos na Alfândega da cidade, cuja venda alcançou a quantia de 740:195\$000 réis. Foram 1.174 escravos a mais do que no ano anterior. No mesmo ano de 1793 foram remetidas a Lisboa e Porto 81.419 arrobas e 29 fardos de algodão, 28.804 couros, 9.554 atanados e 7.332 vaquetas.<sup>1043</sup> Estes números reforçam a participação maranhense no comércio de couros já no início de década de 1790, ampliando os dados das balanças comerciais disponíveis.

Manoel Neves é um exemplo de como os traficantes de Salvador continuavam

---

<sup>1043</sup> APEB, SCP, mc. 626-13, f. 410; AHU, CU, MA, cx. 84, doc. 7042. Entre 1775 e 1800 deram entrada na Provedoria da Saúde de São Luís 118 embarcações, dezesseis delas saídas da Bahia (uma fez escala em Pernambuco). Esta última capitania foi responsável por 27,9% das entradas, ver Barroso Jr., *Nas rotas do Atlântico Equatorial*, p. 74.

atentos ao mercado do norte, ávido por cativos, e mantiveram a Bahia como um dos principais fornecedores de mão de obra escravizada a essas regiões. De 1781 a 1793, ele registrou sete passaportes, cinco deles para Maranhão, Pará ou Piauí, levando 814 escravos. Diogo Santos, no entanto, mostra que entrou oito vezes no porto de São Luís (1780-1793), destacando-se como um dos principais fornecedores de cativos oriundos da Bahia.<sup>1044</sup>

Os dados coligidos por Alexandre Vieira Ribeiro mostram que o Maranhão continuou forte comprador de pessoas escravizadas no mercado baiano no século XIX. Entre 1811 e 1820, a capitania figurou como a que mais escravos recebeu saídos do porto de Salvador, 5.177, enquanto o Piauí ficou com a quinta colocação. Juntas, elas foram responsáveis pela compra de 36,61% dos escravos redistribuídos pela Bahia.<sup>1045</sup>

Esse intenso comércio de africanos novos, levados diretamente da África ou com escalas em outras capitanias, respondia ao crescimento na chegada de colonos reinóis e das doações de sesmarias na região. Mostra Antonia Mota um aumento de 50 títulos de doações de terra em 1756-1777 para 450 em 1792-1798, auge do tráfico maranhense, como mostra o Anexo 6.2. A população total da capitania saltou de 47.410 habitantes (1778) para 152.983 em 1821. Analisando 58 inventários post-mortem do Maranhão (1797-1824), a autora afirma que “mais de metade dos inventariados eram proprietários rurais, em sua maioria, plantadores de algodão e/ou arroz. Alguns poucos possuíam fazendas de gados, e raríssimos engenhos de cana-de-açúcar”. Estes proprietários, muitos deles aparentados, possuíam as maiores fortunas e, também, as maiores escravarias. As unidades produtivas de algodão e arroz apresentaram uma média de 20 escravos. Sete delas possuíam entre 53 e 76 escravos, três entre 109 e 138 e outras três possuíam de 216 a 267. Uma dessas grandes propriedades era de Bento da Cunha que, ao morrer, em 1788, possuía 66 escravos. A avaliação de sua escravaria representava 57,6% de sua fortuna líquida de 13:346\$097 réis. A autora afirma que, para o início do período analisado (ou seja, o final do XVIII), as três maiores etnias são guiné, cacheu e angola.<sup>1046</sup> As duas primeiras oriundas do tráfico intercontinental, e a última resultado da forte participação do tráfico interno.

---

<sup>1044</sup> Santos, *Entre costas brasílicas*, p. 79-88.

<sup>1045</sup> Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 115-118.

<sup>1046</sup> Antonia da Silva Mota, *As famílias principais: redes de poder no Maranhão colonial*, São Luís, EDUFMA, 2012, cap. 1. Confrontei os nove inventários do período de 1767 a 1800 utilizados pela autora com os destinatários dos escravos (1778-1798) e não identifiquei nenhum deles.

Thales Pereira reforça tal tendência, afirmando que, em 1797, a população maranhense era composta por 50,1% de pessoas escravizadas. Analisando a população escrava até 1840, o autor afirma que

a economia algodoeira do Maranhão não só tinha uma porcentagem de escravos comparável à região cafeeira do Rio de Janeiro, como também tinha uma participação semelhante à das regiões algodoeiras dos Estados Unidos. A alta participação do trabalho escravo no Maranhão parece contradizer o argumento de que a competição dos canaviais pelos trabalhadores foi um fator importante que limitou a expansão da produção de algodão no Brasil.<sup>1047</sup>

Estes dados se coadunam com o argumento de que a cultura do algodão contribuiu com a intensificação do tráfico de africanos escravizados. Além disso, abriu uma nova fronteira agrícola no que hoje conhecemos como Nordeste brasileiro. Vejamos o resultado direto desse aumento do fluxo de africanos escravizados na cultura brasileira do algodão, incidindo na balança comercial anglo-portuguesa.

### **O algodão brasileiro no comércio luso-britânico**

Como vimos acima, foram vários os fatores que alçaram o algodão a uma das principais mercadorias brasileiras no mercado europeu na Era das Revoluções. Guerras, alta demanda da industrialização europeia que tinha no algodão o setor mais dinâmico, aumento na área cultivada na colônia e incremento no tráfico negreiro andaram juntos para que Portugal apostasse no novo *ouro branco* brasileiro para ajudar a ter superávits em sua balança comercial com a Grã-Bretanha.<sup>1048</sup>

Desde a década de 1760 com a redução das remessas de ouro a particulares que a comércio luso-britânico experimentou um desinteresse por parte dos negociantes o que levou a uma queda nos negócios a partir de 1761, acentuada quatro anos depois. Conforme mostrou Fisher até 1773, os britânicos tinham superávits em relação a Portugal. Porém, a partir do quinquênio 1776-1780 a balança comercial inglesa passa a ser

---

<sup>1047</sup> Pereira, *The Rise of the Cotton Trade in Brazil*, p. 129-138, citação à p. 134. Sobre a relação do aumento do tráfico negreiro com a produção amazônica, ver Martins, *O tráfico de escravos nos rios da Guiné*, p. 109-129.

<sup>1048</sup> Azevedo, *Épocas de Portugal económico*, p. 440-441; Barickman, *Um contraponto baiano*, p. 59-60; Arruda, “O algodão brasileiro”, p. 171.



deficitária. Até agora pouco sabemos da década de 1780, uma vez que as balanças conhecidas datam de 1796 a 1811. Um relatório do comércio entre as duas nações, datado de 1790, mostra o início de recuperação do comércio português no final da década de 1780. Tudo ainda muito tímido, visto que o somatório do déficit dos anos 1788 e 1789 supera o superávit de 1786 e 1790. Era o começo de uma virada de século com a balança lusitana positiva coroando a tendência de queda inglesa desde a crise aurífera. O crescimento da produção de todos os produtos brasileiros, a intensificação do comércio do Báltico, como já abordei no capítulo 2, e a neutralidade portuguesa nas guerras europeias, foram fatores que possibilitaram a Portugal um período de fim de século de superávit com quase todos seus parceiros comerciais como não se via pelo menos no último século.<sup>1049</sup>

**Tabela 6.7 – Balança comercial entre Portugal e Grã-Bretanha – 1786, 1788, 1789 e 1790 (em libras esterlinas - £)<sup>1050</sup>**

<b>Ano</b>	<b>Importação da Grã-Bretanha</b>	<b>Exportação para a Grã-Bretanha</b>	<b>Saldo das exportações</b>
<b>1786</b>	555,038,4,9	729,278,13,1	+ 174,240,8,4
<b>1788</b>	633,664,8,1	462,078,7,9	- 171,586,0,4
<b>1789</b>	564,355,2,3	454,872,5,3	- 109,482,17,0
<b>1790</b>	579,109,19,7	579,196,17,0	+ 86,17,5

Fonte: “Conta da importância das fazendas importadas e exportadas na Cidade do Porto para os domínios britânicos no ano de 1786” (não há unidade de massa do algodão nesse documento); “State of Trade between the British Dominions and the Port of Lisbon in the year 1786”; “State of Trade between the British Dominions & the Port of Lisbon in the year 1788”; “State of Trade between the British Dominions & the Port of Lisbon in the year 1789” e “State of Trade between the British Dominions & the Port of Lisbon in the year 1790”, ANTT, MNE, cx. 919.

A Tabela 6.8 mostra a quantidade e o valor das exportações portuguesas de algodão, cujo principal destino era a Grã-Bretanha. Um comércio residual era feito com

<sup>1049</sup> Fisher, *De Methuen a Pombal*, 206-208; Novais, *Portugal e Brasil*, p. 348-361; Serrão, “O quadro económico”, p. 101-103; Adélir Weber, “Relações mercantis entre Brasil, Portugal e Hamburgo: a balança de comércio revisitada”, in. Moura e Ferlini (orgs.), *História econômica*, p. 297-325. Para um bom resumo do quadro geral do comércio internacional lusitano ver Costa, “Relações económica com o exterior”.

<sup>1050</sup> Os “State of Trade” não são assinados nem há documento anexo que explique o motivo de sua produção. Além dos valores das mercadorias, também foram somados os fretes e os gastos dos navios britânicos no porto de Lisboa. As mercadorias enviadas da Grã-Bretanha só estão avaliadas em libras, enquanto as portuguesas estas nas duas moedas.

a Irlanda. Vemos também que esse comércio gerou uma média anual da 855:793\$833 réis, o que coloca as vendas do algodão à frente das mercadorias produzidas no Portugal continental e remetidas ao mercado britânico.

**Tabela 6.8 - Exportações de algodão de Portugal para Grã-Bretanha e Irlanda, 1786, 1788, 1789 e 1790**

<b>Ano</b>	<b>Origem</b>	<b>Destino</b>	<b>Quantidade (libras)</b>	<b>Valor (em réis)</b>
<b>1786</b>	Lisboa	Grã-Bretanha	1.800.360	648:129\$600
<b>1786</b>	Porto	Grã-Bretanha	-	42:174\$727
<b>1786</b>	Porto	Irlanda	-	7:188\$485
<b>1788</b>	Lisboa	Grã-Bretanha	1.743.884	535:372\$388
<b>1788</b>	Lisboa	Irlanda	5.624	1:726\$568
<b>1789</b>	Lisboa	Grã-Bretanha	3.852.032	889:819\$392
<b>1789</b>	Lisboa	Irlanda	168.592	38:944\$752
<b>1790</b>	Lisboa	Grã-Bretanha	5.274.191	1:218:338\$120
<b>1790</b>	Lisboa	Irlanda	179.300	41:481\$300

Fonte: *Idem* Tabela 6.6.

Infelizmente só temos dados completos do comércio da cidade do Porto para o ano de 1786. A diferença em relação a Lisboa é tão grande que não permite duvidar da supremacia do porto lisboeta na comercialização do algodão brasileiro.<sup>1051</sup>

A seguir comparemos o valor do algodão negociado com o total do valor das mercadorias reinóis e o de todos os produtos brasileiros remetidos para portos britânicos. Nos quatro anos analisados da balança comercial entre as duas nações, o algodão representou entre 47 e 66% de toda a exportação portuguesa para Inglaterra, ocupando o primeiro lugar daquele comércio. Estava também superando o vinho que, mesmo com a crise da década de 1760, representava mais de 80% das importações inglesas de produtos

---

<sup>1051</sup> Em 5 e 6 de dezembro de 1794 foram exportadas 12.242 arrobas de algodão do Porto para Grã-Bretanha e Irlanda, cf. Resumo dos gêneros que se exportaram da Cidade do Porto para a Grã-Bretanha e Irlanda em 60 navios ingleses que saíram dali nos dias 5 e 6 de dezembro de 1794, ANTT, MNE, cx. 919. Thales Pereira afirma o mesmo sobre a participação do Porto no comércio cotoneiro, cf. *The Rise of the Cotton Trade in Brazil*, p. 44-45.

lusitanos.<sup>1052</sup>

Quando analisando apenas entre os produtos Brasil reexportados para Inglaterra, o volume de comércio representou mais de 84% dos produtos coloniais vendidos. Vê-se também que, apenas em 1788, o valor do algodão negociado foi inferior às mercadorias reinóis. Por outro lado, no ano de 1790, as vendas do algodão representaram 219,36% de todas as mercadorias reinóis vendidas por Lisboa.

**Tabela 6.9 - Exportação dos produtos do Brasil para Grã-Bretanha via Lisboa, 1786, 1788, 1789 e 1790 (em réis)**

Ano	Produtos do Reino <sup>1053</sup>	Produtos do Brasil (A) <sup>1054</sup>	Total (B)	Algodão (C)	C/B (%)	C/A (%)
1786	607:284\$400	763:179\$300	<b>1:370:463\$700</b>	648:129\$600	47,29	84,92
1788	627:331\$565	624:866\$588	<b>1:252:198\$153</b>	535:372\$388	42,75	85,67
1789	443:376\$042	981:813\$192	<b>1:425:189\$234</b>	889:819\$392	62,43	90,63
1790	555:387\$478	1:282:140\$120	<b>1:837:527\$598</b>	1:218:338\$120	66,30	95,02

Fonte: *Idem* Tabela 6.6.

O final da década de 1780 foi crucial para o comércio do algodão brasileiro com a Inglaterra. Em 1788, foi a primeira vez que Portugal superou a França e os Países Baixos como fornecedor da fibra para a Grã-Bretanha. Por dois anos, a participação portuguesa acompanhou de perto os valores franceses até superá-los, abrindo larga vantagem, a partir de 1790. Isso fica evidente na Tabela 6.8, com o salto de 1788 para 1790 na participação do algodão brasileiro no mercado britânico.

A alta qualidade da fibra do algodão brasileiro, mais dura e mais longa, foi um dos fatores responsáveis por este comércio tão vultoso. Em verdade, essa era uma característica do algodão sul-americano valorizada pelas fábricas da Grã-Bretanha. De acordo com Thales Pereira, do fim do século XVIII até ao fim do bloqueio Napoleônico, a mercadoria brasileira representou 40% da matéria prima comprada por Liverpool.<sup>1055</sup>

Mais conhecidos que os dados apresentados acima, a balança comercial

---

<sup>1052</sup> Fisher, *De Methuen a Pombal*, p. 70-71.

<sup>1053</sup> Dentre os produtos do Reino destacam-se os vinhos, vinho do Porto, azeitonas, azeite, frutas (inclusive figos), peles de cabra e carneiros.

<sup>1054</sup> Destacam-se o algodão, pau-Brasil, pau rosa, goma copal, índigo e tabaco.

<sup>1055</sup> Pereira, *The Rise of the Cotton Trade in Brazil*, p. 33-36, 40-45 e 50-51.

portuguesa da década de 1790 também confirma o peso do algodão como fator do superávit nos negócios de Portugal com o resto da Europa. A Inglaterra foi, de longe, a principal compradora do produto entre 1796 e 1803, sendo ultrapassada pela França entre 1804 e 1808.<sup>1056</sup> Nesse momento os Estados Unidos irrompem como principal fornecedor de sua antiga metrópole. Sua colheita disparava dos pouco mais de 13 mil fardos em 1791-92 para mais de 155 mil na safra de 1799-1800.<sup>1057</sup> Em 1809, enquanto Portugal vendeu 12.455.583 libras de algodão brasileiro para Inglaterra, os Estados Unidos exportaram 26.645.881.<sup>1058</sup>

O comércio de escravos sustentou a economia colonial, especialmente, em seu crescimento em fins do Século XVIII puxado pelo açúcar, algodão e couros. Como resumiu Jorge Pedreira, “açúcar e algodão foram os dois produtos brasileiros mais importantes a alcançar os mercados europeus a partir dos portos de Portugal. Essas mercadorias compuseram 85% das reexportações do Brasil em 1796-1800”.<sup>1059</sup>

### **Alinhavando o escravismo global**

Ao analisar os fluxos do ouro e do algodão do Brasil chegados a Lisboa e comparando-os com a quantidade de africanos escravizados revendidos da Bahia para as demais capitânicas, é perceptível a estreita relação entre os três movimentos. O ouro está para a primeira metade do setecentos assim como o algodão está para os últimos quarenta anos de colonização. Unindo essas conjunturas permanece um forte comércio de escravos para extrair e cultivar essa riqueza.

A mudança notável é o destino que os africanos desembarcados em Salvador têm ao serem revendidos. Até a década de 1760, o atual Sudeste brasileiro obtinha da Bahia a maior parte de sua redistribuição. A partir da década seguinte, esse o fluxo muda para o Maranhão, Piauí e Pernambuco. O Rio Grande de São Pedro também passa a figurar como importante comprador. O tráfico atlântico de escravos estava respondia aos fluxos da

---

<sup>1056</sup> Arruda, *O Brasil no comércio colonial*, p. 370-371 (Tabela 53). O crescimento francês deveu-se às circunstâncias excepcionais advindas da guerra e das negociações para o reconhecimento da neutralidade portuguesa que obrigou Lisboa a pagar avultadas indenizações. Quanto aos anos de 1807 e 1808, o crescimento refere-se com a invasão e ocupação do reino, ver Alexandre, *Os sentidos do Império*, p. 35-36.

<sup>1057</sup> Zischka, *A Guerra secreta pelo algodão*, p. 199. Segundo Thales Pereira a exportação estadunidense em 1791 foi de 100 fardos subindo para 100.000 em 1806, cf. *The Rise of the Cotton Trade in Brazil*, p. 57.

<sup>1058</sup> Pereira, *The Rise of the Cotton Trade in Brazil*, p. 52-53 e 182.

<sup>1059</sup> Pedreira, “From Growth to Collapse”, p. 843.

economia global.

Ao mesmo tempo, Salvador tinha que abastecer seu Recôncavo para a produção de açúcar, tabaco e mandioca, garantindo a produção do principal produto colonial, a principal mercadoria-moeda para seu comércio com a Costa da Mina e a alimentação da população e de sua marinha mercante. Entre altos e baixos, o século XVIII ainda viu crescer a produção de açúcar no litoral brasileiro por causa da destruição de canaviais no Caribe, resultado do furacão da década de 1780 e da revolta escrava em Saint-Domingue de 1791. Em menor escala, a cultura do café começava a ocupar terras no Recôncavo da Guanabara e no Vale do Paraíba, vindo mais tarde a liderar a balança comercial do Brasil independente.

Para sustentar todo esse crescimento econômico, o Brasil consumiu ainda mais mão de obra escravizada do continente africano. O porto negreiro da Bahia voltaria a crescer nos últimos trinta anos do Setecentos, comprando uma média anual de 8.000 africanos. Muitos deles eram redistribuídos e as capitanias produtoras de algodão, açúcar e gado eram os principais clientes de Salvador.

Tudo isso permitiu que Portugal colocasse um novo produto no mercado europeu que muito contribuiu para que alcançasse um superávit na relação com a Grã-Bretanha, recuperando da queda da produção aurífera de meados da centúria.

Cada um a seu tempo, e respondendo às conjunturas da economia global, o ouro, no alvorecer do século XVIII, e o algodão no seu arrebol, aqueceram o mercado negreiro do Atlântico, fortalecendo o escravismo colonial e sustentando uma balança comercial superavitária para a metrópole. Abastecendo de mão de obra cativa os espaços de produção, destacava-se o porto negreiro de Salvador.

## CONCLUSÃO – O tráfico negreiro: um comércio global e complexo

O tráfico de escravos foi um comércio mais conectado com as diversas regiões do globo do que possam parecer as tradicionais divisões de fronteiras que utilizamos. Essa afirmação torna-se ainda mais válida se o foco for o capital que financiou a máquina negreira. Dentro das possibilidades e da avaliação dos benefícios e riscos, a busca do lucro sempre foi o principal objetivo dos investidores, não importasse o método do comércio. O tráfico da Bahia não fugiu à regra.

A peculiaridade da Bahia esteve em manter mais de 60% de seu comércio fora de portos africanos colonizados por Portugal. Refiro-me à Costa da Mina. Isso obrigou a interação nem sempre amistosa com concorrentes europeus, em especial os neerlandeses da WIC que, a partir do castelo de São Jorge da Mina, mantiveram o controle sobre as águas do Golfo do Benin destino dos navios negreiros de Salvador. A análise da diplomacia portuguesa em Haia não abalou a intransigência dos Estados Gerais e dos diretores da WIC para liberar sem ônus o comércio lusitano naqueles mercados africanos. Portugal, também não renunciou à sua política de neutralidade para evitar correr o risco de entrar em guerra com os Países Baixos.

Ao analisar o paradigma da rivalidade entre homens de negócio de Salvador e de Lisboa no que respeita ao tráfico negreiro, verificou-se que tanto a Mesa do Espírito Santo de Lisboa, quanto a Mesa do Bem Comum da Bahia agiram segundo a cultura mercantil lusitana da primeira metade do Setecentos, cujo pilar era a defesa de suas respectivas praças, no geral, e defendendo o direito ao livre comércio para seus membros no litoral africano, no específico. Por vezes a contenda esteve entre as praças de Lisboa e Porto, ambas reinóis. Além disso, conforme mostra o arquivo do Tabelionato de Notas de Salvador, a Mesa do Comércio de Lisboa era procuradora da Mesa baiana e essa relação serviu de modelo para a criação da Mesa do Comércio do Rio de Janeiro, em 1753, vésperas da criação da Junta do Comércio por Sebastião José de Carvalho e Melo.

Ainda no campo das rivalidades, ao coligir todas as discussões e projetos em torno da criação de companhias de monopólio para a Costa da Mina, verificou-se que, tanto os que partiam de Lisboa, quanto aqueles iniciados em Salvador, previam o capital aberto e repartido em ações que seriam vendidas a todos os vassalos de El-Rei. Não havia, portanto, uma interdição mercantil a qualquer praça do Império marítimo português.

Ficou evidente, também, que comerciantes de ambas as praças, ao pensarem no assunto, não queriam arcar com os gastos de defesa dos navios negreiros nas águas africanas, portanto, em caso de guerra, os gastos ficariam a cargo da Coroa. Esta tampouco se propunha manter e pagar sozinha naus de guerra para defender esse comércio. Ora, o tráfico de Salvador, majoritariamente realizado na Costa da Mina, era, portanto, um problema de ordem internacional que Lisboa não conseguiu resolver nem com seus melhores diplomatas, como era o conde de Tarouca ou d. Luís da Cunha.

Ao analisar o funcionamento do comércio e os agentes mercantis envolvidos, ficou manifesta a existência de dois patamares de senhorios e investidores no comércio negreiro baiano. Uma elite negreira, que detinha a maior parte das embarcações e capitais emprestados a juros, destacava-se também nas negociações políticas com a Coroa. Uma base alargada de senhorios de navios negreiros e pequenos investidores refletia uma dispersão do capital investido. Essa característica também funcionava como um proto-seguro para os investimentos à medida que o risco era dividido por dezenas de investidores em tempos que não havia casas seguradoras na colônia. Tais características do tráfico baiano tornam-no diferente do que se via no financiamento europeu neste comércio. Salvador “democratizava” o acesso aos cativos diretamente nos portos africanos a inúmeros investidores, pequenos, médios e grandes, bastavam estarem dispostos a enviar suas cargas, pagar os fretes ao senhorio e os impostos à Coroa.

Seguindo a ótica da cultura mercantil tradicional europeia, notou-se que a elite dos traficantes de Salvador compunha a Mesa do Bem Comum, e tinha a Mesa de Lisboa como sua procuradora no reino. Da mesma forma, vários homens de negócio de Salvador mantiveram estreitos laços de comércio com seus pares de Lisboa e Porto, alguns deles estrangeiros. Fizeram também, negócios com comerciantes de Angola, São Tomé e Príncipe, e os hindus de Goa. Mostrou-se, também, que eles manejavam os mesmos instrumentos de comércio utilizados pelos europeus para financiar das praças em geral, e o comércio negreiro, em particular. Os livros notariais e os inventários *post-mortem* foram primordiais para evidenciar o uso das letras de risco, das cargas e da formação de sociedades como o *modus operandi* do tráfico negreiro da Salvador colonial.

Por fim, ficou patente a existência de relações globais do comércio negreiro da Bahia. Por um lado, mercados de toda a parte se conectavam para fazer girar a economia negreira de Salvador. Ao privilegiar o tráfico com a Costa da Mina, Salvador demandou de Lisboa uma batalha secular e inglória com a diplomacia dos Países Baixos. Mais que

isso, ao negociar ali os traficantes “baianos” tinham que negociar com comerciantes europeus e chefes africanos, principalmente atendendo às exigências de mercado destes. Somadas a tudo isso, as estreitas relações com a Índia acabavam por unir as quatro partes do mundo num comércio que se estendia, também, aos sertões do Brasil.

Além disso, os traficantes de Salvador, dentro dos limites do império, respondiam às demandas do mercado internacional de metais e mercadorias tropicais. Os fluxos de comércio com a África responderam primeiramente ao mercado do açúcar e a compra de escravos na Costa da Mina estava diretamente ligada à produção de tabaco. Estas duas mercadorias faziam a primazia do Recôncavo da Baía de Todos-os-Santos, mas, infelizmente não temos os dados sobre a revenda de cativos para esta região. Todavia, contamos com dados do comércio interno de cativos para as demais capitânicas, o que evidenciou que o papel de Salvador como mercado de redistribuição foi capaz de atender às demandas daquele século. No auge do ouro de Minas Gerais e Goiás, os traficantes responderam-lhes enviando milhares de africanos novos. O mesmo ocorreu durante o *boom* do algodão no último quartel do século XVIII, quando crescia a demanda inglesa pela fibra mediante as perdas de produção no Caribe e as guerras no Atlântico Norte.

Esses tempos coincidiram com a Era das Abolições. A mesma Inglaterra que consumia o algodão produzido com trabalho escravo era, também, a que entrava o século XIX abolindo o comércio de pessoas escravizadas e encampando uma política fortíssima de repressão internacional àquele. Os traficantes e o mercado negreiro da Bahia, em especial, tiveram que criar mecanismos de enfrentamento a essa repressão. Portugal, por seu turno, teve que negociar com Londres o fim do comércio, ao mesmo tempo que sabia da necessidade dos cativos para sua economia. O mesmo fez o Brasil independente, por 1822, mas aí já é uma História que não cabe ao escopo desta pesquisa.



## Arquivos e bibliotecas

### **BRASIL**

#### **Arquivo Histórico do Museu Histórico Nacional, AHMHN (Rio de Janeiro)**

Coleção Wanderley Pinho, WPdc172.

#### **Arquivo Histórico do Museu da Inconfidência, AHMI (Ouro Preto)**

Cx. 159, cód. 2161, Traslado de Libelo Cível contra Rosa Maria da Conceição (Vila Rica, 1748).

#### **Arquivo Histórico Municipal de Salvador, AHMS**

Cód. 178.1 (Termo de visitas da saúde, 1778-1803).

Cód. 182.1 (Visitas da Provedoria da Saúde, 1802-1829).

#### **Arquivo da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, ASCMBA**

Lv. 746 (Livro Conta Corrente da Consignação da Casa, 1726-1802).

#### **Arquivo Público do Estado da Bahia, APEB**

##### Seção Colonial e Provincial (SCP)

Alvará 339 (1678-1702), 440 (1702-1714).

Documento sem catalogação, Alvará de navegação concedido ao capitão Antônio Ribeiro do Vale em 20 de abril [para a Costa da Mina] (Bahia, post. 30/03/1756).

Lv. 131, Cartas do Senado da Câmara de Salvador à Sua Majestade (1713-1741).

Mç. 226, Cartas ao Governo (1814).

Mç. 248 (1718-1729), 249 (1756-1772) e 626-13 (1778-1798), Passaportes de escravos.

Mç. 292, Provisões (1752-1757).

Ordem Régia, v. 5 (1698-1699), 7 (1702-1711), 18 (1723-1724), 19 (1723-1725), 27 (1730-1731), 56 (1753-1757), 57 (1753-1757).

Seção Judiciária (SJ)

Livros de notas do tabelião

Nº	Datas limites	Nº	Datas limites
7-A	1691-1692	85	1747-1748
10-A	1696-1697	90	1751-1752
14	1698	91	1751-1753
15	1698	99	1756-1757
16	1700	100	1756-1758
18	1700-1701	102	1758-1761
21	1704-1705	103	1758-1763
22	1706-1708	105	1763-1764
26	1712	106	1765-1766
31	1715-1715	114	1771-1772
33	1719-1720	117-A	1776-1778
37	1722	118	1777-1778
37-A	1722-1723	119	1777-1779
38	1722-1723	123	1782-1783
38-A	1723	126-A	1785-1786
39	1724-1724	130	1791-1792
43	1722	141	1799-1800
44	1722-1723	143	1800-1801
45	1725-1725	144	1800-1802
48	1726-1727	160	1808-1809
51	1728-1728	163	1809-1810
55	1730-1731	164	1810-1811
58	1733-1734	174	1812-1813
70	1739-1740	180	1813-1814
76	1742-1743	186	1815-1816
82	1746-1747		

## Testamento e inventário *post-mortem*

Inventário *post-mortem* de Manoel Ferreira Santos (1730-1735), 04/1800/2270/11.

Inventário *post-mortem* de Fernando de Oliveira Braga (1737-1750), 7-3191-7.

Inventário *post-mortem* de João Nunes da Cunha (1739), 04/1685/2155/01.

Inventário *post-mortem* de João Lopes Fiúza (1741), 04/1571/2040/05.

Inventário *post-mortem* de Thereza Maria de Jesus (1755), 7/3195/8.

Inventário *post-mortem* de Joaquim Pereira Cardozo (1756), 04/1579/2048/04.

Inventário *post-mortem* de José de Barros Falcão (1776), 04/1614/2083/02.

Inventário *post-mortem* de Maria Pereira Rangel (1790), 04/1760/2230/04.

Inventário *post-mortem* de Antônio da Silva Lisboa e Mariana Locateli Lisboa (1812-1840), 03/1009/1478/01.

Inventário *post-mortem* de Manoel Ferreira Pacheco (Santo Amaro, 1748-1770), 08/3458/05.

Testamento e inventário *post-mortem* de Manoel da Fonseca (1757), 4/1580/2049/3.

### **Arquivo Público do Estado do Maranhão, APEM (São Luís)**

Secretariado Governo, Registro Gerais do Governo Central, f. 121v-122v, Conta a Sua Majestade pela Secretaria de Estado sobre a entrada se sumaca que vem dos Portos de Barlavento negociar a esta capitania (31/12/1785).

### **Arquivo Público Mineiro, APM (Belo Horizonte)**

Casa dos Contos, mç. 1032.

### **Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, BN-RIO**

#### Seção de Manuscritos

II-33,32,54 - nº 1, Cartas de ordens de Inácio Antunes Guimarães (Bahia, 1799, 1803, 1810).

### Idade d'Ouro do Brazil<sup>1060</sup>

Ed. 23, 48 e 96 (1812); 29, 30 e 32 (1813); 91 e 93 (1815); 37 e 75 (1816); 23, 27 e 73 (1817); 33, 52 e 97 (1818); 24 (1819).

### **Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, IHGB (Rio de Janeiro)**

Lata 72, Pasta 8 (PADAB), Registro de cartas comerciais escritas de Loanda nos anos de 1697 a 1701.

Arq. 2.4.8. Index de várias notícias pertencentes ao Estado do Brasil e do que nele obrou [...] no tempo do seu governo. Anos 1730-1737.

### **Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Museu do Ouro/Casa Borba Gato, IPHAN, MO/CBG (Sabará-MG)**

Livro de notas (CPON) 06(-).

Livro de registro de testamento, (CPO) 07(13).

### **Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (AN-RIO)**

Cód. 141, v. 3 (Alfândega da Bahia, 1718-1721).

### **CABO VERDE**

### **Arquivo Nacional de Cabo Verde, ANCV (Cidade da Praia)**

Secretaria Geral de Governo, lv. 2.

---

<sup>1060</sup> Disponível em <http://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/idade-d-ouro/749940>.

## **PORTUGAL**

Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT)

### Alfândegas de Lisboa, Casa da Índia (AL/CI)

Lv. 894 (1756-1757), 895 (1758), 896 (1759-1761), 973 (1765-1766), 979 (1767), 984 (1769), 997 (1770), 1038 (1772), 1153 (1776), 1222 (1771), 1356 (1763), 1461 (1762-1763), 1476 (1764).

### Arquivo do Arquivo

Avisos e Ordens, mç. 6, nº 84, Aviso para se guardar no Real Arquivo, o alvará do estabelecimento de uma feitoria em Cabo Negro na costa de África ocidental para o comércio livre da escravatura e cera com privilégio exclusivo por dez anos (Lisboa, 03/10/1807).

### Condes de Linhates (CLNH)

Mç. 47, doc. 134-243, Bandos (Luanda, 1764-1772).

Mç. 46, doc. 10, Parecer sobre o comércio de escravos (Lisboa, 17/06/1774).

### Cartório Notarial de Lisboa (CNLSB)

1º CNLSB, Ofício A, cx. 90, lv. 396 (1720); cx. 95, lv. 422 (1726) e 424 (1726); cx. 100, lv. 447 (1734-1735).

3º CNLSB, cx. 110, lv. 473 (1727).

7º CNLSB, cx. 63, lv. 353 (1713-1714) e 354 (1714-1715).

### Casa Fronteira e Alorna (CFTR)

Nº 245, doc. 6.8.2, “Armazém, Casa da Índia e Mina, Cartas e pareceres do 2º Marquês”.

Nº 245, doc. 6.8.3, Minuta do parecer sobre o rendimento dos Armazéns e o preço dos materiais que se compram” (Lisboa, 15/05/1711).

Nº 245, doc. 6.14.3.9, Parecer anônimo sobre diversos assuntos referentes aos armazéns, navegação etc. (ant. 1719).

### Casa Real (CR)

Cartório da nobreza, mç. 26, nº 30, Processo de justificação de nobreza para uso de brasão de armas de Pedro Antônio Cardoso dos Santos Marinho e Castro e seus irmãos Antônio Cardoso dos Santos Marinho e Castro e d. Ana Constança Marinho e Castro (1790).

### Conselho da Fazenda (CFZ)

Justificação do Reino, Letra P, mç. 2, nº 4, Autos De Justificação De Pedro António Cardoso Dos Santos, tenente-coronel de melícias da Baía, filho do coronel António Cardoso dos Santos e de d. Ana Joaquina de São Miguel Cardoso (1800).

### Chancelaria de d. João V

Livro, 18, f. 269-270.

### Chancelaria Régia

Núcleo Antigo 35, f. 107v-109, Alvará do estabelecimento de uma feitoria em Cabo Negro na costa de África ocidental para o comércio livre da escravatura e cera com privilégio exclusivo por dez anos (Lisboa, 03/10/1807).

### Família Saldanha e Castro e Falcão Trigoso (FSACR.)

Mç. 72, nº 45, Escritura de venda de Manuel Velho da Costa, Jorge Damásio e Manuel de Sousa a António Van Praet e João Baptista Vanzeler, da *Nau Nossa Senhora Madre de Deus, São José e Santa Catarina e Almas* com todas as suas pertenças (13/09/1725).

### Feitos Fintos (FF), Inventário *post-mortem*

Letra C, mç. 37, nº 11 (Custódio Rodrigues da Fonseca, 1774).

Letra J, mç. 554, nº 1, cx. 4, nº 1K (João Lourenço Veloso, 1769).

### Feitos Fintos, Juízo da Índia e Mina (FF, JIM)

Mç. 23, nº 13, cx. 390, Conta dos fretes da carrega [*sic*] do navio Nossa Senhora da Vitoria da viagem deste porto [de Lisboa] para o de Goa (Lisboa, maio/1767).

### Feitos Fintos (FF), Justificação de Nobreza

Mç. 30, nº 16, Autos de justificação de nobreza de Pedro Antônio Cardoso dos Santos Marinha e Castro e seus irmãos (1789).

### Hospital de São José (HSJ)

Cx. 55, doc. 9 (Quitação à testamenteira do enteado Francisco Correia Moniz, 1731) e doc. 12 (Escritura da entrega que fiz de dinheiro e caixas de açúcar à mesa da Congregação em 16 de fevereiro deste ano [de 1730]).

### Junta do Comércio (JC.)

Mç 10, cx. 38 (Correspondências da Bahia, 1756-1795).

Mç. 62, cx. 202 (Consultas, decretos e resoluções sobre o comércio e desenvolvimento das províncias ultramarinas, 1755-1829).

### Leis e ordenações

Leis, mç. 9, nº 101, Alvará confirmando certa concessão para o estabelecimento de uma feitoria em Cabo Negro para o comércio livre da escravatura (Lisboa, 18/08/1807).

### Manuscritos vindos do Ministério da Instrução Publica (MMIP)

Lv. 39 (“Compilação das representações, leis, ordens etc., sobre o açúcar e tabaco do Brasil”, 1720-1755).

### Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE)

Cx. 294 (Consulados portugueses em Londres, 1783-1831); 543 (Legação portuguesa em Copenhague, 1778-1786); 454 (Legação da Inglaterra em Lisboa - 1ª Série, 1756-1768); 816, (Despachos da Corte para Haia, 1708-1765); 817 (Despachos da Corte para Haia, 1773-1796); 919 (correspondência das legações estrangeiras e portuguesas em Inglaterra, 1660-1787), 955, (Documentos diversos relativos a negócios diplomáticos e consulares, de comércio, navegação, e outros assuntos, 1755-1815).

Livros 14 (Cartas de Diogo de Mendonça para d. Luís da Cunha e para o conde de Tarouca, 1723-1725); 137 (Despachos para Haia, 1717-1725); lv. 821 (Ofícios para a corte, Haia, 1778-1780), 796 (cartas para a Corte, Haia, 1734).

#### Ministério dos Negócios Eclesiásticos e Justiça (MNEJ)

Mç. 67, cx. 55, doc. 1, Representação dos Deputados da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio contra a criação de uma companhia de Comércio do Maranhão e Pará (s.l, s.d).

Mç. 680, cx. 881, nº 4 (Representação dos Deputados da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio contra a criação de uma companhia de Comércio do Maranhão e Pará (s.l, s.d). Contém o Decreto de degredo e assinatura do Duque Regedor. Lisboa, 15/10/1755).

#### Manuscritos da Livraria (MSLIV)

Lv. 10 ("Corpo diplomático português ou colecção de todos os tratados de alianças [...] Actos públicos celebrados entre Portugal e as diferentes potências da Europa como também nos estados da Índia [...]. Volume 10"), f. 32-36.

Lv. 374, "Carta que escreveu, ao senhor infante D. Manuel, o embaixador D. Luís da Cunha, mandando-lhe o projecto das condições da quadruple aliança e discurso sobre elas que por mandado do senhor infante fez o mesmo embaixador" (25/06/1728).

Nº 22 (Negociações políticas de Portugal com a Dinamarca [...] copiadas pelo visconde de Santarém. Volume 4), f. 104-110, Ofício de João Rademaker para d. Joao de Almeida de Mello e Castro (Copenhagen, 16/01/1802).

Nº 821 (Cartas do ofício do mestre sala, d. Antão de Almada), doc. 57, De Sua Majestade para d. Antão de Almada (Paço, 31/03/1796).

#### Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo (MCO, HOC)

Letra A, mç. 47, nº 36, Diligência de HOC de António Álvares dos Reis (1724).

Letra A, mç. 45, nº 79, Diligência de HOC de André Marques e seu irmão António Marques (1730).

Letra I e J, mç. 87, nº 26, Diligência de HOC de Jaques Nobel (1722).

Letra I e J, mç. 55, nº 8, Diligência de HOC de José Álvares da Silva (1778).

Letra I e J, mç. 60, nº 16, Diligência de HOC de Inocêncio José da Costa (1778).

Letra L, mç. 6, nº 12, Diligência de HOC de Luís Coelho Ferreira (1763).

Letra L, mç. 8, nº 5, Diligência de HOC de Lourenço Correia da Silva (1769).



Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral (TSO, CG)

Hab., Nicolau, mç. 2, doc. 21, Diligências de Habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de Nicolau Lopes Fiúza (1690).

Hab., Miguel, mç. 5, doc. 84, Diligências de Habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de Miguel Ribeiro Riba (1696-1701).

Hab., António, mç. 65, doc. 1316, Diligências de Habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de António Correia de Seixas (1720-1724).

Hab., João, mç. 151, doc. 1213, Diligências de Habilitação para o cargo de familiar do Santo Ofício de João Ribeiro da Silva, casado com Maria Pereira Rangel (1768-1772).

**Arquivo Histórico Ultramarino, Conselho Ultramarino (AHU, CU)<sup>1061</sup>**

Avulsos (AV/ULT)

Cx. 2, doc. 132 (06/09/1720); cx. 4, doc. 310 (c. 1754); cx. 17, doc. 1338 (01/08/1807).

Bahia, Coleção Castro e Almeida (BA/CA)

Cx. 1, doc. 18-20 (07/01/1741); cx. 2, doc. 124-125 (30/06/1751); cx. 3, doc. 347 (12/02/1738); cx. 4, doc. 563 (03/05/1753); cx. 7, doc. 1040-1055 (28/07/1752); cx. 9, doc. 1473 (08/11/1754); cx. 9, doc. 1473 (08/11/1754); cx. 9, doc. 1615-1617 (25/05/1755); cx. 11, doc. 2010 (30/08/1755); cx. 14, doc. 2573-2579 (24/08/1757); cx. 15, doc. 2804-2805 (04/05/1757); cx. 16, doc. 2806-2807 (Anexo ao doc. 2804. c. 03/05/1757); cx. 16, doc. 2853-2856 (09/09/1757); cx. 19, doc. 3494-3501 (31/05/1758); cx. 19, doc. 3527-3528 (03/06/1758); cx. 26, doc. 4978-4979 (17/04/1760); cx. 40, doc. 7478-7528 (25/09/1765); cx. 40, doc. 7576-7583 (1767); cx. 46, doc. 4122 (07/11/1733); cx. 48, doc. 8957-8958 (11/10/1775); cx. 48, doc. 8959-8960 (17/11/1775); cx. 48, doc. 8961-8962 (23/10/1775); cx. 49, doc. 9126-9128 (20/05/1776); cx. 49, doc. 9131-9132 (06/05/1776); cx. 51, doc. 9619-9631 (1767-c.1777); cx. 54, doc. 10319 (10/09/1779); cx. 57, doc. 10907 (18/10/1781); cx. 92, doc. 18125 (16/03/1798); cx. 136, doc. 26993-26996 (ant. 24/10/1804); cx. 162, doc. 12326 (1769).

---

1061 A maioria dos documentos referentes ao Brasil foi consultada a partir da coleção do Centro de Memória do Projeto Resgate. Agradeço à Dra. Isabel Amado por liberar a leitura dos originais daqueles documentos digitalizados, porém ilegíveis.

#### Bahia, Documentos Avulsos (BA/AV)

Cx. 3, doc. 283 (01/06/1699); cx. 9, doc. 716 (01/04/1713); cx. 10, doc. 797 (17/07/1715); cx. 11, doc. 943 (ant. 02/12/1716); cx. 11, doc. 962 (27/01/1718); cx. 18, doc. 1612 (23/12/1723); cx. 18, doc. 1613 (30/12/1723); cx. 18, doc. 1620 (1723); cx. 19, doc. 1684 (02/05/1724); cx. 22, doc. 1945 (01/06/1725); cx. 23, doc. 2069 (10/07/1725); cx. 25, doc. 2231 (07/12/1725); cx. 25, doc. 2291 (15/02/1726); cx. 27, doc. 2441 (ant. 02/07/1726); cx. 30, doc. 2700 (31/03/1727); cx. 30, doc. 2749 (18/06/1727); cx. 31, doc. 2806 (22/09/1727); cx. 32, doc. 2872 (18/03/1728); cx. 34, doc. 3072 (ant. 27/07/1729); cx. 40, doc. 3617 (05/11/1731); cx. 41, doc. 3709 (06/03/1732); cx. 42, doc. 3767 (21/05/1732); cx. 42, doc. 3804 (24/07/1732); cx. 46, doc. 4122 (07/11/1733); cx. 52, doc. 4564 (08/09/1735); cx. 56, doc. 4860 (05/09/1736); cx. 62, doc. 5285 (23/07/1738); cx. 65, doc. 5545 (25/08/1739); cx. 70, doc. 5918 (ant. 10/03/1741); cx. 72, doc. 6040 (29/01/1742); cx. 76, doc. 6280 (08/05/1743); cx. 77, doc. 6424 (26/09/1743); cx. 78, doc. 6489 (09/03/1744); cx. 80, doc. 6666 (15/12/1744); cx. 81, doc. 6688 (27/02/1745); cx. 82, doc. 6749 (04/05/1745); cx. 89, doc. 7245 (ant. 17/04/1747); cx. 106, doc. 8337 (15/04/1751); cx. 114, doc. 8938 (ant. 09/05/1753); cx. 115, doc. 9012 (25/07/1753); cx. 124, d. 9673 (25/03/1755); cx. 134, doc. 10421 (08/12/1757); cx. 139, doc. 10722 (ant. 17/01/1759); cx. 147, doc. 11291 (20/09/1761); cx. 162, doc. 12309 (1768); doc. 12351 (30/04/1769).

#### Bahia, Luiza da Fonseca (BA/LF)

Cx. 9, doc. 1038 (08/02/1644); cx. 29, doc. 3660-3661 (31/10/1691).

#### Brasil Geral (BG)

Cx. 2, doc. 148 (18/03/1711); cx. 3, doc. 294 (09/1723); cx. 4, doc. 340 (ant. 17/07/1725).

#### Espírito Santo (ES)

Cx. 2, doc. 119 (1274); cx. 2, doc. 162 (31/03/1729).

#### Índia

Cx. 262 (1741-1752) e 303 (1755-1767).

### Maranhão (MA)

Cx. 16, doc. 1664 (ant. 28/07/1728); cx. 18, doc. 1858 (08/01/1731); cx. 84, doc. 7042 (15/02/1794) e doc. 7086 (30/05/1794); cx. 67, doc. 5840 (13/02/1786) e doc. 5843 (13/02/1786); cx. 137, doc. 10035 (19/10/1804).

### Moçambique

Cx. 20, doc. 100 (23/12/1761); cx. 22, doc. 39 (22/08/1762); cx. 27, doc. 83 (19/08/1767).

### Pernambuco (PE)

Cx. 20, doc. 1892 (11/09/1702); cx. 27, doc. 2466 (20/01/1716); cx. 33, doc. 3071 (ant. 10/05/1726); cx. 84, doc. 6948 (18/05/1757).

### Rio de Janeiro, Documentos Avulsos (RJ/AV)

Cx. 15, doc. 1673 (18/06/1725); cx. 248, doc. 16866 (14/08/1807).

### Rio de Janeiro, Coleção Castro e Almeida (RJ/CA)

Cx. 79, doc. 18327-18331 (20/05/1755).

### São Tomé e Príncipe (STP)

Cx. 5, doc. 535 (post. 23/12/1723) e doc. 547 (post. 1724); cx. 9, doc. 925 (05/07/1751); cx. 10, doc. 1019 (ant. 01/09/1756) e doc. 1028 (30/12/1756); cx. 16, doc. 1534 (ca. 1778); cx. 19, doc. 1653 (06/03/1782); cx. 21, doc. 1771 (post. 01/10/1787).

## **Arquivo e Biblioteca da Madeira (ABMA – Funchal, Ilha da Madeira)**

### Câmara Municipal do Funchal

Lv. 167, Copiador (1765-1824).

Lv. 584 (registo das entradas no Funchal e despachos da Casa de Saúde, 1750-1751), cota 586 (idem, 1755-1756), cotas 587 (idem, 1756-1757), cota 590 (idem, 1774-1776), cota 591 (idem, 1776-1778).

### **Arquivo Distrital de Viana do Castelo (ADVCT)**

Santa Casa de Misericórdia de Viana do Castelo, 3.26.2.6, Inventários, t. II, p. 380-430, Testamento de Manoel Alves Milham (Bahia, 01/11/1697).

### **Arquivo Municipal do Porto (AMP)**

A-PRI/13 TAL-201, “Bergantim Pombinha do Porto do qual são interessados”.

### **Arquivo da Universidade de Coimbra (AUC)**

#### Coleção Conde dos Arcos (CCA)

VI-III-1-1-7 (Livro de Governo da Baía, 1654-1693)

VI-III-1-1-10 (Livro de Governo da Baía, 1715-1719)

VI-III-1-1-11 (Livro de Governo da Baía, 1720-1728)

VI-III-1-1-15 (Livro de Governo da Baía, 1750-1755)

VI-III-1-1-20 (Livro de Governo da Baía, 1810-1823)

#### Coleção Condes da Cunha (CCC)

Coleção d. Luís da Cunha, VI-III-1-2-1 e VI-III-1-2-2.

### **Biblioteca da Ajuda**

54-V-14, Memória de Domingos Vandelli sobre o comércio de Portugal e suas colônias.

54-IX-19, nº 16, Quarteamento que pagam os portugueses aos holandeses no Castelo de São Jorge da Mina (post. 1789).

### **Biblioteca Nacional de Portugal, BNP**

#### Reservados

AT-192, Decreto que abole a Confraria do Espírito Santo e cria a Junta do Comércio (Cópia. Belém, 30/09/1755).

AT-199, Decreto de El-Rey sobre os presos da companhia do Pará”, (Cópia. Belém, 30/09/1755).

Cód. 3016, “O Grande Cunha em Haia”

MSS, cx. 98, nº 101, Carta de Massieu de Clerval [em resposta] a Roque Jorge sobre o comércio de escravos entre Portugal e a França (Le Havre, 22/06/1786).

#### Microfilmes

F5501, *ALMANACH para o anno 1798*, Lisboa, Typog. da Academia Real das Sciencias.

#### **Biblioteca Pública de Évora, BPE**

CXVI - 2-20, f. 99-103, Alvará de criação da Companhia do Corisco (Lisboa, 23/12/1723).

#### **Biblioteca Pública Municipal do Porto, BPMP**

Cota 686, “Observações sobre a Fortificação da Cidade da Bahia e Governo do Arsenal, pela Intendencia da Marinha, e Armazens Reais. Ordenados, Por Domingos Muniz Barreto, capitão de Infantaria do Regimento de Estremôz”, s/d [começo do Séc. XIX, segundo o catálogo da biblioteca].

Nº 674, doc. 17, Representação de Luís Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado, tenente coronel e engenheiro, fortaleza de São Francisco do Penedo, outubro de 1784, ANTT, MR, mç. 604, cx. 707, doc. 3; Notícias recente do Continente de São Paulo de Luanda na Costa da Guiné, vulgo Angola 1791.

#### **FRANÇA**

#### **Archives Nationales, AN-PARIS**

AE/B3/300, docs. 13, 23.

## **ITÁLIA**

### **Archivio di Stato (Florença)**

Libri di commercio e di famiglia, 1938.

## **PAISES BAIXOS**

### **Nationaal Archief, NA-HAIA**

Radermacher, 1.10.69, inv.nr, 575, 591.

Staten Generaal, Liassen Portugal, Ordinaris, 7018.

## Fontes publicadas

*ALMANACH para a Cidade da Bahia, anno 1812* (Bahia. Na Typ. de Manoel Antônio da Silveira Serva. Com as devidas licenças necessárias). Intr. de Renato Berbert de Castro. Salvador, Conselho Estadual de Cultura. Secretaria de Educação e Cultura da Bahia, Empresa Gráfica da Bahia, 1973. Ed. facsimilar. 264p.

ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Introdução e notas de André Mansuy Diniz Silva. São Paulo, Edusp, 2007 [1711]. Documenta Uspiana II.

BARROS, José Joaquim Soares de. “Considerações sobre os benefícios do sal comum, e em particular do sal de Setúbal, comparado experimentalmente com o de Cadiz, e por analogia com o de Sardenha, e o de França”, in. *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, 1789-1815*, t. I, Lisboa, Banco de Portugal, 1990, p. 21-35.

*ACTAS da Câmara de Santo Antônio da Ilha do Príncipe (1672-1777)*, Introdução e notas Fernando Castelo Branco, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1970.

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 Jesu: Lisboa, Officina de Pascoal da Sylva, 1712-1728. 8 v; 2 Suplementos. [https://www.bbm.usp.br/pt-br/search/?search\\_term=bluteau](https://www.bbm.usp.br/pt-br/search/?search_term=bluteau), acesso em 16/09/2022.

CALDAS, Jozé Antonio. *Noticia geral de toda esta Capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano desde 1759*. Editado por Alcía Duhá Lose, Vanilda Salignac de S. Mazzoni, Perla A. Peñailillo. 2ª ed., Salvador, Memória e Arte/EDUFBA, 2017 [1759].

*COLLECÇÃO dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Publicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até o presente*, (comp., coord., e anotado por José Ferreira Borges de Castro), 8 vols., Lisboa, Imprensa Nacional, 1856.

COUTINHO, José Joaquim de Azeredo. “Memória sobre o preço do açúcar”, in. *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, 1789-1815*, t. III, Lisboa, Banco de Portugal, 1990, p. 273-280.

CUNHA, dom Luís da. *Instruções Políticas*, introdução, estudo e edição de Abílio Diniz Silva, Lisboa, CNCDP, 2001 [1736].

CUNHA, dom Luís da. “Testamento Político” [1749], in. *Conselhos aos governantes de Isócrates, Platão, Kautilya, Maquiavel, Erasmo, Cervantes, Mazarino, Maurício de Nassau, Sebastião César de Meneses, D. Luís da Cunha, marquês de Pombal, Frederico II, D. Pedro II*. Brasília, Senado Federal, 1998, p. 599-647.

*DANISH Sources for the History of Ghana 1657–1754*, ed. Ole Justesen, Copenhagen, Royal Danish Academy of Sciences and Letters, 2005, 2 vols.

DANTZIG, A. van. *Dutch documents relating to the Gold Coast and the Slave Coast (Coast of Guinea), 1680-1740*. Translations of letters and papers collected in the Algemeen Reijks Archeif (ARA), State Archives of the Netherlands, at The Hague. Lagon, Gana, 1971, v. 2.

*DHAM, Cartas do Senado, 1710-1730*, v. 6. Salvador, Prefeitura Municipal de Salvador, 1973.

*DHAM, Atas da Câmara: 1751-1765*, v. 10. Salvador, Prefeitura Municipal de Salvador, 1996.

DELLON, Charles. “De Goa a Lisboa, 1676-1677”, in. *PORTUGAL nos séculos XVII & XVIII: quatro testemunhos*, apresentação, tradução e notas de Castelo-Branco Chaves, Lisboa, Lisóptima Edições, 1989, p. 9-43.

*DHBN* (Provisões - Patentes - Alvarás, 1697-1699), v. 58, 1942.

*DHBN* (Portarias, 1720-1721), v. 69, 1945.

FERREZ, Gilberto. “Diário anônimo de uma viagem às costas d’África e às Índias espanholas (1702-03). O tráfico de escravos no Brasil”, (tradução e comentários). *Revista do IHGB*, nº 267 (abr.-jun./1965), p. 3-42.

FRÉZIER, Amédée François. *Relation d’un Voyage de la Mer du Sud des Côtes du Chili, du Pérou et do Brésil, faite pendant les années 1712, 1713 et 1714*. Amsterdam, 1717, tomo II.

FROGER, Le Sieur. *Relation d’un voyage fait en 1695, 1696 & 1697, Aux Cotes D’Afrique, Detroit de Magellan, Bresil, Cayenne et Isles Antilles, Par une Escadte des Vasteaux du Roi, commandée par M. de Gennes*. A Amsterdam, Chez les Heritiers, D’Antoine Schelte, 1699.

HUELL, Quirijn M. Rudolph ver. *Minha primeira viagem marítima: 1807-1810*. Trad. Jan Mauritis van Holthe, 2ª ed. Salvador, EDUFBA, 2009.

ISERT, Paul Erdman, *Voyages en Guinée et dans les îsles Caraïbes en Amérique*. Int. e notas de Nicoué Gayibor. Paris, Karthala, 1989.



KINDERSLEY, Jemima. *Letters from the island of Teneriffe, Brazil, the Cape of Good Hope, and the East Indies*. Londres, J. Nourse, 1777.

NOVINSKY, Anita W. *Inquisição. Inventários dos bens condenados pela inquisição (Brasil, século XVIII). Fontes para a história econômica e social do Brasil*. Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda/Livraria Camões, 1978.

*PORTUGAL nos séculos XVII & XVIII: quatro testemunhos*. Apresentação, tradução e notas de Castelo-Branco Chaves. Lisboa, Lisóptima Edições, 1989.

LA BARBINAIS, Le Sieur Le Gentil de. *Nouveau voyages autour du monde, par L. G. de La Barbinais; enrichi de plusieurs plans, vues et perspectives des principales villes et parts du Perou, chily, Brésil et de la Chine avec une description de l'Empire de la Chine ... et deux memoires sur les Royaumes de la Conchinchine, de Tonquin & de Siam*. Paris, Briasson, 1728, tomo III.

LESSA, Clado Ribeiro de (org.), *Crônica de uma embaixada luso-brasileira a Costa d'África em fins do século XVIII, incluindo o texto da Viagem de África em o reino de Dahomé: escrita pelo padre Vincente Ferreira Pires, no ano de 1800 e até o presente inédita*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1957 [1800].

LINDLEY, Thomas. *Narrativa de uma viagem ao Brasil*. Trad. Thomaz Newlands Neto, prefácio de Wanderley Pinho, notas e revisão de Américo Jacobina Lacombe. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1969 [Londres, 1805].

LOUREIRO, Pe. João. "Memória sobre o algodão, sua cultura, e fábrica", in. *Memória Económica*, t. 1, p. 37-42.

MARQUÊS do Lavradio. *Cartas do Rio de Janeiro (1769-1776)*. Rio de Janeiro, Instituto Estadual do Livro, 1978.

RAU, Virgínia e SILVA, Maria Fernanda G. da (orgs.). *Os manuscritos da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil*. v. 2, Coimbra, 1958 (Actas Universitatis Conimbrigensis).

*RECORDAÇÕES de Jacome Ratton sobre ocorrências do seu tempo, de maio de 1747 a setembro de 1810*. 4.<sup>a</sup> ed., Lisboa, Fenda, 2007 [1813].

*RELAÇÃO do commercio em os diferentes portos da Azia (incluindo) breve e útil ideia de commercio, navegação e conquista d'Azia e d'África, escripto por meu pay, dom Francisco Innocencio de Souza Coutinho, 1779*. Códice do Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa. Transcrição e introdução de Afzal Ahmad. Lisboa, Imprensa Nacional, Casa da Moeda.

- ROQUETE, J.-I e FONSECA, José da. *Diccionario dos Synonymos poeticos e de epithetos da Lingua Portugueza*, Paris/Lisboa, Livrarias Aillaud e Bertrand, s/d. (prefácio de janeiro de 1848).
- SILVA, Antonio de Moraes; BLUTEAU, Rafael. *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro*. 1ª ed., Lisboa, Simão Tadeu Ferreira, MDCCLXXXIX [1789]. 2v.
- SANTA CASA de Misericórdia da Bahia, *Informativo da SCMB*, Ano 3, Nov/2009, p. 54-55 (Ed. Especial).
- TAUNAY, Visconde de. “Relação anonyma de viagens de um negreiro francez (1703)”, in. *Na Bahia colonial (1610-1764)*. Rio de Janeiro, IHGB, 1923, p. 317-329.
- “TESTAMENTO de Bartolomeu Ginori, homem de negócios em Lisboa e provedor da Irmandade da Igreja de Nossa Senhora do Loreto de Lisboa (1723)”, Transcrição de Nunziatella Alessandrini, *Fragmenta Historica*, nº 2 (2014), p. 151-157.
- “UM DOCUMENTO Inédito da História do Tráfico Nегreiro”, *Afro-Ásia*, nº 1 (1965), p. 123-124. DOI: 10.9771/aa.v0i1.20237.
- VEIGA, Raul da Silva. *Catálogo de documentos de D. Luís da Cunha (1709-1749)*, Coimbra, Instituto de nacional de Investigação Científica, 1991.
- VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no século XVIII*. Notas e comentários de Braz do Amaral e apresentação de Edison Carneiro. Salvador, Itapuã, 1969, v. 1.

### **Banco de dados**

[http://ghes.iseg.utl.pt/ouro\\_brasil](http://ghes.iseg.utl.pt/ouro_brasil).

<http://www.slavevoyages.org>.

<https://www.ua.pt/pt/incubator/glossario>.

<https://pt.wikipedia.org/>.

## Bibliografia

- AIDAR, Bruno. “Crédito”, in. SLEMIAN, Andréa; AIDAR, Bruno e LOPES, José R. de Lima (org.). *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos (Brasil séculos XVIII-XIX)*. São Paulo, Alameda, 2021, v. 1, p. 244-281.
- AIZPURUA AGUIRRE, Ramón: “El curso de la Compañía Guipuzcoana: los casos de la lancha San Fernando y de la balandra Nuestra Señora de Aranzazu”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-MuseoNaval, Donostia-San Sebastián, 2006, p. 379-392.
- AHN, Doohwan. “The Anglo-French Treaty of Utrecht of 1713 Revisited: The Politics of Rivalry and Alliance”, in. ALIMENTO, Antonella e STAPELBROEK, Koen (orgs.). *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*. London, Palgrave Macmillan, 2017, p. 125-149.
- ALBUQUERQUE, Tomás A. P. de. *Qual o papel das redes na construção da carreira de um grande homem de negócios e sua relevância para o funcionamento do Império?*, dissertação (mestrado em História), FCSH-UNL, 2016.
- ALBUQUERQUE, Tomás A. P. de. “A rede comercial da sociedade dos Irmãos Silva Milheiros, 1804-1812”, *História e economia*, v. 20, nº 1 (2018), p. 89-107.
- ALBUQUERQUE, Tomás A. P. de. “O financiamento do comércio da Ásia no último quartel de setecentos”, *Configurações*, n. 26 (2020), p. 19-41 (<https://doi.org/10.4000/configuracoes.9907>).
- ALDEN, Dauril. “The Population of Brazil in the Late Eighteenth Century: A Preliminary Study”. *The Hispanic American Historical Review*, v. 43, nº 2 (1963), p. 173-205.
- ALDEN, Dauril. “El Brasil colonial tardío (1750-1808)”, in. BETHELL, Leslie (org.). *Historia de América Latina. América Latina Colonial - economía*. Barcelona, Editorial Critica, 1990 [1984], v. 3, p. 306-358.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. *Os Italianos na Lisboa de 1500 a 1680: das hegemonias florentinas às genovesas*. Tese (doutorado em História), Universidade Aberta, 2010.
- ALESSANDRINI, Nunziatella. “Reti Commerciali Genovesi a Lisbona nel Secolo XVII: Elementi di Commercio Globale”. *Storia Económica*, ano XVIII, nº 2 (2015), p. 275-298.

ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do Império: questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português*. Porto, Edições Afrontamento, 1993.

ALMEIDA, Kátia Lorena Novais. *Escravos e libertos nas minas do Rio de Contas. Bahia, século XVIII*. Tese (doutorado em História), UFBA, 2012.

ALMEIDA, Kátia Lorena Novais. “‘Valer-se da autoridade do trono para obter sua liberdade’: fuga e alforria - Bahia e Lisboa, 1761-1804”, *Revista de História* (São Paulo), nº 179 (2020), p. 1-43.

ALMEIDA, Suely C. Cordeiro de. “O feminino ao leste do Atlântico. Vendedeiras, regateiras, peixeiras e quitandeiras: mulheres e trabalho nas ruas de Lisboa e Luanda (séculos XVI-XVIII)”, in. GUEDES, Roberto (org.), *África: brasileiros e portugueses - séculos XVI-XIX*, Rio de Janeiro, Mauad X, 2013, p. 207-227.

ALMEIDA, Suely C. Cordeiro de. “Rotas Atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724-c.1752)”, *História* (São Paulo), v. 37 (2018), p. 1-31.

ALMEIDA, Suely C. Cordeiro de. “A galera Aleluia da Ressureição e as almas em uma viagem entre Pernambuco e a Costa da Mina no ano de 1752”, in. RODRIGUES, Aldair, LIMA, Ivana Stolze e FARIAS, Juliana Barreto (orgs.). *A diáspora mina: africanos entre o Golfo do Benim e o Brasil*. Rio de Janeiro, NAU editora, 2020, p. 201-227.

ALONSO GARCÍA, David. *Mercados y mercaderes en los siglos XVI y XVII. Una historia global*. Madrid, Editorial Síntesis, 2016.

ALVES, Adriana Dantas Reis. *As mulheres negras por cima. O caso de Luzia jeje. Escravidão, família e mobilidade social - Bahia, c. 1780 – c. 1830*. Tese (doutorado em História), UFF, 2010.

ALVES, Marieta. “O comércio marítimo e alguns armadores do século XIII, na Bahia”. *Revista de História* (USP), v. 31, nº 63 (1965); v. 34, nº 69 e 70 (1967), v. 36, nº 73 e 74 (1968), v. 40, nº 81 (1970), v. 42, nº 86 (1971).

AMARAL, Camila Teixeira. “As práticas governativas de Dom João de Lencastre no Atlântico Sul: a regulação do comércio da aguardente entre Angola e Brasil (1688-1702)”, in. RAGGI, Giuseppina; FIGUEIRÔA-REGO, João e STUMPF, Roberta (orgs.). *Salvador da Bahia Interações entre América e África (séculos XVI-XIX)*. Salvador/Lisboa, EDUFBA/CHAM, 2017, p. 121-138.

AMARAL LAPA, José R. do. “Esquema para um estudo do tabaco baiano no período colonial”, *Afro-Ásia*, nº 6-7 (1968). DOI: 10.9771/aa.v0i6-7.20678.

AMARAL LAPA, José R. do. *A Bahia e a carreira da Índia* (Ed. Fac-símile), São Paulo/Campinas, Hucitec/Ed. da Unicamp, 2000 [1968].

AMORIM, Inês. "Monopólio e concorrência - a 'roda do sal' de Setúbal (Portugal) e as rotas internacionais (segunda metade do século XVII a inícios do de XIX)", in. AMORIM, Inês (org.). *A articulação do sal português aos circuitos mundiais. Antigos e novos consumos. The articulation of Portuguese salt with worldwide routes. Past and new consumption trends*. Porto, IHM-UP, 2008, p. 192-194.

ANTONY, Philomena Sequeira. *Relações intracoloniais: Goa-Bahia: 1675-1825*. Apresentação de Nanci Valadares de Carvalho. Brasília, FUNAG, 2013.

ANTUNES, Cátia. *Lisboa e Amesterdão, 1640-1705. Um caso de globalização na História Moderna*. Lisboa, Livros Horizonte, 2009.

ANTUNES, Cátia; MIRANDA, Susana Münch e SALVADO, João Paulo. "The Resources of Others: Dutch Exploitation of European Expansion and Empires, 1570-1800", *JRG, Tijdschrift voor Geschiedenis*, v. 131, nº 3 (2018), p. 501-521.

ANTUNES, Cátia e SALVADO, João Paulo. "Tratado de Methuen", in. FIOLEAIS, Carlos; FRANCO, José Eduardo e PAIVA, José Pedro (dir.). *História Global de Portugal*. Lisboa, Temas e Debates, 2020, p. 439-444.

ANTUNES, Luís Frederico Dias. "Nichos e redes: interesses familiares e relações comerciais luso-brasileiras na África Oriental (1750-1800)", in. BICALHO, Maria Fernanda e FERLINI, Vera L. A. (orgs.). *Modos de Governar: idéias e práticas políticas no império português, séculos XVI a XIX*. São Paulo, Alameda, 2005, p. 199-218.

ANTUNES, Luís Frederico Dias. "O comércio com o Brasil e a comunidade mercantil em Moçambique (séc. XVIII)". *Dimensões*, nº 19 (2007), p. 207-220.

ANTUNES, Luís Frederico Dias. "A influência africana e indiana no Brasil, na virada século XVIII: escravos e têxteis", in. FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio C. J. de e CAMPOS, Adriana (orgs). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*, Vitória-ES, Ed. UFES, 2006, p. 127-151.

ARAÚJO Luiz Antônio Silva. "Negociantes e contratos de tributos e direitos régios na Bahia setecentista: notas de pesquisa". *Anais Eletrônicos IV Encontro Estadual de História ANPUH-BA*, Vitória da Conquista-BA, ANPUH-BA, 2008, 12p.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*, São Paulo, Editora Ática, 1980.

- ASHTON, T. S. *A Revolução Industrial, 1760-1830*. 5ª ed., Lisboa, Publicações Europa-América, 1974 [1948].
- AZEREDO, Daiane Estevam. *Na proa dos negócios: A inserção feminina nas transações de crédito fluminense no início do século XIX (1800-1820)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2022.
- AZEVEDO, Beatriz L. B. *O negócio dos contratos: contratadores de escravos na primeira metade do século XVIII*. Dissertação (mestrado em História Econômica), USP, 2013.
- AZEVEDO, João Lúcio de. *Épocas de Portugal económico. Esboços de História*. 3ª ed., Lisboa, Livraria Clássica Editora, 1973 [1928].
- AZEVEDO, Thales de. *Povoação da Cidade do Salvador*. Ed. Fac-símile. Salvador, Fundação Pedro Calmon, 2009 [1949].
- BARCELLOS, Christiano José de Senna. *Subsídios para a história de Cabo Verde e Guiné. Memoria apresentada à Academia das Ciências de Lisboa*, 2ª ed., (apresentação, notas e comentários de Daniel A. Pereira), v. I, parte I e II, Praia, IBNL, 2003 [1899].
- BARICKMAN, Bert J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo (1780-1860)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.
- BARROSO Jr., Reinaldo. *Nas rotas do Atlântico Equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta-Guiné para o Maranhão (1770-1800)*, dissertação (mestrado em História), UFBA, 2009.
- BASKIN, Jonathan Barron e MIRANTI Jr., Paul J. *A History of Corporate Finance*. Cambridge, Cambridge University Press, 1997.
- BASSO, Alana Thais. *Mobilidades mercantis: trajetórias e estratégias dos homens de negócio fluminenses e sua participação no contrabando com a Colônia do Sacramento em meados do século XVIII*. Dissertação (mestrado em história), UFRGS, 2019.
- BASSO, Alana Thais. “Agentes do mundo atlântico: trajetórias de homens de negócios no século XVIII”. *Anais do XV Encontro Estadual de História ANPUH-RS*, Universidade Federal de Passo Fundo, 21 a 24 de julho de 2020.
- BECKERT, Sven. *Empire of Cotton. A Global History*. Nova York, Vintage Books, 2014.
- BERBEL, Márcia; MARQUESE, Rafael e PARRON, Tâmis. *Escravidão e política: Brasil e Cuba, c. 1790-1850*. São Paulo, Hucitec/Fapesp, 2010.

- BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os portos do Sul. Características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 – c. 1825*, dissertação (mestrado em História), UFRGS, 2006.
- BERUTE, Gabriel Santos. “Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 – c. 1830: tráfico negreiro e conjunturas atlânticas”, in. Regina Célia L. Xavier, *Escravidão e liberdade. Temas, problemas e perspectivas de análises*, São Paulo, Alameda, 2012, p. 207-228.
- BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil. A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Brasília, Senado Federal, 2002 [1970].
- BEZERRA, Naira Maria Mota “E se acham nomeador para o governo interino deste Estado...”: *Governos provisórios da Bahia nos séculos XVII e XVIII*. Dissertação (mestrado em História), UFF, 2018.
- BEZZI, Marina Thomé. “A resistência dos traficantes da Bahia ao comércio privilegiado (séc. XVII-XVIII)”, in. CHAMBOULEYRON, Rafael e ARENZ, Karl-Heinz (orgs.). *Anais do IV Encontro Internacional de História Colonial. Conflitos, revoltas e insurreições na América Portuguesa*, Belém, Editora Açai, v. 12, 2014, p. 91-100.
- BICALHO, Maria Fernanda. “Centro e periferia: pacto e negociação política na administração do Brasil colonial”. *Leituras: Rev. Bibl. Nac. Lisboa*, S. 3, nº 6 (abr-out/2000), p. 17-39.
- BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.
- BIRMINGHAM, David. *África central até 1870: Zambézia, Zaire e o Atlântico Sul*. Trad. Jorge Manuel Fragoso, Luanda, Empresa Nacional do Disco e de Publicação, 1981.
- BOHORQUEZ, Jesús. *Globalizar el sur. La emergencia de ciudades globales y la economía política de los imperios portugués y español: Rio de Janeiro y La Habana durante la Era de las Revoluciones*. Tese (doutorado em History and Civilization), European University Institute, 2016.
- BOHORQUEZ, Jesús. “La confianza como retórica, el estatus como práctica: comerciantes estadounidenses y relaciones de agencia en el Caribe español (1798-1822)”. *Am. Lat. Hist. Econ.* ano 24, nº 3 (2017), p. 7-40.
- BOHORQUEZ, Jesús e MENZ, Maximiliano. “State contractors and global brokers: the itinerary of two Lisbon merchants and the transatlantic slave trade during the eighteenth century”. *Itinerario*, v. 42, nº 3 (2018), p. 403-29.

BOHORQUEZ, Jesús. “Para além do Atlântico Sul: Fundamentos institucionais e financeiros do tráfico de escravos do Rio de Janeiro em finais do século XVIII”. *Revista de História* (São Paulo), nº 178 (2019), p. 1-43.

BOHORQUEZ, Jesús. “Linking the Atlantic and Indian Oceans: Asian textiles, Spanish silver, global capital and the financing of the Portuguese-Brazilian slave trade, c. 1760-1808”. *Journal of Global History*, v. 15, nº 1 (2020), p. 19–38, doi: [10.1017/S1740022819000317](https://doi.org/10.1017/S1740022819000317).

BORGES, Eduardo J. Santos. *Viver sob as leis da nobreza. A casa dos Pires de Carvalho e Albuquerque e as estratégias de ascensão social na Bahia do século XVIII*. Tese (doutorado em História), UFBA, 2015.

BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. “Entre as fazendas da loja e os trastes da casa: os livros de agentes mercantis em São Paulo setecentista”, in. ALGRANTI, Leila Mezan e MEGIANI, Ana Paula Torres (orgs.). *O Império por Escrito Formas de transmissão da cultura letrada no mundo ibérico (séc. XVI-XIX)*. São Paulo, Alameda, 2009, p. 229-253.

BORUCKI, Alex. “The Slave Trade to the Río de la Plata, 1777-1812: Trans-Imperial Networks and Atlantic Warfare”. *Colonial Latin American Review*, v. 20, nº 1 (2011), p. 93.

BORUCKI, Alex. “Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812”. *Anais do IV Encontro Escravidão e liberdade no Brasil meridional*, Curitiba, 2009, p. 1-16.

BOUËDEC, Gérard Le. *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique: 1690-1790*. Paris, A. Colin, 1997.

BOXER, Charles R. “Uma relação inédita e contemporânea da Batalha de Ambuila em 1665”. *Boletim Cultural, Museu de Angola*, nº 2 (1960), p. 65-73.

BOXER, Charles R. *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*. Londres, Hutchinson, 1965.

BOXER, Charles R. “El ocaso del Imperio holandês”, in. Carlo M. Cipolla, John. H. Elliott, *et alli*, *La decadencia económica de los imperios*, introdução de C. M. Cipolla, Madrid, Alianza Universidad, 1981 [1970], p. 195-221.

BOXER, Charles R. “The Principal Ports of Call in the Carreira da Índia”. *Luso-Brazilian Review*, v. 8, nº 1 (Summer, 1971), p. 3-29.

BOXER, Charles R. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. 3ª ed. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2000 [1962].



- BOXER, Charles R. *O Império marítimo português, 1415-1825*. São Paulo, Companhia das Letras, 2002 [1969].
- BRAUDEL, Fernand. *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na época de Filipe II*. Vol. 2. Lisboa, Livraria Martins Fontes Editora, 1983 [1966].
- BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: Séculos XV-XVIII: as estruturas do cotidiano*. Trad. Telma Costa. São Paulo, Martins Fontes, 1995 [1979], 3 vols.
- BRUIJN, Jaap R. “The Long Life of Treaties: The Dutch Republic and Great Britain in the Eighteenth Century”, in. HOBSON, Rolf e KRISTIANSEN, Tom (orgs.). *Navies in Northern Waters*. Londres/Nova York, Routledge, 2004, p. 41-58. Cass Series. Naval Policy and History, nº 26.
- CABRAL DE MELLO, Evaldo. *O negócio do Brasil – Portugal, os Países Baixos e o Nordeste (1641-1669)*. Lisboa, CNCDP, 2001.
- CABRAL, Maria do Socorro Coelho. *Caminhos do gado: conquista e ocupação do sul do Maranhão*. 2ª ed., São Luís, EDUFMA, 2008.
- CALAINHO, Daniela Buono. *Agentes da fé: familiares da inquisição portuguesa no Brasil Colonial*. Bauru/SP, Edusp, 2006.
- CALDEIRA, Arlindo Manuel. *Escravos e Traficantes no Império Português. O comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa, A Esfera dos Livros, 2013.
- CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1733-1794*. Porto, Ed. Afrontamento, 2002.
- CANDIDO, Mariana P. “Transatlantic links: the Benguela-Bahia connections, 1700-1850”, in. ARAÚJO, Ana Lúcia (org.), *Paths of the Atlantic Slave Trade: interactions, identities, and images*, Amherst/Nova York, Cambria Press, 2001, p. 239-272.
- CANDIDO, Mariana P. “Merchants and the Business of the Slave trade at Benguela, 1750-1850”, *African Economic History*, nº 35 (2007), p. 1-30.
- CANDIDO, Mariana P. *Fronteras de Esclavización: esclavitud, comercio e identidad en Benguela, 1780-1850*. México, El Colegio de México, 2011.
- CANDIDO, Mariana P. *An African Slaving Port and the Atlantic World. Benguela and Its Hinterland*. Nova York, Cambridge University, 2013.

CANDIDO, Mariana P. “Negociantes baianos no porto de Benguela: redes comerciais unindo o Atlântico setecentista”, in. GUEDES, Roberto (org.), *África: brasileiros e portugueses - séculos XVI-XIX*. Rio de Janeiro, Mauad X, 2013, p. 67-91.

CANDIDO, Mariana P. “Os agentes não europeus na comunidade mercantil de Benguela, c. 1760-1820”. *Sæculum - Revista de História*, nº 29 (jul./dez. 2013), p. 97-124.

CANDIDO, Mariana P. “O limite tênue entre liberdade e escravidão em Benguela durante a era do comércio transatlântico”, in. REIS, João José e SILVA JR., Carlos da (orgs.). *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravo*. Cruz das Almas, EDUFRB; Belo Horizonte, Fino Traço, 2016, p. 447-471, (publicado inicialmente em *Afro-Ásia*, nº 47 (2013), p. 239-268).

CANDIDO, Mariana P. “The Formation of a colonial Society in the African Coast: Benguela and the Atlantic world, 1600-1780”, in. POLÓNIA, Amélia e ANTUNES, Cátia (orgs.). *Seaports in the First Global Age: Portuguese agents, networks and interactions (1500-1800)*. Porto, U.Porto Edições, 2016, p. 191-214.

CANDIDO, Mariana P. “As comerciantes de Benguela na virada do século XVIII: o caso de dona Aguida Gonçalves”, in. CANDIDO, Mariana P.; LOVEJOY, Paul; LIBERATO, Carlos e SOULODRE-LA FRANCE, Renée (org.). *Laços Atlânticos: África e africanos durante a era do comércio transatlântico de escravos*. Luanda, Museu Nacional da Escravatura/Ministério da Cultura, 2017, p. 223-250.

CANDIDO, Mariana P. “As mulheres e o acesso à propriedade em Benguela no século XIX”, in. REGINALDO, Lucilene e FERREIRA, Roquinaldo (orgs.), *África, margens e oceanos: Perspectivas de História Social*. Campinas, Ed. da Unicamp, 2021, p. 399-421.

CARDIM, Pedro. “A rutura luso-espanhola e os tratados de Vestefália. Mudanças de uma ordem mundial”, in. FIOLEAIS, Carlos; FRANCO, José Eduardo e PAIVA, José Pedro (dir.). *História Global de Portugal*. Lisboa, Temas e Debates, 2020, p. 421-426.

CARDOSO, António Barros. “A contestação inglesa à companhia em 1777”, in. Fernando de Sousa, *A Companhia e as Relações Económicas de Portugal com o Brasil, a Inglaterra e a Rússia*. Porto, Edições Afrontamento, 2008, p. 123-130.

CARDOSO, José Luís. *História do pensamento económico português. Temas e problemas*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001.

CARDOSO, José Luís; CLUNY, Isabel; COSTA, Fernando Dores; COSTA, Leonor Freire; MARTINS, Conceição Andrade; MONTEIRO, Nuno Gonçalo e PEDREIRA,

Jorge M. (orgs.), *Tratado de Methuen (1703). Diplomacia, guerra, política e economia*. Lisboa, Livros Horizonte, 2003.

CARDOSO, José Luís. “Política económica”, in. SILVA, Álvaro Ferreira da e LAINS, Pedro (orgs). *História Económica de Portugal, 1700-2000. Volume I - O século XVIII*. Lisboa, ICS, 2010 [2005], p. 345-367.

CARDOSO, José Luís. “The Anglo-Portuguese Methuen Treaty of 1703: Opportunities and Constraints of Economic Development”, in. ALIMENTO, Antonella e STAPELBROEK, Koen (orgs.). *The Politics of Commercial Treaties in the Eighteenth Century: Balance of Power, Balance of Trade*. London, Palgrave Macmillan, 2017, p. 105-124.

CARLOS, Ann M.; MAGUIRE, Karen; e NEAL, Larry. “Financial Acumen, Women Speculators, and the Royal African Company during the South Sea Bubble”. *Accounting, Business, and Financial History*, v. 16, nº 2 (2006), p. 219-243.

CARRARA, Angelo Alves. *Minas e currais: Produção rural e mercado interno de Minas Gerais, 1674-1807*. Juiz de Fora, Ed. UFJF, 2007.

CARRARA, Angelo Alves. *Receitas e despesas da Real Fazenda do Brasil, século XVIII: Minas Gerais, Bahia, Pernambuco*. Juiz de Fora, Ed. UFJF, 2009.

CARRARA, Angelo Alves e SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest. “Introdução: guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial”, in. CARRARA, Angelo Alves e SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest (orgs.). *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX) / Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*. México-DF, Instituto Mora; Juiz de Fora, Editora da UFJF, 2012, p. 11-23.

CARRARA, Angelo Alves. “O crédito no Brasil no período colonial. Uma revisão historiográfica”. *Varia Historia*, v. 36, nº 70 (2020), p. 15-51.

CARRARA, Angelo Alves, Menz, Maximiliano Mac, Melo, Felipe de Souza e Dominguez, Rodrigo da Costa. “The Brazilian Economy During the Old Regime Crisis (C. 1750-1807)”, *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*, (2022), p. 1-28. doi:10.1017/S0212610921000185.

CARREIRA, António. *As Companhias Pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a costa africana e o nordeste brasileiro*. Bissau, Centro de Estudos Guiné-Bissau Portuguesa, 1963.

CARREIRA, António. *Notas sobre o tráfico português de escravos (circunscritos à costa ocidental africana)*. 2.<sup>a</sup> ed. revista, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1983.

CARREIRA, António. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, (o comércio monopolista Portugal-África-Brasil na segunda metade do século XVIII)*. São Paulo/Brasília, Companhia Editora Nacional/ INL, 1988, 2 vols.

CARREIRA, Ernestina. “O Comércio Português no Gujarat na Segunda Metade do Século XVIII: As famílias Loureiro e Ribeiro”. *Mare Liberum*, nº 9 (1995), p. 83-94.

CARREIRA, Ernestina. “Navegação comercial entre o Brasil e a Ásia Portuguesa durante a estadia da corte no Brasil 1808-1821”, in. *Actas do Congresso Internacional O espaço atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades*. Lisboa, CHAM; FCSH/NOVA, 2005, p. 1-12.

CARVALHO, Rómulo de. *Relações entre Portugal e a Rússia no século XVIII*. Lisboa, Sá da Costa Editora, 1979.

CARVALHO, Ruy de. *Uma Breve História do Seguro – Dos Antecedentes ao Final do Século XVII*. Lisboa, Associação Portuguesa de Seguradores/Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2006.

CASADO ALONSO, Hilario. “Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI”. *Revista da Faculdade de Letras (História)*, III série, v. 4 (2003), p. 213-242.

CASADO ALONSO, Hilario. “Los flujos de información en las redes comerciales castellanas de los siglos XV y XVII”. *Investigaciones de Historia Económica*, nº 10 (inv./2008), p. 35-68.

CASTILLO, Lisa Earl e ANDRADE, Urano. “Famílias africanas em tempos do tráfico atlântico o resgate de parentes em cinco cartas de alforria (Bahia, 1818-1830)”, *Afro-Ásia*, 60 (2019), p. 253-274.

CAVALCANTI, Nireu Oliveira “O comércio de escravos novos no Rio setecentista”, in. FLORENTINO, Manolo (org.), *Tráfico, cativo e liberdade. Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005, p. 15-77.

CERQUEIRA LIMA, Fernando C. G. de. “Moeda e meios de pagamento”, in. PESAVENTO, Fábio e CERQUEIRA LIMA, Fernando C. G. de. (orgs.). *História Econômica do Brasil Colônia*. São Paulo/Rio de Janeiro, Hucitec/EDUFF, 2022, p. 165-191.

CERRO GONZÁLEZ, Victoria Eugenia Martínez del. *Una comunidad de comerciantes: navarros y vascos en Cádiz (segunda mitad del siglo XVIII)*. Sevilla, Junta de Andalucía, Consejo Económico y Social de Andalucía, 2006.

- CEZAR, Iasmim de Oliveira. *A caminho dos sertões: o tráfico interno movimentando o interior baiano, 1778-1798*. Monografia (graduação em História), Jacobina-BA, UNEB/DCH-IV, 2016.
- CEZAR, Iasmim de Oliveira. *A última rota atlântica: o comércio interno de escravizados rumando os sertões da Bahia setentista c.1759-c.1798*. Dissertação (mestrado em História), UFBA, 2020.
- CHAVES, Cláudia Maria das G. e SLEMIAN, Andréa. “Praça mercantil e Junta do comércio”, in. SLEMIAN, Andréa; AIDAR, Bruno e LOPES, José R. de Lima (org.). *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos (Brasil séculos XVIII-XIX)*. São Paulo, Alameda, 2021, v. 2, p. 215-244.
- CIPOLLA, Carlo M. *História Económica da Europa pré-industrial*. Lisboa, Edições 70, 2000 [1974].
- CLUNY, Isabel. *D. Luís da Cunha e a ideia de diplomacia em Portugal*. Lisboa, Livros Horizonte, 1999.
- CLUNY, Isabel. *O Conde de Tarouca e a diplomacia na Época Moderna*. Lisboa, Livros Horizonte, 2006.
- COELHO NETO, Agripino Souza. “Componentes definidores do conceito deterritório: a multiescalaridade, a multidimensionalidade e a relação espaço poder”. *GEOgraphia*, Niterói, v. 15, nº 29 (2013), p. 23-52.
- CONCEIÇÃO, Héliida Santos. *O Sertão e o Império: As vilas do ouro na capitania da Bahia (1700-1750)*. Tese (doutorado em História), UFRJ, 2018.
- CONCEIÇÃO, Octavio A. C., “O conceito de instituição nas modernas abordagens institucionalistas”. *Revista de Economia Contemporânea*, v. 6, nº 2 (2002), p. 119-146.
- CONRAD, Sebastian. *O que é a história global?*. Lisboa, Edições 70, 2019 [2016].
- COSTA, Bruno Aidar. *A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. Tese (doutorado em História Económica), USP, 2012.
- COSTA, Leonor Freire. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. 2 vols., Lisboa, CNCDP, 2002.
- COSTA, Leonor Freire. “Relações económica com o exterior”, in. Pedro Lains e Álvaro Ferreira da Silva (orgs.). *História económica de Portugal, 1700-2000. Volume I - O Século XVIII*. 3ª ed., Lisboa, ICS – Imprensa de Ciências Sociais, 2010 [2005], p. 282-287.

- COSTA, Leonor Freire. “Entre o açúcar e o ouro: permanências e mudança na organização dos fluxos (séculos XVII e XVIII)”, in. FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio C. J. de e CAMPOS, Adriana (orgs). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*, Vitória-ES, Ed. UFES, 2006, p. 91-124.
- COSTA, Leonor Freire; ROCHA, Maria Manuela e SOUSA, Rita Martins de. *O ouro do Brasil*. Lisboa, INCM, 2013.
- COSTA, Leonor Freire; ROCHA, Maria Manuela e BRITO, Paulo Brasil de. “Os impactos do terramoto de 1755 no mercado de crédito de Lisboa”. *Ler História*, nº 72 (2018), p. 77-102. DOI: 10.4000/lerhistoria.3388.
- CRUZ, Miguel Dantas da. *Um império de conflitos: O Conselho Ultramarino e a defesa do Brasil*. Lisboa, ICS – Imprensa de Ciências Sociais, 2015.
- CRUZ, Miguel Dantas da. “The diversification of Portugal’s commercial relations in the late eighteenth century: between discourse and praxis”. *e-JPH*, v. 10, nº 1 (Sum./2012), p. 37-61.
- CRUZ E SILVA, Rosa. “Benguela e o Brasil no final do Século XVIII: Relações Comerciais e Políticas”, in. PANTOJA, Selma e SARAIVA, José Flávio S. *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1999, p. 127-142.
- CURTO, José C. “Vinho verso Cachaça. A Luta Luso-Brasileira Pelo Comércio do Álcool e de Escravos em Luanda, c. 1648-1703”, in. PANTOJA, Selma e SARAIVA, José Flávio S. *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1999, p. 69-97.
- D'ALCOCHETE, Nuno Daupias. “Le commerce français dans les ports secondaires du Portugal”. *Mare Nostrum*, nºs 12-22 (2001), p. 25-122.
- DAUDIN, Guillaume. “Profitability of Slave and Long-Distance Trading in Context: The Case of Eighteenth-Century France”. *The Journal of Economic History*, v. 64, nº 1 (2004), p. 144-171.
- DIAS, Erika S. de Almeida C. “Redes Mercantis, os homens de negócio e a coroa portuguesa: propostas de empresas comerciais na segunda metade do XVIII em Pernambuco”, in. LISBOA, Breno A. V.; MIRANDA, Bruno R. F.; SOUZA, George F. C. de e SILVA, Henrique N. da (orgs.). *Essa parte tão nobre do corpo da monarquia: poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial, Séculos XVI-XVIII*. Recife, Ed. UFPE, 2016, p. 233-251.

DIAS, Madalena Marques. “Atuação econômica e política das elites femininas paulistas nos séculos XVI e XVII”, in. FERLINI, Vera L. Amaral e MOURA, Esmeralda Blanco B. de (orgs.), *História Econômica: Agricultura, Indústria e Populações*. São Paulo, Alameda, 2006, p. 61-98.

DIAS, Thiago Alves. *Monopólio indireto: colonização mercantil no norte do Estado do Brasil (c. 1710 - c. 1780)*. Tese (doutorado em História Econômica), USP, 2017.

DIAS, Thiago Alves. “A casa comercial de João da Costa Soares em Recife: instituições mercantis e negociantes ultramarinos no século XVIII”. *História* (São Paulo) v. 37 (2018), p. 1-26. (DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1980-4369e2018009>).

DIAS, Thiago Alves. “Os negócios globais de uma companhia colonial: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba e os negócios da China (1759-1783)”. *Afro-Ásia*, nº 59 (2019), p. 131-167.

DIÉGUES JÚNIOR, Manuel. “As Companhias Privilegiadas no comércio colonial”. *Revista de História* (São Paulo), v. 1, nº 3 (1950), p. 309-337.

DISNEY, Anthony R. *A História de Portugal e do Império Português. O relato abrangente do império ultramarino de Portugal*. v. 2, Lisboa, Clube do Autor, 2020 [2009].

DOMINGUES, Cândido. “Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. Dissertação (mestrado em História), UFBA, 2011.

DOMINGUES, Cândido. “Tráfico, tempo e lucro: capitães negreiros e redes comerciais da Bahia setecentista”, in. SAMPAIO, Gabriela dos R.; CASTILLO, Lisa E. e ALBUQUERQUE, Wlamyra (orgs.). *Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade (séculos XVIII e XIX)*. Salvador, EDUFBA, 2014, p. 21-59.

DOMINGUES, Cândido; SOARES, Carlos Eugênio Líbano e SILVA JR., Carlos da. *Africanos na cidade da Bahia: tráfico negreiro, escravidão e identidade africana—século XVIII*. Cruz das Almas, EDUFRB; Belo Horizonte, Fino Traço, 2016.

DOMINGUES, Cândido. “Salvador da Bahia, um porto negreiro na América portuguesa (c. 1574 - c. 1822)”, *Sines, História e Património, o Porto e o Mar Actas*, 1ª ed., Sines, Arquivo Municipal de Sines, 2017, p. 137-152.

DOMINGUES, Cândido. “Os ‘Fiúza do dinheiro’: estratégias familiares, comércio e ascensão na Bahia, c. 1690-1750”. Texto inédito apresentado na APHES, Funchal (Ilha da Madeira), 2017.

DOMINGUES, Cândido. “Relações comerciais entre Dinamarca e Portugal na segunda metade do século XVIII”, 2017, texto inédito.

- DOMINGUES, Cândido. “Navios negreiros: múltiplas funções, máquinas complexas, capitais e riscos de uma viagem. Bahia, século XVIII”, 2021, texto inédito.
- DOMINGUES, Cândido. “Escravidão marítima e capitães negreiros. Bahia, século XVIII”, in. Gian C. de Melo Silva (org.). *Ensaio sobre escravidão e sociedade no Brasil colonial e imperial*. Maceió, Edufal, 2022, p. 59-75.
- DOMINGUES, Cândido. “Falares do ontem e do hoje: o vocábulo *traficante*”, (Texto inédito).
- DOMINGUEZ, Rodrigo da Costa. *Mercadores e banqueiros: sociedade e economia no Portugal dos séculos XIV e XV*. Brasília, Hinterlândia, 2009.
- DONOVAN, William Michael. *Commercial enterprise and Luso-Brazilian Society during the Brazilian gold rush: The mercantile hoause of Francisco Pinheiro and Lisbon to Brazil trade, 1695-1750*. Tese (doutorado em História), The Johns Hopkins University, Baltimore, 1990.
- DORIGNY, Marcel e GAINOT, Bernard. *Atlas das escravidões: Da antiguidade até nossos dias*. Petrópolis, Vozes, 2017.
- DUPLESSIS, Robert. “Mercadorias globais, consumidores locais: têxteis no mundo atlântico nos séculos XVII e XVIII”. *Afro-Ásia*, nº 41 (2010), p. 9-55.
- ELTIS, David e RICHARDSON, David. “Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865”, *Topoi*, v. 4, nº 6, p. 9-46.
- ELTIS, David e RICHARDSON, David. *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven & Londres, Yale University Press, 2010.
- FARIAS, Clara de A. “Negócios do Sertão e da Mina: sociedades comerciais e privilégios mercantis em Pernambuco no século XVIII”, in. KELMER MATHIAS, Carlos L.; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SAMPAIO, Antônio C. J. de e GUIMARÃES, Carlos G. (orgs.), *Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso - século XVIII*, Rio de Janeiro, Mauad/FAPERJ, 2017, p. 171-189.
- FARIAS, Juliana Barreto. “O *laptot* e a *signare*: gênero, escravidão e liberdade (Senegal, Século XIX)”, in. REGINALDO, Lucilene e FERREIRA, Roquinaldo (orgs.), *África, margens e oceanos: Perspectivas de História Social*. Campinas, Ed. da Unicamp, 2021, p. 329-368.
- FARIAS, Poliana Cordeiro de. “Estratégias de fomento à agricultura: a aclimação de espécies vegetais na comarca de Ilhéus (1789-1807)”, *Anais do 2º Encontro de Novos Pesquisadores em História*, UFBA, Salvador, 2010, p. 237-250.



FARIAS, Poliana Cordeiro de. “‘A Terra serve de Theatro a Sábia Natureza’. José de Sá Bittencourt e Accioli e a produção de algodão e mandioca na Bahia na segunda metade do século XVIII”, in. *XXII Ciclo de Estudos Históricos*, UESC, Ilhéus, 2011, p. 86-99.

FARIAS, Poliana Cordeiro de e NADER, Hyllo. "Fontes para o estudo da construção naval na Bahia presentes no Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal (1773-1794)". *Anais de História de Além-Mar*, v. XX (2019), p. 279-318.

FERNANDÉZ DURÁN, Reyes. *La corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al libre comercio*. Madrid, Ecobook, 2011.

FERREIRA NETO, Lael. *A doutrina do uti possidetis na tradição ibérica: A política externa expansionista do Marquês de Pombal*. Monografia (graduação em Relações Internacionais), UnB, 2019.

FERREIRA, Roquinaldo. “Dinâmica do comércio intracolônial: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)”, in. FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001, p. 339-378.

FERREIRA, Roquinaldo. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. Tese (doutorado em História), University of California, Los Angeles, 2003.

FERREIRA, Roquinaldo. “Biografia, mobilidade e cultura atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX”. *Tempo*, v. 10, nº 20 (2006), p. 23-49.

FERREIRA, Roquinaldo. “A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (ca. 1637 - ca. 1700)”. *Varia Historia*, v. 26, nº 44 (2010), p. 479-498.

FERREIRA, Roquinaldo. “A Arte de Furtar”: redes de comércio ilegal no comércio ultramarino português (c. 1690-1750), in. FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.) *Na trama das redes: política e negócio no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2010, p. 203-241.

FERREIRA, Roquinaldo. “From Brazil to West Africa Dutch-Portuguese Rivalry, Gold Smuggling, and African Politics in the Bight of Benin”, in. GROESEN, Michiel van (org.), *The Legacy of Dutch Brazil*. Nova York, Cambridge University Press, 2014, p. 77-102.

- FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Cambridge University Press, 2014.
- FERREIRA, Roquinaldo e SIERRA SILVA, Pablo Miguel. "Spain, and the transatlantic slave trade", in. BOUZA, Fernando; CARDIM, Pedro e FEROS, Antonio (orgs.). *The Iberian world: 1450-1820*. Londres/New York, Routledge, 2020, p. 375-392.
- FERRAND DE ALMEIDA, Luís. "O absolutismo de D. João V", in. *Páginas dispersas: estudos de história moderna de Portugal*. Coimbra, Faculdade de Letras, 1995, p. 183-207.
- FIGUEIRÔA-RÊGO, João de. "'Escravos do fumo'. Notas sobre a escravatura no contexto tabaqueiro Bahia, Costa da Mina e Angola (séculos XVII-XIX)", in. LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago de; FIGUEIRÔA-RÊGO, João de e SANZ ROZALÉN, Vicent (orgs.), *Tabaco e escravos nos impérios ibéricos*. Lisboa, CHAM; FCSH/NOVA, 2015, p. 87-108.
- FISHER, H.E.S. *De Methuen a Pombal. O comércio anglo-português de 1700 a 1770*. Lisboa, Gradiva, 1984 [1971].
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo, Companhia das Letras, 1997.
- FLORY, Rae Jean. *Bahian Society in the Mid-Colonial Period: the Sugar Planters, Tobacco Growers, Merchants, and Artisans of Salvador and the Reconcavo, 1680-1725*. Tese (doutorado em História), The University of Texas at Austin, 1978.
- FLORY, Rae Jean e SMITH, David G. "Bahian merchants and planters in the seventeenth and early eighteenth centuries", *The Hispanic American Historical Review*, v. 58, n° 4 (nov/1978), p. 571-594.
- FONSECA Halysson Gomes. *A Intendência da marinha e armazéns reais no arsenal da Bahia (1770-1808)*. Tese (doutorado em História), UFBA, 2020.
- FONSECA, Halysson Gomes da. "As dinâmicas econômicas no sul da Bahia na crise do antigo sistema colonial", in. PINHO, José Ricardo Moreno e NUNES, Antonietta d'Aguiar (orgs.), *Capítulos de história da Bahia: formação econômica*, Salvador, EDUNEB, 2020, p. 101-132.
- FRAGOSO, João. *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998.

FRAGOSO, João e FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João e FLORENTINO, Manolo. “Negociantes, mercado Atlântico e mercado regional: estrutura e dinâmica da praça mercantil do Rio de Janeiro entre 1790-1812”, in. FURTADO, Júnia F. (org.), *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: EdUFMG, 2001, p. 155-179.

FRANK, Andre Gunder. *A acumulação mundial – 1492-1789*. Lisboa, Estampa, 1979 [1978].

FURTADO, Júnia F., *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo, Hucitec, 2006.

FREEMAN, Joshua B. *Mastodontes. A história da fábrica e a construção do mundo moderno*. trad. Pedro M. Soares, São Paulo, Todavia, 2019 [2018].

FURTADO, Júnia F. “Teias de negócio: conexões mercantis entre as Minas do ouro e a Bahia, durante o século XVIII”, in. FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antônio C. J. de e CAMPOS, Adriana (orgs). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*, Vitória-ES, Ed. UFES, 2006, p. 165-192.

FURTADO, Júnia F. “Dom João V e a década de 1720: novas perspectivas na ordenação do espaço mundial e novas práticas letradas”, in. FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.), *O Brasil Colonial, volume 3 (c. 1720- c. 1821)*, 4ª ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2019 [2014], p. 61-110.

GESTEIRA, Heloisa Meireles. “Da liberdade dos mares: guerra e comércio na expansão neerlandesa para o Atlântico”. *Revista de História* (São Paulo), nº 154 (2006), p. 221-249.

GREEN, Toby. *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa, 1300-1589*. Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

GREEN, Toby e DOMINGUES, Cândido. “O contexto holandês-africano: as Províncias Unidas entre África e Brasil, 1600-1650”. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, Recife, n. 69 (2016), p. 41-86.

GODINHO, Vitorino Magalhães. “Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770)”. *Revista de História* (São Paulo), v. 7, nº 15 (jul.-set./1953), p. 69-88.

- GODINHO, Vitorino Magalhães. “Os factores do surto da expansão quatrocentista”, in. *A expansão quatrocentista portuguesa*, 2ª ed., Lisboa, Dom Quixote, 2008 [1962], p. 109-123.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. *Mito e mercadoria. Utopia e Arte de Navegar - Século XIII a XVIII*. Lisboa, Difel, 1990.
- GOMES, Flávio dos Santos e SILVA, Maria Celeste G. da. “‘A costa de Guiné é o remédio do Brasil’ – Senegâmbia, Maranhão e rotas do tráfico atlântico na América portuguesa: algumas aproximações”, in. ALMEIDA, Suely C. Cordeira de (org.). *Histórias do mundo Atlântico: Ibéria, América e África: entre margens do XVI ao XXI*. Recife, Ed. UFPE, 2009, p. 121-154.
- GONÇALVES, Paulo R. G. *Os armadores da Bahia e o tráfico interno: Joaquim Inácio da Cruz nas redes de contrabando do Rio da Prata*. Monografia (graduação em História), UFRGS, 2014.
- GUAPINDAIA, Mayra C. *O Controle do Fluxo das Cartas e as Reformas de Correio na América Portuguesa (1796-1821)*. Tese (doutorado em História), Universidade de Lisboa, 2019.
- GUILLET, Bertrand. *La Marie-Séraphique, navire négrier*. Nantes, Éditions MeMo, 2009.
- GUEDES, Fernando. “Notícias de um fracassado negócio de escravos em tempos do marquês de pombal”. *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, nº 101 (2006), p. 215-232.
- GUIMARÃES, Carlos G. “O fidalgo-mercador: Francisco Pinheiro e o ‘negócio da carne humana’: 1707-1715”, in. SOARES, Mariza de Carvalho (org.). *Rotas atlânticas da diáspora africana: Baía do Benin ao Rio de Janeiro*, Niterói, EdUFF, 2007, p. 35-64.
- GUIMARÃES, Carlos G. “Os ingleses no Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII: o caso da família Gulston, c.1710-c.1720 – primeiras impressões”, in. KELMER MATHIAS, Carlos L.; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SAMPAIO, Antônio C. J. de e GUIMARÃES, Carlos G. (orgs.), *Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso - século XVIII*, Rio de Janeiro, Mauad/FAPERJ, 2017, p. 93-114.
- GUIMARÃES, Carlos G. e CHAVES, Cláudia Maria das G. “Negociante”, in. SLEMIAN, Andréa; AIDAR, Bruno e LOPES, José R. de Lima (org.). *Dicionário*

*histórico de conceitos jurídico-econômicos (Brasil séculos XVIII-XIX)*. São Paulo, Alameda, 2021, v. 2, p. 97-127.

GUTIÉRREZ, Horacio. “O tráfico de crianças escravas para o Brasil durante o século XVIII”. *Revista História*, São Paulo, nº 120 (1989), p. 59-72.

HAGGERTY, Sheryllynne. “*Merely for Money*”? *Business Culture in the British Atlantic, 1750-1815*. Liverpool, Liverpool University Press, 2014.

HAGGERTY, Sheryllynne. “Liverpool, the slave trade and the British-Atlantic empire, c. 1750-75”, in. HAGGERTY, Sheryllynne; WEBSTER, Anthony e WHITE, Nicholas J. (orgs.). *The empire in one city? Liverpool’s Inconvenient Imperial Past*. Manchester, Manchester University Press, 2008, p. 11-34.

HANCOCK, David. *Citizens of the World: London Merchants and the Integration of the British Atlantic Community, 1735-1785*. Cambridge, Cambridge University Press, 1995.

HANCOCK, David *Oceanos de vinho: o vinho da Madeira e a organização do mundo atlântico, 1640-1815*. Lisboa, Edições 70, 2017 [2009].

HAVIK, Philip J. “A dinâmica das relações de gênero e parentesco num contexto comercial: parcerias afro-atlânticas na zona da Guiné Bissau (séculos XVIII-XIX)”, in. REIS, João José e SILVA JR., Carlos da (orgs.). *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravo*. Cruz das Almas, EDUFRB; Belo Horizonte, Fino Traço, 2016, p. 405-445 [publicado inicialmente em 2002, *Afro-Ásia*, nº 27].

HAWTHORNE, Walter. *From Africa to Brazil: Culture, Identity, and an Atlantic Slave Trade, 1600–1830*. Nova York, Cambridge University Press, 2011.

HEIJER, Henk den. “The Dutch West India Company, 1621-1791”, in. POSTMA, Johannes e ENTHOVEN, Victor (orgs.). *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, Leiden, Brill, 2003, p. 77-112.

HEIJMANS, Elisabeth. *The Agency of Empire: personal connections and individual strategies in the shaping of the French Early Modern Expansion (1686-1746)*. Tese (doutorado em História), Leiden University, 2018.

HEIJMANS, Elisabeth. “Investing in French Overseas Companies: A Bad Deal? The Liquidation Processes of Companies Operating on the West Coast of Africa and in India (1664-1719)”, *Itinerario*, v. 43, n. 1 (2019), p. 107–121.

HENRIQUE, Juliana da Silva. *A feira de Capuame: pecuária, territorialização e abastecimento (Bahia, século XVIII)*. Dissertação (mestrado em história), USP, 2014.

- HESPANHA, António Manoel. “Depois do Leviathan”, *Almanack Braziliense*, nº (mai/2007), p. 55-66.
- HICKS, Mary E. *The Sea and the Shackle: African and Creole Mariners and the Making of a Luso-African Atlantic Commercial Culture, 1721-1835*. Tese (doutorado em História), University of Virginia, 2015.
- HICKS, Mary E. “Financing the Luso-Atlantic Slave Trade, 1500-1840: Collective Investment Practices from Portugal to Brazil”, *Journal of Global Slavery*, v. 2, nº 3 (2017), p. 273-309.
- HOBBSBAWN, Eric. *A era das revoluções*. São Paulo, Paz e Terra, 1991 [1962].
- HOLLMANN, Stéfani. *O “trato dos viventes” no Rio da Prata: traficantes de escravos da Colônia do Sacramento em meados do século XVIII*. Dissertação (mestrado em História), UFRGRS, 2018.
- IVO, Isnara Pereira. *Homens de caminhos: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa. Século XVIII*. Vitória da Conquista, Edições UESB, 2012.
- IVO, Isnara Pereira. “Governo e administração do comércio e dos caminhos da Bahia e de Minas Gerais no século XVIII”, in. PIRES, Maria do Carmo; ANDRADE, Francisco Eduardo de e BOHRER, Alex Fernandes (orgs.). *Poderes e lugares de Minas Gerais. Um quadro urbano no interior brasileiro, século XVIII e XIX*. São Paulo, Scortecci; Ouro Preto, Ed. UFOP, 2013, p. 155-169.
- JEANNIN, Pierre. *Os mercadores do século XVI*. Porto, Vertente, 1986 [1961].
- JESUS, Gabriel Silva de. “Contratos-régios e os descaminhos: o caso das dívidas do negociante André Marques Gomes (1743-1751)”. *Anais Eletrônicos [do] 6º Encontro Internacional de História Colonial: mundos coloniais comparados: poder, fronteiras e identidades*. Salvador, EDUNEB, 2017, p. 683-695.
- JESUS, Gabriel Silva de. “*Tanto negócio e tanto negociantes*”: a cidade de Salvador, uma cidade comercial (1750-1808). Dissertação (mestrado em História), UFBA, 2019.
- JESUS, Gabriel Silva de. “O monopólio dos vinte e quatro navios da Bahia para a Costa da Mina e os conflitos entre os homens de negócios (1750-1756)”. *Revista Angelus Novus*, ano 12, nº 17 (2021), p. 1-34.
- JESUS, Paulo C. Oliveira de. *Mantendo o curso: restrições, subterfúgios e comércio da escravatura na Bahia (1810-1817)*. Tese (doutorado de História), UFBA, 2017.

JESUS, Paulo C. Oliveira de. “Apreensões, ultimatoss, prejuízos e liberdade: as ações britânicas contra o comércio negreiro e os primeiros impactos sobre a praça da Bahia 1810-1812”, comunicação apresentada na *Jornada “A Abolição do Tráfico Transatlântico de Africanos Escravizados: os 170 Anos da Lei Euzébio de Queirós”*, Historiadorxs Negrxs, 31 de agosto a 4 de setembro de 2020.

JESUS, Paulo C. Oliveira de. “Por conta do desassossego que tem causado na praça da Bahia: tráfico, ultimatoss e apreensões no Atlântico (1810-1815)”. *Afro-Ásia*, nº 65, p. 42-90.

KELMER MATHIAS, Carlos L. “Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procurações passadas no termo de Vila do Carmo, 1711-1730”, *Revista de História*, v. 158 (2008), p. 89-129.

KELMER MATHIAS, Carlos L. *As Múltiplas Faces da Escravidão: o Espaço Econômico do Ouro e sua Elite Pluriocupacional na Formação da Sociedade Mineira Setecentista, c. 1711 - c. 1756*. Rio de Janeiro, Mauad X, FAPERJ, 2012.

KELMER MATHIAS, Carlos L. ““Como se fossem bens de morgado””: considerações teórico-metodológicas acerca do espaço econômico do ouro e do sistema econômico atlântico”, in. KELMER MATHIAS, Carlos L.; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SAMPAIO, Antônio C. J. de e GUIMARÃES, Carlos G. (orgs.), *Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso - século XVIII*, Rio de Janeiro, Mauad/FAPERJ, 2017, p. 51-71.

KENNEDY, John Norman. “Bahian Elites, 1750-1822”, in. *The Hispanic American Historical Review*, v. 53, nº 3 (ago/1973), p. 415-439.

KIRSCHNER, Tereza C. *José da Silva Lisboa. Visconde de Cairu: itinerários de um ilustrado luso-brasileiro*. São Paulo, Alameda; Belo Horizonte, PUC-Minas, 2009.

KIRSCHNER, Tereza C. “A administração portuguesa no espaço atlântico: a Mesa da Inspeção da Bahia (1751-1808)”, in. *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*, Lisboa, FCSH/UNL, 2005. Consulta em 27 de julho 2021.

KLEIN, Herbert S. “Novas interpretações do tráfico de escravos no Atlântico”. *Revista de História* (São Paulo), nº 120 (1989), p. 3-25.

KLEIN, Herbert S. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto-SP, FUNPEC, 2004 [1999].

- KLOOSTER, Wim. “Inter-Imperial Smuggling in the Americas, 1600–1800”, in. BAILYN, Bernard and DENAULT, Patricia L. (eds.). *Soundings in Atlantic History. Latent Structures and Intellectual Currents, 1500–1830*. Cambridge/Massachusetts, Harvard University Press, 2009, p. 141-180.
- KOBAYASHI, Kazuo. “Indian Textiles and Gum Arabic in the Lower Senegal River: Global Significance of Local Trade and Consumers in the Early Nineteenth Century”. *African Economic History*, v. 45, nº 2 (2017), p. 27-53, <https://doi.org/10.1353/ae.2017.0005>.
- KOBAYASHI, Kazuo. “The British Atlantic Slave Trade and Indian Cotton Textiles: The Case of Thomas Lumley & Co.”, in. SHIROYAMA, Tomoko (org.), *Modern Global Trade and the Asian Regional Economy*. Singapore, Springer, 2018, p. 59-85.
- KOBAYASHI, Kazuo. *Indian Cotton Textiles in West Africa: African Agency, Consumer Demand and the Making of the Global Economy, 1750-1850*, Cham, Palgrave Macmillan, 2019.
- KOBAYASHI, Kazuo. “Tecendo redes imperiais: uma dimensão asiática do comércio britânico de escravos no Atlântico no século XVIII”, *Afro-Ásia*, nº 63 (2021), p. 11-39.
- KOK, Gerhard de. *Walcherse ketens : de trans-Atlantische slavenhandel en de economie van Walcheren, 1755-1780*. Tese (doutorado em História), Leiden Univesrity, 2019.
- KRAUSE, Thiago Nascimento. *A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista*. Tese (doutorado em História), UFRJ, 2015.
- KRAUSE, Thiago Nascimento. “Uma elite local e o Atlântico: a Câmara de Salvador e o comércio marítimo (1630-1730)”, in. KELMER MATHIAS, Carlos L.; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SAMPAIO, Antônio C. J. de e GUIMARÃES, Carlos G. (orgs.), *Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso - século XVIII*, Rio de Janeiro, Mauad/FAPERJ, 2017, p. 131-149.
- KUHN, Fábio. “Conexões negreiras: contrabandistas de escravos no Atlântico Sul (Rio da Prata, 1730-1752)”, *Anos 90*, Porto Alegre, v. 24, nº 45 (2017), p. 101-132.
- LAMIKIZ, Xabier. “Un ‘cuento ruidoso’: confidencialidad, reputación y confianza en el comercio del siglo XVIII”, *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 16 (2007), p. 113-142.
- LAMIKIZ, Xabier. “Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII”. *Revista de Historia Económica - Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año XXV, nº 2 (Otoño/2007), p. 233-260.



- LAND, Jeremy e DOMINGUEZ, Rodrigo da Costa. “Illicit Affairs: Philadelphia’s Trade with Lisbon before Independence, 1700-1775”. *Ler História [online]*, n. 75 (2019), p. 179-204, DOI :10.4000/lerhistoria.5936.
- LARA, José Elias *O Testamento Político de d. Luís da Cunha: uma proposta de "regeneração" do reino lusitano*. Dissertação (mestrado em história), Universidade Estadual de Maringá, 2007.
- LAW, Robin. *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*. Oxford, Oxford University Press, 1991.
- LAW, Robin. “‘Here is no Resisting the Country’: The Realities of Power in Afro-European Relations on the West African ‘Slave Coast’”, *Itinerario*, v. 18, nº 2 (1994), p. 50-64.
- LAW, Robin. *The Kingdom of Allada*. Leiden, Research School CNWS, 1997.
- LAW, Robin. *Ouidah: the Social History of a West African Slaving ‘Port’, 1727-1892*. Oxford, Ohio University Press, 2004.
- LEITE, Alfredo C. T. *O tráfico negreiro e a diplomacia britânica*. Caxias do Sul-RS, EDUCS, 1998.
- LIBBY, Douglas Cole. “As populações escravas das Minas setecentistas: um balanço preliminar”, in. RESENDE, Maria Efigênia Lage de e VILLALTA, Luiz Carlos (orgs.), *História de Minas Gerais: as Minas setecentistas*. Belo Horizonte, Autêntica; Companhia do Tempo, 2007, v. 1, p. 421-422.
- LOIOLA, Maria Lemke. “Rotas do tráfico Atlântico entre Goiás e África: o caminho do sertão”. *Hist.R.*, Goiânia, v. 15, nº 2 (2010), p. 285-302.
- LOPES, Gustavo Acioli. *A Fênix e o Atlântico: a Capitania de Pernambuco e a Economia-Mundo Europeia (1654-1750)*. São Paulo, Alameda, 2018.
- LOPES, Gustavo Acioli e MENZ, Maximiliano M. “Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII)”. *Revista Brasileira de História* (São Paulo), v. 39, nº 80 (2019), p. 109-134.
- LOPES, Gustavo Acioli e MARQUES, Leonardo. “O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750)”. *CLIO: Revista de Pesquisa Histórica*, v. 37 (2019), p. 5-38.
- LOPES, José R. de Lima. “Personalidade, pessoa jurídica”, in. SLEMIAN, Andréa; AIDAR, Bruno e LOPES, José R. de Lima (org.). *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos (Brasil séculos XVIII-XIX)*. São Paulo, Alameda, 2021, v. 2, p. 167-188.

- LOURENÇO, Maria Paula Marçal. *D. Pedro II: o pacífico (1648-1706)*. Lisboa, Círculo de Leitores, 2007.
- LOVEJOY, Paul. *A escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2002.
- LOVEJOY, Paul. “The Children of Slavery - the Transatlantic Phase”. *Slavery and Abolition*, v. 27, nº 2 (2006), p. 197-217.
- LUGAR, Catherine. *The Merchant Community of Salvador, Bahia, 1780-1830*. Tese (doutorado em História), New York, State University of New York, 1980.
- MACEDO, D. L. de. *Tabeliães do Rio de Janeiro, 1565-1965*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1965.
- MACEDO, Jorge Borges de. “O Tratado de Methuen”, in. SERRÃO, Joel (org.), *Dicionário de História de Portugal*. Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1966, t. III, p. 48-55.
- MACEDO, Jorge Borges de. “O pensamento económico do Cardeal da Mota – contribuição para o seu estudo”, *Revista da Faculdade de Letras*, Lisboa, série III, nº 4 (1960), p. 79-97.
- MACEDO, Jorge Borges de. *A situação económica no tempo de Pombal. Alguns Aspectos*. 3ª ed., Lisboa, Gradiva, 1989.
- MACHADO, Carlos Alberto Dias. “Mobilidade social ascendente no antigo Regime. José da Silva Leque, um homem de negócio de Lisboa, mestre de navio da carreira da Bahia”. *Politeia: História e Sociedade*, Vitória da Conquista-BA, v. 8, nº 1 (2008), p. 105-128.
- MACHADO, Pedro. *Ocean of Trade: South Asian Merchants, Africa and the Indian Ocean, c.1750–1850*. Cambridge, Cambridge University Press, 2014.
- MADUREIRA, Nuno Luís. *Mercado e Privilégios. A indústria portuguesa entre 1750 e 1834*. Lisboa, Editorial Estampa, 1997.
- MAGALHÃES, Fabio Silva. *Lieutenant-colonel Caetano Maurício Machado: a merchant in Bahia, 1774-1807*, dissertação (mestrado em História), York University, Toronto, 2021.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero. *O Algarve Económico, 1600-1773*. Lisboa, Editorial Estampa, 1993.
- MAIA, Moacir. “O apadrinhamento de africanos em Minas colonial: o (re)encontro na América (Mariana, 1715-1750)”, *Afro-Ásia*, nº 36 (2007), p. 39-80.
- MAIA, Moacir. “Uma identidade litorânea: os chamados courás na África e em Minas Gerais (século XVIII)”, in. RODRIGUES, Aldair, LIMA, Ivana Stolze e FARIAS, Juliana

Barreto (orgs.). *A diáspora mina: africanos entre o Golfo do Benim e o Brasil*. Rio de Janeiro, NAU editora, 2020, p. 163-199.

MAIA, Moacir. *De reino traficante a povo traficado: a diáspora dos courás do golfo de Benim para Minas Gerais (América Portuguesa, 1715-1760)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2022.

MANSO, Maria de Deus Beites. “The Feminine Ideal of 18th Century Colonial Brazil”, in. SARMENTO, Clara (org.). *Women in the Portuguese Colonial Empire: The Theatre of Shadows*, Cambridge, Cambridge Scholar Publishing, p. 233-242.

MANSO, Maria de Deus Beites. “Mujeres en el Brasil Colonial: El caso del Recogimiento de la Santa Casa de la Misericórdia de Bahia a través de la Depositada Teresa de Jesus”, in. VIFORCOS MARINAS, María Isabel e LORETO LÓPEZ, Rosalva (orgs.), *Historias Compartidas. Religiosidade y reclusión femenina en España, Portugal y América. Siglos XV-XIX*. León [México], Universidad de León; Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélaz Pliego”/Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2007, p. 339-366.

MARICHAL, Carlos. “El peso de plata hispanoamericano como moneda universal del Antiguo Régimen (Siglos XVI a XVIII)”, in. MARICHAL, Carlos; TOPIK, Steven e FRANK, Zephyr (orgs.), *De la plata a la cocaína. Cinco siglos de historia económica de América Latina, 1500-2000*. Trad. Mario A. Z. Vega, México, FCE/El Colegio de México, 2017, p. 37-75.

MARICHAL, Carlos; TOPIK, Steven e FRANK, Zephyr (orgs.). *De la plata a la cocaína. Cinco siglos de historia económica de América Latina, 1500-2000*. Trad. Mario A. Z. Vega, México, FCE/El Colegio de México, 2017.

MARQUES, Leonardo. “Um banqueiro-trafficante inglês e o comércio interimperial de escravos no Atlântico setecentista (1688-1732)”, in. KELMER MATHIAS, Carlos L.; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SAMPAIO, Antônio C. J. de e GUIMARÃES, Carlos G. (orgs.). *Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso - século XVIII*. Rio de Janeiro, Mauad/FAPERJ, 2017, p. 73-91.

MARQUES, Leonardo. “O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português de Escravos”, in. RÉ, Henrique A.; SAES, Laurent A. M. de e VELLOSO, Gustavo (orgs.). *História e Historiografia do Trabalho Escravo no Brasil Trabalho Brasil: Novas Perspectivas*. São Paulo, Publicações BBM, 2020, p. 87-124.

MARQUES, João P. *Os sons do silêncio: o Portugal de Oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*. Lisboa, ICS, 1999.

MARQUES, Teresa C. de Novaes. “José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII”, *Textos de História*, v. 15, nº 1/2 (2007), p. 243-257.

MARQUES, Teresa C. Novaes, “O corpo mercantil do Recife e o descrédito de comerciantes”, *Locus* (UFJF), v. 20 (2014), p. 35-49.

MARQUESE, Rafael de Bivar. “A história global da escravidão atlântica: balanço e perspectivas”, *Esboços*, Florianópolis, v. 26, nº 41 (jan./abr., 2019), p. 14-41.

MARTIN, Phyllis. *External Trade of the Loango Coast, and its Effects on the Vili, 1576-1870*. Tese (doutorado em História), SOAS, University of London, 1970. DOI: <https://doi.org/10.25501/SOAS.00033533>.

MARTINS, Diego de Cambraia. *O tráfico de escravos nos rios da Guiné e a dinâmica da economia atlântica portuguesa (1756-1807)*. Dissertação (mestrado em História), USP, 2015.

MARTINS, Diego de Cambraia. *A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e os grupos mercantis no Império Português (c.1755 - c.1787)*. Tese (doutorado em História), USP, 2019.

MARTINS, Diego de Cambraia e MELO, Felipe Souza. “O Algodão do Brasil e a Economia Atlântica: comparações entre Maranhão e Pernambuco (c.1750-c.1810)”. *Anais do IX Encontro de Pós-graduação em História Econômica e 7ª Conferência Internacional de História Econômica*, Ribeirão Preto, USP/ABPHE, 2019, p. 1-31.

MARTINS, Maria do Carmo Salazar e SILVA, Helenice Carvalho Cruz da. “Via Bahia: a importação de escravos para Minas Gerais pelo caminho do sertão 1759-1772”, 2006. Disponível em [http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario\\_diamantina/2006/D06A002.pdf](http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2006/D06A002.pdf)

MARTÍNEZ RUIZ, José Ignacio e GAUCI, Perry. *Mercaderes ingleses en Alicante en el siglo XVII: Estudio y edición de la correspondencia comercial de Richard Hounsell & CO*. Alicante, Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2008.

MARTINETTI, Brice. *Les Négociants de La Rochelle au XVIIIe siècle*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013.

MASCARENHAS, Maria J. Rapassi. *Fortunas coloniais: elites e riquezas em Salvador (1760-1808)*. Tese (doutorado em História), USP, 1998.

- MASCARENHAS, Maria J. Rapassi. “Salvador e seu recôncavo: o empório do universo”, *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH*, São Paulo, 2011, p. 1-11.
- MASCARENHAS, Maria J. Rapassi. “Micro-produção na Bahia colonial (1760-1808)”, in. *XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas*, Rio de Janeiro, UFF, 2017, p. 1-9.
- MASSIEU, Antonio Béthencourt. *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*. Las Palmas, Ediciones del Cabildo insular de Gran Canaria, 1991 [1956].
- MATOS, Frederik Luiz Andrade de. *O comércio das "drogas do sertão" sob o monopólio da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)*. Tese (doutorado em História), UFPA, 2019.
- MATTOSO, Katia M. de Queirós. “Bahia Opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763)”, in. *Da revolução dos alfaiates à riqueza dos Baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*. Salvador, Corrupio, 2004 [1983], p. 281-297.
- MAURO, Frédéric. *Expansão européia (1600-1870)*, São Paulo, Edusp/Pioneira, 1980 [1964].
- MAURO, Frédéric. *Nova história e novo mundo*. 3ª ed., São Paulo, Perspectiva, 1973.
- MAXWELL, Kenneth. *A devassa da devassa: a Inconfidência Mineira: Brasil-Portugal, 1750-1808*. 6ª ed., São Paulo, Paz e Terra, 2005 [1973].
- MEGLIORINI, Leandro. *A Companhia de Seguros Indemnidade: História de Empresas no Brasil Joanino (1808-1822)*. Dissertação (mestrado em História), UFF, 2008.
- MELO, Felipe Souza. *O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII*, dissertação (mestrado em História), USP, 2017 (*Financiando o negócio de Pernambuco: produção colonial, comércio ultramarino e a economia do transporte no Atlântico português (século XVIII)*). São Paulo, Hucitec/ABPHE, 2021).
- MELO, Felipe Souza. “Hierarquias mercantis no Atlântico português: as relações de agência no comércio entre Portugal e Brasil, 1780 a 1807”. *Revista de História* (São Paulo), nº 180 (2021), p. 1-43.
- MELÓN JIMÉNEZ, Miguel Ángel. “Un juego diplomático plagado de incertidumbres. Las negociaciones que precedieron al comienzo y al final de la guerra entre España y Portugal (1762-1763)”. *Vegueta - Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, nº 16 (2016), p. 195-220.

MELLO E SOUZA, Laura de. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo, Companhia das Letras, 2006.

MENZ, Maximiliano e LOPES, Gustavo Accioli. “Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)”, in. REIS, João José e SILVA JR., Carlos da (orgs.), *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravo*. Cruz das Almas, EDUFRB; Belo Horizonte, Fino Traço, 2016, p. 71-95 (publicado originalmente em *Afro-Ásia*, nº 37 (2008), p. 43-73).

MENZ, Maximiliano. “O crédito e a economia colonial: século XVIII”, in. Angelo Alves Carrara (org.), *À vista ou a prazo: comércio e crédito nas Minas setecentista*. Juiz de Fora, EdUFJF, 2010, p. 21-29

MENZ, Maximiliano. “As ‘geometrias’ do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796-1807)”. *Revista de História* (São Paulo), nº 166 (jan-jun/2012), p. 185-222.

MENZ, Maximiliano. “A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80)”, in. REIS, João José e SILVA JR., Carlos da (orgs.). *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravo*. Cruz das Almas, EDUFRB; Belo Horizonte, Fino Traço, 2016, p. 97-123 (publicado originalmente em *Afro-Ásia*, nº 48 (2013), p. 45-76).

MENZ, Maximiliano. “Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: a trajetória de um grande traficante de Lisboa”. *Revista Tempo*, v. 23 nº 2 (2017), p. 383-407.

MENZ, Maximiliano. “Uma comunidade em movimento: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771”. *CLIO: Revista de Pesquisa Histórica* - (Recife. Online), v. 37 (2019), p. 39-57, doi: <http://dx.doi.org/10.22264>.

MENZ, Maximiliano. “Capital, guerra e crédito na nova economia política do tráfico (1703-1740)”, texto inédito discutido no COMUN, UFF, 05/05/2021.

MENZ, Maximiliano e LENK, Wolfgang. “Escravidão, escravismo e tráfico de escravos”, in. PESAVENTO, Fábio e CERQUEIRA LIMA, Fernando C. G. de (orgs.). *História Econômica do Brasil Colônia*. São Paulo/Rio de Janeiro, Hucitec/EDUFF, 2022, p. 129-164.

MICHON, Bernard. *Le port de Nantes au XVIIIe siècle: Construction d'une aire portuaire*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2011.

- MILLER, Joseph C. *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison, University of Wisconsin Press, 1988.
- MILLER, Joseph C. “O Atlântico escravista: açúcar, escravos e engenhos”, in. REIS, João José e SILVA JR., Carlos da (orgs.). *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*. Editora UFRB, 2016, p. 41-69 [1ª ed. *Afro-Ásia*, nº 19/20 (1997), p. 9-36].
- MILLER, Joseph C. “A economia política do Tráfico Angolano de Escravos no Século XVIII”, in. PANTOJA, Selma e SARAIVA, José Flávio S. *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1999, p. 11-67.
- MIRANDA, João. *A ideia da Europa em Portugal na época de D. João V: comércio, diplomacia e visionarismo num projecto português de aliança com a Rússia de Pedro o Grande*. Lisboa, Edições Universitárias Lusófonas, 2000.
- MORAIS, Viviane Alves de. “Companhia e sociedade anônima”, in. SLEMIAN, Andréa; AIDAR, Bruno e LOPES, José R. de Lima (org.). *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos (Brasil séculos XVIII-XIX)*. São Paulo, Alameda, 2021, v. 1, p. 141-173.
- MORAIS, Viviane Alves de. “Sociedade comercial”, in. SLEMIAN, Andréa; AIDAR, Bruno e LOPES, José R. de Lima (org.). *Dicionário histórico de conceitos jurídico-econômicos (Brasil séculos XVIII-XIX)*. São Paulo, Alameda, 2021, v. 2, p. 315-338.
- MOREIRA, Manoel António Fernandes. *Os mercadores de Viana e o comércio do açúcar brasileiro no século XVII*. Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1990.
- MORINEAU, Michel. “Or brésilien et gazettes hollandaises”. *Revue d’histoire moderne et contemporaine*, t. 25, nº 1, (1978) p. 3-60.
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo. “Identificação da política setecentista. Notas sobre Portugal no início do período joanino”, *Análise Social*, v. XXXV, nº 157 (2001), p. 961-987.
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *D. José na sombra de Pombal*. Lisboa, Temas e Debates, 2008.
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo. “As reformas na monarquia pluricontinental portuguesa: de Pombal a dom Rodrigo de Sousa Coutinho”, in. FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *O Brasil Colonial, volume 3 (c. 1720- c. 1821)*. 4ª ed. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2019 [2014], p. 111-156.
- MOTA, Antonia da Silva. *As famílias principais: redes de poder no Maranhão colonial*. São Luís, EDUFMA, 2012.

- MOTA, Antonia da Silva e BARROSO, Daniel Souza. “Economia e demografia da escravidão no Maranhão e no Grão-Pará: uma análise comparativa da estrutura da posse de cativos (1785-1850)”. *Revista de História* (São Paulo), nº 176 (2017), p. 1-41.
- MOTT, Luiz. *Piauí colonial: população, economia e sociedade*. Teresina, Projeto Petrônio Portela, 1985.
- MUAZE, Mariana de Aguiar Ferreira. *O Império do Retrato: família, riqueza e representação social no Brasil oitocentista (1840-1889)*. Tese de doutorado, UFF, 2006.
- NADER, Hyllo. *Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731*. Dissertação (mestrado em História), UFJF, 2014.
- NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo, Brasiliense, 1996.
- NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. “*Letras de Risco*” e “*Carregações*” no comércio colonial da Bahia 1660-1730. Salvador, Cadernos CEB-UFBA, nº 78, 1977.
- NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. *Patriarcado e religião: as enclausuradas clarissas do Convento do Desterro da Bahia (1777-1890)*. Salvador, Conselho Estadual de Cultura, 1994.
- NEVES, Erivaldo Fagundes e MIGUEL, Antonieta (orgs.). *Caminhos do sertão. Ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos sertões da Bahia*. Salvador, Arcadia, 2007.
- NIZZA DA SILVA, Maria Beatriz. *D. João V*. Lisboa, Círculo de Leitores, 2006.
- NOGUEIRA, Gabriela Amorim. “*Viver por si*”, *viver pelos seus: famílias e comunidades de escravos e forros no “Certam de Sima do Sam Francisco” (1730-1790)*. Dissertação (mestrado em História), UNEB, Santo Antônio de Jesus-BA, 2011.
- NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *A Mesa de Inspeção do Açúcar e Tabaco da Bahia, 1751-1808*. Tese (doutorado em História), USP, 2016.
- NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. “Experiências Agrícolas na Bahia do Século XVIII”, in. *XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas*. Niterói-RJ, 2017, p. 1-23.
- NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*, 8ª ed., São Paulo, Hucitec, 1995 [1979].



- NOVAIS, Fernando A. “Notas para o estudo do Brasil no comércio internacional do fim do século XVIII e início do século XIX (1796-1808)”, in. *Aproximações: estudos de história e Historiografia*. São Paulo, CosacNaify, 2005, p. 105-126.
- NOYA PINTO, Virgílio. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português (uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII)*. 2.<sup>a</sup> ed., São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1979.
- NOVINSKY, Anita W. *Cristãos-novos na Bahia: 1624-1654*. São Paulo, Edusp/Perspectiva, 1972.
- NUNES, Naidea Nunes. “Mudança e variação na terminologia açucareira actual do Brasil”. *Revista de Estudos Linguísticos da Universidade do Porto*, v. 3, p. 177-195.
- OLIVEIRA, Leonardo A. de Siqueira. *Rede de Poder em Governanças do Brasil à Angola: Administração e comércio de escravos no Atlântico-Sul (Luís César de Meneses, 1697-1701)*. Dissertação (mestrado em história), UFF, 2013.
- OLIVEIRA, Luana M. V. dos S. *A tributação sobre os escravizados no porto do Recife e suas conexões no império português (1699-1750)*. Tese (doutorado em História), UFPE, 2021.
- OLIVEIRA, Maria Inês Côrtes de. ““Quem eram os ‘Negros da Guiné’? A origem dos africanos na Bahia”, in. REIS, João José e SILVA JR., Carlos da (orgs.). *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravo*. Cruz das Almas, EDUFRB; Belo Horizonte, Fino Traço, 2016, p. 567-605 [*Afro-Ásia*, no 19-20 (1997), p. 37-73].
- OLIVEIRA MARQUES, A. H. de. *Para a História dos Seguros em Portugal: notas e documentos*. Lisboa, Arcádia, 1977.
- ORTIZ, Fernando. *Los negros esclavos. Estudio sociológico y de derecho publico*. Havana, La Universal, 1916.
- OTT, Carlos. *Evolução das artes plásticas nas Igrejas do Bonfim, Boqueirão e Saúde*. Salvador, UFBA/CEB, 1979.
- OTT, Carlos. “A procedência étnica dos escravos bahianos no século XVIII”. *Clio – série história do Nordeste*, nº 11 (1988), p. 33-59.
- PALACIOS, Guillermo. “Agricultura camponesa e plantations escravistas no nordeste oriental durante o século XVIII”, in. SZMRECSÁNYI, Tamás (org.). *História econômica do período colonial*. São Paulo, Hucitec; Fapesp, 1996, p. 35-53.

- PANTOJA, Selma “A dimensão atlântica das quitandeiras”, in. FURTADO, Júnia F. (org.), *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: EdUFMG, 2001, p. 45-67.
- PARÉS, Luis Nicolau. *A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*. Campinas, Editora da Unicamp, 2006.
- PARÉS, Luis Nicolau. “O processo de criouliização no Recôncavo baiano (1750-1800)”. *Afro-Ásia*, nº 33 (2005), p. 87-132.
- PARÉS, Luis Nicolau. “Cartas do Daomé: uma introdução”. *Afro-Ásia*, nº 47 (2013), p. 295-395.
- PARÉS, Luis Nicolau. “Entre Bahia e a Costa da Mina, libertos africanos no tráfico ilegal”, in. RAGGI, Giuseppina; FIGUEIRÔA-REGO, João e STUMPF, Roberta (orgs.). *Salvador da Bahia Interações entre América e África (séculos XVI-XIX)*. Salvador/Lisboa, EDUFBA/CHAM, 2017, p. 13-49.
- PARÉS, Luis Nicolau. “Milicianos, barbeiros e traficantes numa irmandade católica de africanos minas e jejes (Bahia, 1770-1830)”. *Revista Tempo*, v. 20 (2014), p. 1-32 [versão em inglês “Militiamen, barbers and slave-traders: Mina and Jeje Africans in a catholic brotherhood (Bahia, 1770-1830)”].
- PARÉS, Luis Nicolau. *O rei, o pai e a morte. A religião vodum na antiga Costa dos Escravos na África Ocidental*. São Paulo, Companhia das Letras, 2016.
- PARMENTIER, Jan. “From Macau to Rio. The Flemish-Portuguese relations in the East Indies and Brazil, 1715-1745”, *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis ‘Société d’Emulation’ te Brugge*, v. 132, nº 3 (1995), p. 373-400.
- PEDRAJA TOMAN, Rene de la. “Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII”. *ACHSC*, v. 8 (1976), p. 107-125.
- PEDREIRA, Jorge M. “Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais”. *Análise Social*, v. XXVII (116-117), 1992 (2.º-3.º sem.), p. 407-440.
- PEDREIRA, Jorge M. *Estrutura industrial e mercado colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*, Lisboa, Difel, 1994.
- PEDREIRA, Jorge M. *Os Homens de Negócios da Praça de Lisboa. De Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, Reprodução e Identificação de um Grupo Social*. Tese (doutorado em História), FCSH-UNL, 1995.

PEDREIRA, Jorge M. “Tratos e contratos: actividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa (1755-1822)”. *Análise Social*, v. XXXI (136-137), 1996 (2.º-3.º), p. 355-379.

PEDREIRA, Jorge M. “Brasil, fronteira de Portugal. Negócio, emigração e mobilidade social (séculos XVII e XVIII)”. *Anais UE*, 8-9 (1998-1999), p. 47-72.

PEDREIRA, Jorge M. “From Growth to Collapse, Portugal, Brazil and the Breakdown of the Old Colonial System (1760-1830)”, *Hispanic American Historical Review*, v. 80, nº 4 (2000), p. 839-864.

PEDREIRA, Jorge M. “Diplomacia, manufacturas e desenvolvimento económico. Em torno do mito de Methuen”, in. CARDOSO, José Luís; CLUNY, Isabel; COSTA, Fernando Dores; COSTA, Leonor Freire; MARTINS, Conceicao Andrade; MONTEIRO, Nuno Gonçalo e PEDREIRA, Jorge M. (orgs.), *Tratado de Methuen (1703). Diplomacia, guerra, política e economia*, Lisboa, Livros Horizonte, 2003, p. 131-156.

PEDREIRA, Jorge M. “A indústria”, in. SILVA, Álvaro Ferreira da e LAINS, Pedro (orgs.). *História Económica de Portugal, 1700-2000. Volume I - O século XVIII*. Lisboa, ICS, 2010 [2005], p. 201-203.

PEDREIRA, Jorge e COSTA, Fernando Dores. *D. João VI: um príncipe entre dois continentes*. São Paulo, Companhia das Letras, 2008.

PEDREIRA, Jorge M. “1810”, in. CARNEIRO, Roberto; MATOS, Artur Teodoro de e OLIVEIRA E COSTA, João Paulo (orgs.). *Portugal, anos 10*, Lisboa, Textos Editores, 2010, p. 163-191.

PEDREIRA, Jorge M. “A economia política do sistema colonial”, in. FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *O Brasil Colonial, volume 3 (c. 1720- c. 1821)*. 4ª ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2019 [2014], p. 419-460.

PEDREIRA, Jorge. “Mercantilism, Statebuilding, and Social Reform: The Government of the Marquis of Pombal and the Abolition of the Distinction between New and Old Christians”. *Journal of Levantine Studies*, v. 6 (2016), p. 357-383.

PEDREIRA, Jorge M. “Guerras, afinidades e nacionalismos, 1750-1910”, in MATOS, Artur Teodoro de; OLIVEIRA E COSTA, João Paulo e CARNEIRO, Roberto (coord.). *História. Portugal e Espanha. Amores e Desamores*. Lisboa, Círculo de Leitores, 2015, v. 2, p. 155-328.

PEDREIRA, Jorge M. “A economia e o império em Era de Abolições”, in. JERÓNIMO, Miguel B. & MONTEIRO, José P. (orgs.). *O direito sobre si mesmo: 150 anos da*

*abolição da escravatura no império português*. Lisboa, Assembleia da República, 2019, p. 45-58.

PEDREIRA, Jorge M. e GRAFE, Regina. “New imperial economies”, in. BOUZA, Fernando; CARDIM, Pedro e FEROS, Antonio (orgs.). *The Iberian world: 1450-1820*. Londres/New York, Routledge, 2020, p. 582-614.

PEREIRA, Alexandra Maria. *Das Minas à Corte, de caixeiro a contratador: Jorge Pinto de Azeredo. Atividade mercantil e negócios na primeira metade do século XVIII*. São Paulo, Alameda, 2017.

PEREIRA, Thales A. Z. *The Rise of the Cotton Trade in Brazil during the Industrial*. Tese (doutorado em Ciências), PPGE/USP, 2017.

PEREZ HERRERO, Enrique e QUINTANA ANDRÉS, Pedro. *Prácticas del documento notarial. Guía del investigador*. Madrid, Mercurio, 2016.

PESAVENTO, Fábio. “Para além do império ultramarino português: as redes trans, extraimperiais no século XVIII”, in. GUEDES, Roberto (org.). *Dinâmica imperial no Antigo Regime Português: escravidão, governos, fronteiras, poderes, legados: séc. XVII-XIX*. Rio de Janeiro, Mauad X, 2011, p. 97-111.

PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da Corte: a Economia do Rio de Janeiro na Segunda Metade do Setecentos*. Jundiaí, Paco editorial, 2013.

PESAVENTO, Fábio. “Até que a confiança nos separe: as redes transimperiais e o mercado de crédito do Rio de Janeiro durante a segunda metade do século XVIII”, in. GUIMARÃES, Carlos G. e SARAIVA, Luiz Fernando (orgs.). *Crédito e descrédito: relações sociais de empréstimos na América - Séculos XVIII ao XX*. Niterói, Eduff, 2018, p. 18-55.

PESAVENTO, Fabio. “Redes Transimperiais no Comércio do Atlântico Sul: o exemplo dos ingleses lisboetas no Rio de Janeiro durante a segunda metade do século XVIII”. *Temas Americanistas*, nº 47 (2021), p. 197-216. <https://doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2021.i47.11>

PETTIGREW, William. A. *Freedom's Debt: the Royal African Company and the Politics of the Atlantic Slave Trade, 1672-1752*. Williamsburg/Virginia, The University of North Carolina Press, 2013. (Omohundro Institute of Early American History and Culture).

PIJNING, Ernst. “What is Cross Cultural? A Study of Interactions on the Eighteenth-Century Gold Coast”. *Portuguese Studies Review*, v. 21, nº 2 (2013), p. 1-19 (inédito).

PIJNING, Ernst. “Novidades da Vila Rica: notícias sobre o interior do Brasil para estrangeiros e o estabelecimento das primeiras câmaras nas Minas Gerais”, in. PIRES, Maria do Carmo; ANDRADE, Francisco Eduardo de e BOHRER, Alex Fernandes (orgs.). *Poderes e lugares de Minas Gerais. Um quadro urbano no interior brasileiro, século XVIII e XIX*. São Paulo, Scortecci; Ouro Preto, Ed. UFOP, 2013, p. 97-107.

PIJNING, Ernst. “Transnationality and the Brazilian Slave Trade: the Case of the Corisco Company (1715-1730)”, in. BOIXADERAS, Jacint Creus; LEFEBVRE, Jean-Marc; NERIN, Gastau; PIJNING, Ernst e WULF, Valérie de (orgs.), *La Guinée équatoriale aux Archives national (XVIII<sup>e</sup>-début XX siècles)*, Paris, L’Harmattan, 2015, p. 71-87.

PIJNING, Ernst. “The Ungodly Inspectress: Monopoly and Womanhood in the Beginning of Pombal’s Reign”. *Anais de História de Além-Mar*, nº XXI (2020), p. 151-176.

PINHO, Wanderley. *A abertura dos Portos do Brasil na Bahia. Cairu, os Inglêses, a Independência*. Salvador, EGBA, 2008 [1961]. (Edição comemorativa ao bicentenário da Abertura dos Portos do Brasil, 1808-2008).

POLÓNIA, Amélia. *A expansão ultramarina numa perspectiva local. O porto da Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, INCM, 2007, 2v.

POLÓNIA, Amélia “Indivíduos e redes auto-organizadas na construção do império ultramarino português”, in. POLÓNIA, Amélia; GARRIDO, Álvaro; COSTA, Leonor Freire e Luís Miguel DUARTE. *Economia, Instituições e Império. Estudos em Homenagem a Joaquim Romero de Magalhães*. Coimbra, Almedina, 2012, p. 349-372.

POLÓNIA, Amélia; ANTUNES, Cátia; RIBEIRO, Ana Sofia e NOGUEIRA, Miguel. “Portugal and the Baltic Trade: an Overview, 1634-1800”, in. POLÓNIA, Amélia e ANTUNES, Cátia (orgs.). *Seaports in the First Global Age: Portuguese agents, networks and interactions (1500-1800)*. Porto, U.Porto Edições, 2016, p. 115-162.

POSSAMAI, Paulo. *A vida quotidiana da Colónia do Sacramento (1715-1735)*. Lisboa, Livros do Brasil, 2006.

POSTMA, Johannes. *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990.

POURCHASSE, Pierrick. “La concurrence entre les sels ibériques, français et britanniques sur les marchés du Nord au XVIII<sup>e</sup> siècle”, in. HOCQUET, Jean-Claude e SARRAZIN, Jean-Luc (org.). *Le sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*. Nouvelle édition [en ligne], Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 325-337.

- PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. São Paulo, Hucitec, 1999.
- PUNTONI, Pedro. “O ‘mal do Estado Brasílico’: a Bahia na crise final do século XVII”, in. CARRARA, Angelo Alves e SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest (orgs.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX) / Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*. México-DF, Instituto Mora; Juiz de Fora, Editora da UFJF, 2012, p. 265-299.
- RAMOS, Luís de Oliveira. *D. Maria I*. Lisboa, Círculo de Leitores, 2007.
- RAU, Virgínia. *O livro de rezão de António Coelho Guerreiro*, Lisboa, Companhia de Diamantes de Angola, 1956.
- RAU, Virgínia. *Estudos sobre a história do sal portugueses*. Lisboa, Editorial Presença, 1984.
- RAU, Virgínia. “Um mercador luso-brasileiro do século XVIII”, in. *Estudos sobre a história económica e social do Antigo Regime*. Lisboa, Editorial Presença, 1984, p. 17-25.
- REIS, Alexander. “Uma fábrica de cordas no Rio de Janeiro dos vice-reis: o beneficiamento do linho guaxima por João Hopman (c.1777-c.1789)”. *Revista Ágora*, v. 32, nº 2 (2021), p. 1-29.
- REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil. A História do levante dos malês em 1835*, São Paulo, Companhia das Letras, 2003.
- REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos e CARVALHO, Marcus. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (1822-1853)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2010.
- REIS, João José “Entre parentes: nações africanas na cidade da Bahia, século XIX”, in. SOUZA, Evergton Sales; MARQUES, Guida e SILVA, Hugo R. (orgs.). *Salvador da Bahia: retratos de uma cidade atlântica*. Salvador/Lisboa, EDUFBA/CHAM, 2016, p. 273-312.
- REIS, João José e SILVA JR., Carlos da (orgs.). *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravo*. Cruz das Almas, EDUFRB; Belo Horizonte, Fino Traço, 2016.
- REIS, João José. “De escravo a rico liberto: a trajetória do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia oitocentista”. *Rev. Hist.* (São Paulo), nº 174 (2016), p. 15-68.  
<http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9141.rh.2016.108145>

REIS, João José. “Verger historiador”, in. 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)*; Trad. Tasso Gadzanis; prefácio Ciro Flamarion S. Cardoso; posfácio João José Reis. 1ª ed. São Paulo, Companhia das Letras, 2021 [1ª ed. em francês 1968], p. 859-868.

REIS, João José. ““Por sua liberdade me oferece uma escrava’: alforrias por substituição na Bahia, 1800-1850”. *Afro-Ásia*, nº 63 (2021), p. 232-290.

RENGER, Friedrich. “O quinto do ouro no regime tributário nas Minas Gerais”. *Revista do Arquivo Público Mineiro*, ano XLII (2006), p. 91-105.

RIBEIRO, Ana Sofia. *Mechanisms and Criteria of Cooperation in Trading Networks of the First Global Age. The case study of Simon Ruiz network, 1557-1597*. Tese (doutorado em História), Universidade do Porto, 2011.

RIBEIRO, Ana Sofia. “A endogamia em redes mercantis da «Primeira Idade Global». O caso da rede de Simon Ruiz (1553-1597)”. *História. Revista da FLUP Porto*, IV Série, v. 2 (2012), p. 23-40.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*. Dissertação (mestrado em história), UFRJ, 2005.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. “O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial”, in. FRAGOSO, João L., SAMPAIO, Antonio C. J. de, ALMEIDA, Carla M. C. de (Orgs.). *Conquistadores e Negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI e XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007, p. 311-335.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c.1800)*. Tese (doutorado em História), UFRJ, 2009.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. “O perfil creditício em Salvador, Bahia (1751-1800)”, in. KELMER MATHIAS, Carlos L.; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SAMPAIO, Antônio C. J. de e GUIMARÃES, Carlos G. (orgs.), *Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso - século XVIII*. Rio de Janeiro, Mauad/FAPERJ, 2017, p. 151-170.

RIBEIRO JÚNIOR, José. “A economia algodoeira em Pernambuco. Da colônia à independência”. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 1, nº 2 (1981), p. 235-242.

RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e monopólio no nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*. 2.ª ed., São Paulo, Hucitec, 2004.

- RICHARDSON, David. “Background to annexation Anglo-African credit relations in the Bight of Biafra, 1700–1891”, in. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier (org.). *From Slave Trade to Empire European Colonisation of Black Africa 1780s-1880s*. Londres/Nova York, Routledge, 2004, p. 47-68.
- RICHARDSON, David. “*The British Empire and the Atlantic Slave Trade, 1660-1807*”, in. MARSHALL, P. J.; LOW, Alaine e ROGER LOUIS, W. M. (orgs.). *The Oxford History of the British Empire: Volume II: The Eighteenth Century*. Oxford, 1998, p. 440-464.
- RICHARDSON, Noelle. *Industrious gentiles: Hindu merchants and middlemen in the Portuguese Estado da Índia, c.1730-1850*. Tese (doutorado em History and Civilization), 2019.
- ROBINSON, Alexandra. “‘Citizens of the World’: The Earle Family’s Leghorn and Venetian Business, 1751–1808”, in. BRAHM, Felix e ROSENHAFT, Eve (orgs.). *Slavery Hinterland Transatlantic Slavery and Continental Europe, 1680–1850*. Woodbridge-Rochester (NY), The Boydell Press, 2016, p. 45-64.
- ROCHA, Maria Manuela F. M. *Crédito privado num contexto urbano. Lisboa, 1770-1830*. Tese (doutorado em History and Civilization), 1996.
- ROCHA, Maria Manuela. “Crédito privado em Lisboa numa perspectiva comparada (séculos XVII-XIX)”, *Análise Social*, v. XXXIII, nº 145 (1998), p. 91-115.
- ROCHA, Maria Manuela e SOUSA, Rita Martins de. “Crédito e Moeda”, in. SILVA, Álvaro Ferreira da e LAINS, Pedro (orgs.). *História Económica de Portugal, 1700-2000. Volume I - O século XVIII*. Lisboa, ICS, 2010 [2005], p. 209-236.
- RODRIGUES, Eugénia. “A política imperial de D. João V para o sertão da África Oriental: guerra e diplomacia nos Rios de Sena”, *Anais de história de além-mar*, v. VIII (2007), p. 139-166.
- RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, Ed. da Unicamp, 2000.
- RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola para o Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.
- RODRIGUES, Miguel Geraldês. *Between West Africa and America The Angolan slave trade in the Portuguese and Spanish Atlantic Empires (1560 1641)*. Tese (doutorado em History and Civilization), European University Institute, 2019.



ROMAN, Alain. *Saint-Malo au temps des négriers*. Paris, Karthala, 2001.

RUSSELL-WOOD, Anthony J. R. *Escravos e libertos no Brasil colonial*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005 [1982].

RUSSELL-WOOD, Anthony J. R. *Histórias do Atlântico português*. 1ª ed., organização Ângela Domingues e Denise A. Soares de Moura, São Paulo, Editora Unesp, 2014.

SAES, Laurent Azevedo Marques de. “A primeira abolição francesa da escravidão (4 de fevereiro de 1794) e o problema dos regimes de trabalho”, *Saeculum - Revista e História*, nº 29 (2013), p. 125-143.

SALVADO, João Paulo. “O estanco do tabaco em Portugal: contrato-geral e consórcios mercantis (1702-1755)”, in. LUXÁN, Santiago de (org.), *Política y hacienda del tabaco em los Imperios Ibéricos (siglos XVII-XIX)*. Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2014, p. 133-153.

SALVADO, João Paulo. “The Rise and Fall of a Lisbon Family Business, 1710-1773: The Case of the House of Torres”. *Itinerario*, v. 43, nº 1 (2019), p. 146-172. Doi:10.1017/S016511531900010X.

SAMPAIO, Antonio C. J. de. *Na encruzilhada do Império: hierarquia sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650 – c. 1750)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2003.

SAMPAIO, Antonio C. J. de. “Comércio, riqueza e nobreza: elites mercantis e hierarquização social no Antigo Regime português”, in. FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antonio C. J. de e CAMPOS, Adriana (orgs), *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*, Vitória-ES, Ed. UFES, 2006, p. 67-88.

SAMPAIO, Antonio C. J. de. “Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos”, in. FRAGOSO, João L.; SAMPAIO, Antonio C. J. de e ALMEIDA, Carla Maria C. de (orgs.), *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no antigo regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI e XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007, p. 225-264.

SAMPAIO, Antonio C. J. de. “A curva do tempo: as transformações na economia e na sociedade do Estado do Brasil no século XVIII”, in. FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *O Brasil Colonial, volume 3 (c. 1720- c. 1821)*. 4ª ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2019 [2014], p. 307-338.

SAMPAIO, Antonio C. J. de. “A economia do império português no período pombalino”, in. FALCON, Francisco e RODRIGUES, Claudia (orgs.). *A “Época Pombalina” no mundo luso-brasileiro*. Rio de Janeiro, Ed. FGV, 2015, p. 31-58.

SAMPAIO, Antonio C. J. de. “Na bacia das almas: comércio e crédito nos testamentos cariocas setecentistas”, in. KELMER MATHIAS, Carlos L.; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SAMPAIO, Antônio C. J. de e GUIMARÃES, Carlos G. (orgs.), *Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso - século XVIII*, Rio de Janeiro, Mauad/FAPERJ, 2017, p. 115-129.

SAMPAIO, Antonio C. J. de. “Do bem comum dos povos e de Sua Majestade: a criação da Mesa do Bem Comum do Comércio do Rio de Janeiro (1753)”, in. AZEVEDO, Cecília; ROLLEMBERG, Denise BICALHO, Maria Fernanda; KNAUSS, Paulo e QUADRAT, Samantha Viz (orgs.). *Cultura Política, Memória e Historiografia*. Rio de Janeiro, Editora da FGV, 2009, p. 343-374.

SANTANA, Aderivaldo R. de; SILVA JR., Carlos da; REGINALDO, Lucilene; FERREIRA, Roquinaldo. “Repensando o tráfico transatlântico de africanos escravizados na era da ilegalidade”. *Afro-Ásia*, nº 65, (2022), p. 12–41. DOI: 10.9771/aa.v0i65.48737.

SANTOS, Adriano da Silva. *Colonização portuguesa, política e economia no ultramar: a trajetória do negociante José Martins Bastos na vila de Cachoeira da segunda metade do século XVIII*. Monografia (graduação em História), UFRB, 2021.

SANTOS, Anderson Pereira dos. *Os afortunados do ultramar riqueza e distinção na Cidade de Sergipe De El Rei - 1750-1808*, tese (doutorado em História), UFBA, 2017.

SANTOS, Augusto Fagundes da S. dos. *História financeira da Santa Casa de Misericórdia da Bahia no século XVIII*. Salvador, Quarteto, 2015.

SANTOS, Augusto Fagundes da S. dos. *É Fiado ou em Dinheiro de Contado? O crédito na Bahia colonial (1777-1808)*. Tese (doutorado em História), UFBA, 2020.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. “A Bahia no Comércio Português da Costa da Mina e a Concorrência Estrangeira”, in. NIZZA DA SILVA, Maria Beatriz (org.), *Brasil: colonização e escravidão*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2000, p. 221-227.

SANTOS, Diego Pereira. *Entre costas brasílicas: o tráfico interno de escravos em direitura a Amazônia, c.1778 – c.1830*. Dissertação (mestrado em história), UFPA, 2013.

SANTOS, Gilberto dos. *O tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras: na primeira metade do século XVIII*, dissertação (mestrado em História Econômica), USP, 2021.

- SANTOS, Guilherme de P. Costa. *A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*. Dissertação (mestrado em História Social), USP, 2007.
- SANTOS, Marília Nogueira dos; BICALHO, Maria Fernanda e GOUVÊA, Maria de Fátima. “Guerras na Europa e reordenamento político-administrativa”, in. FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.), *O Brasil Colonial, volume 2 (c. 1580- c. 1720)*, 4ª ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2019 [2014], p. 543-587.
- SANTOS, Raphael Freitas. “Juramento de alma. Índícios da importância da palavra no universo colonial mineiro”, in. PEREIRA, Magnus R. de M.; SANTOS, Antônio C. de A.; ANDREAZZA, Maria L. e NADALIN, Sérgio O. (orgs.). *VI Jornada Setecentista: Conferências e Comunicações*. Curitiba, CEDOPE/Aos Quatro Ventos, 2006, p. 491-198.
- SANTOS, Raphael Freitas. “O ouro e a palavra: endividamento e práticas creditícias na economia mineira setecentista”, in. Angelo Alves Carrara (org.), *À vista ou a prazo: comércio e crédito nas Minas setecentista*. Juiz de Fora, EdUFJF, 2010, p. 71-117.
- SANTOS, Raphael Freitas. *Minas com Bahia: Mercados e negócios em um circuito mercantil setecentista*, tese (doutorado em História), UFF, 2013.
- SANTOS, Raphael Freitas. “A formação de um corpo de negociantes na Bahia: o ouro das minas e o tráfico atlântico de escravizados”, *Afro-Ásia*, nº 51 (2015), p. 9-35.
- SANTOS, Telma Gonçalves. *Comércio de tecidos europeus e asiáticos na África Centro-ocidental: fraudes e contrabando no terceiro quartel do século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade de Lisboa, 2014.
- SANTOS, Telma Gonçalves. *Tecidos europeus e asiáticos nas rotas portuguesas do tráfico de escravizados africanos centro-ocidentais para a Bahia entre os anos de 1695-1750*. Tese (doutorado em História), Unicamp, 2020.
- SHAVANA, Musa. *Victim Reparation under the Ius Post Bellum: An Historical and Normative Perspective*. Cambridge, Cambridge University Press, 2018.
- SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*. São Paulo, Companhia das Letras, 1999.
- SCHWARTZ, Stuart B. “O Nordeste açucareiro no Brasil colonial”, in. FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). *O Brasil Colonial, volume 2 (ca. 1580 - ca. 1720)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2014, p. 337-378.
- SCHWARTZ, Stuart B. *Mar de tormentas: Uma história dos furacões no Caribe, de Colombo ao Katrina*. São Paulo, Companhia das Letras, 2021.

SCHWARTZ, Stuart B. e POSTMA, Johannes. “The Dutch Republic and Brazil as Commercial Partners on the West African Coast during the Eighteenth Century”, in. POSTMA, Johannes e ENTHOVEN, Victor (orgs.), *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*. Leiden, Brill, 2003, p. 171-199.

SECRETO, Verónica. “Territorialidades fluidas: corsários franceses e tráfico negreiro no Rio da Prata (1796-1799). Tensões locais-tensões globais”. *Topoi*, v. 17, nº 33 (2016), p. 419-443. <http://dx.doi.org/10.1590/2237-101X017033005>.

SERRÃO, José Vicente. “O quadro económico”, in. António Manuel Hespanha (org.), *História de Portugal. O Antigo Regime (1620-1807)*. Dir. José Mattoso. Lisboa, Editorial Estampa, 1998, p. 67-109.

SERRÃO, José Vicente. “A agricultura”, in. LAINS, Pedro e SILVA, Álvaro Ferreira da (orgs.). *História económica de Portugal, 1700-2000. Volume I - O Século XVIII*. 3ª ed., Lisboa, ICS – Imprensa de Ciências Sociais, 2010 [2005], p. 145-175.

SEVERIS, Suzana Maria de S. Santos. *Além da exclusão: a convivência entre cristãos-novos e cristãos-velhos na Bahia setecentista*. Salvador, EDUNEB, 2016.

SHERIDAN, R. B. “The Commercial and Financial Organization of the British Slave Trade, 1750-1807”, *The Economic History Review*, New Series, v. 11, nº 2 (1958), p. 249-263.

SHUMWAY, Rebecca. “Palavers and Treaty Making in the British Acquisition of the Gold Coast Colony (West Africa)”, in. BELMESSOUS, Saliha (org.). *Empire by Treaty: Negotiating European Expansion, 1600-1900*. Nova York, Oxford University Press, 2015, p. 161-185.

SIDERI, Sandro *Comércio e Poder*. Lisboa, Ed. Cosmos, Livraria Martins Fontes, 1978 [1970].

SILBERT, Albert. *Uma encruzilhada no Atlântico: Madeira (1640-1820)/Un Carrefour de l’Atlantique: Madère (1640-1820)*. Região Autónoma da Madeira, CEHA, 1997.

SILVA, Ana Paula de Albuquerque. *Produção fumageira: fazendas e lavradores no recôncavo da Bahia, 1774-1830*. Dissertação (Mestrado em História), UFBA, 2015.

SILVA, Angélica de Vasconcelos. *Closing doors (1780-1813): the liquidation process at General Company of Pernambuco and Paraíba*. Tese (doutorado em controladoria e contabilidade), PPGCC/USP, 2016.

- SILVA, Daniel B. Domingues da. “The supply of slaves from Luanda, 1768–1806: records of Anselmo da Fonseca Coutinho”. *African economic history*, v. 38 (2010), p. 56-57.
- SILVA, Daniel B. Domingues da. “Brasil e Portugal no comércio atlântico de escravos: um balanço histórico e estatístico”, in. GUEDES, Roberto (org.), *África: brasileiros e portuguesas - séculos XVI-XIX*. Rio de Janeiro, Mauad X, 2013, p. 207-227.
- SILVA, Daniel B. Domingues da. “The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: Volume, Routes and Organisation”. *Slavery & Abolition*, v. 29, nº 4 (2008), p. 477-501.
- SILVA, Filipa Ribeiro da. *Dutch and Portuguese in West Africa: Empires, Merchants, and the Atlantic System, 1580-1674*, Leiden, Brill, 2011.
- SILVA, Filipa Ribeiro da. “O tráfico de escravos para o Portugal setecentista: uma visão a partir do “despacho dos negros da Índia, de Cacheo e de Angola” na casa da Índia de Lisboa”. *Saeculum*, nº 29 (2013), p. 47-73
- SILVA, Filipa Ribeiro da. “Trans-Imperial and Cross-Cultural Networks for the Slave Trade, 1580s-1800s”, in. ANTUNES, Cátia e POLÓNIA, Amélia (orgs.). *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*. Leiden; Boston, Brill, 2016, p. 41-68.
- SILVA, Filipa Ribeiro da. “The Rise and Fall of Portuguese Early Modern Ports in Western Africa”, in. POLÓNIA, Amélia e ANTUNES, Cátia (orgs.). *Seaports in the First Global Age: Portuguese agents, networks and interactions (1500-1800)*. Porto, U.Porto Edições, 2016, p. 163-190.
- SILVA, Filipa Ribeiro da e CARVALHAL, Hélder. “Reconsidering the Southern European Model: Marital Status, Women's Work and Labour Relations in Mid-Eighteenth-Century Portugal”. *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, n. 45, v. 38, n. 1 (2020), p. 45-77, doi:10.1017/S0212610919000338.
- SILVA, Geraldo Antonio da. “*As embrulhadas de Jacobina nunca terão fim*”: criminalidade e justiça na vila de Jacobina (1720-1743). Monografia (graduação em história), UNEB/DCH-IV, 2014.
- SILVA, Mairton Celestino da. *Um caminho para o Estado do Brasil: Colonos, missionários, escravos e índios no tempo das conquistas do Estado do Maranhão e Piauí, 1600-1800*. Tese (doutorado em História), UFPE, 2012.

SILVA, Maria Júlia de Oliveira e. *Fidalgos-mercadores no século XVIII: Duarte Sodré Pereira*. Lisboa, INCM, 1992.

SILVA, Marley Antonia Silva da. *A extinção da Companhia de Comércio e o tráfico de africanos para o Estado do Grão-Pará e Rio Negro (1777-1815)*. Dissertação (mestrado em história), UFPA, 2012.

SILVA, Tamara Rios da. *Luís Lopes Pegado Serpa e as denúncias de descaminho na Alfândega da Bahia, (1718-1733)*. Monografia (licenciatura em História), UNEB/DCH-IV, Jacobina-BA, 2016.

SILVA, Tiago Simões da. “O porto da Horta como espaço de fronteira: a presença de estrangeiros nos registos paroquiais dos séculos XVII e XVIII”, in. ALBERTO, Edite Martins e LALANDA, Margarida Sá Nogueira (coords.). *Ilhas do Mar Oceano: Formas de Governança em Espaços de Fronteira / Islands of the Ocean Sea: Forms of Governance on Frontier Spaces*. Ponta Delgada, Letras Lavadas, 2020, p. 351-385.

SILVA JR., Carlos da. *Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)*. Dissertação (mestrado em História), UFBA, 2011.

SILVA JR., Carlos da. “Tráfico, escravidão e comércio em Salvador do século XVIII: a vida de Francisco Gonçalves Dantas, 1699-1738”, in. REIS, João e AZEVEDO, Elciene. *Escravidão e suas sombras: ensaios de um grupo de pesquisa*. Salvador, EDUFBA, 2012, p. 143-186.

SILVA JR., Carlos da. “Interações atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no Século XVIII”. *Revista de História* (São Paulo), nº 176 (2017), p. 1-41.

SILVA JR., Carlos da. “Interações Atlânticas entre Salvador da Bahia e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII”, in. Giuseppina Raggi, João Figueirôa-Rego e Roberta Stumpf, (orgs.). *Salvador da Bahia Interações entre América e África (séculos XVI-XIX)*, Salvador, EDUFBA; Lisboa, CHAM, 2017, p. 73-97.

SILVA JR., Carlos da. “Pluralismos legais na era do tráfico: disputas afro-portuguesas no Golfo do Benim, século XVIII”, 2019, texto inédito.

SILVA JR., Carlos da. “‘Escorpiões venenosos’: o tráfico baiano no golfo do Benim e o fornecimento de escravos para o recôncavo açucareiro no século XVIII”, in. PINHO, José Ricardo Moreno e NUNES, Antonietta d’Aguiar (orgs.). *Capítulos de história da Bahia: formação econômica*. Salvador, EDUNEB, 2020, p. 67-97.

SILVA JR., Carlos da. “A diáspora mina-gbe no mundo Atlântico”, in. RODRIGUES, Aldair, LIMA, Ivana Stolze e FARIAS, Juliana Barreto (orgs.). *A diáspora mina: africanos entre o Golfo do Benim e o Brasil*. Rio de Janeiro, NAU editora, 2020, p. 21-52.

SILVA JR., Carlos da. “Rotas, direções e etnicidade no tráfico de escravos entre o Brasil e a Costa da Mina no longo século XVIII”, in. REGINALDO, Lucilene e FERREIRA, Roquinaldo (orgs.), *África, margens e oceanos: Perspectivas de História Social*. Campinas, Ed. da Unicamp, 2021, p. 215-228.

SILVA JR., Carlos da. “Enslaving Commodities: Tobacco, Gold, Cowry Trade and Trans-Imperial Networks in the Bight of Benin (c. 1690s-c. 1790s)”. *African Economic History*, v. 49, n° 2 (2021), p. 1-30.

SILVA JR., Carlos da. “João Basílio na Costa da Mina, c. 1724-1743: negócios privados, redes comerciais trans-imperiais e políticas africanas na jornada de um diretor europeu no Golfo do Benim”, 2021, texto inédito.

SILVA JR., Carlos da. “A Bahia e a Costa da Mina no alvorecer da Segunda Escravidão (c. 1810-1831)”. *Afro-Ásia*, n° 65 (2022), p. 91-147. DOI: 10.9771/aa.v0i65.45157.

SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. 3ª ed., São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1957 [1937].

SMITH, David Grant. *The Mercantile Class of Portugal and Brazil in the Seventeenth Century: a Socio-economic Study of the Merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690*. Tese (doutorado em História), University of Texas at Austin, 1975.

SOARES, Carlos Eugênio Líbano. “Sacramento ao pé do mar: batismo de africanos na freguesia da Conceição da Praia, Bahia, 1700-1751”. *Revista de História Comparada*, v. 7, n° 2 (2013), p. 47-74.

SOARES, Luiz Carlos. “As guerras comerciais no século XVII: uma “longa guerra” entre as potências europeias”, in. MONTEIRO, Rodrigo B.; VAINFAS, Ronaldo. *Império de várias faces: relações de poder no mundo ibérico da Época Moderna*. São Paulo, Alameda, 2009, p. 216-239.

SOARES, Mariza de Carvalho. “Trocando Galanterias: Diplomacia do Comércio de Escravos, Brasil-Daomé, 1810-1812”. *Afro-Ásia*, n° 49 (2014), p. 229-271. Doi: <http://www.scielo.br/pdf/afro/n49/08.pdf>.

SOBRAL NETO, Margarida. “O lugar da mulher na sociedade portuguesa setecentista”, in. FURTADO, Júnia F. (org.). *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: EdUFMG, 2001, p. 25-44.

SOCOLOW, Susan. *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal: familia y comercio*. Buenos Aires, Ediciones de la Flor, 1991 [1978].

- SOUSA, Avanete Pereira de. *Poder local e cotidiano: a câmara de Salvador no século XVIII*. Dissertação (mestrado em História), UFBA, 1996.
- SOUSA, Avanete Pereira de. *A Bahia no século XVIII. Poder político local e atividades econômicas*. São Paulo, Alameda, 2012.
- SOUSA, Fernando de. “O Marquês de Pombal e as conturbadas origens da Companhia Geral da Agricultura das vinhas do Alto Douro (1756-1757)”. *Camões: revista de letras e culturas lusófonas*, n<sup>os</sup> 15-16 (2003), p. 42-52.
- SOUSA, Jéssica Rocha de. *Nas rotas dos sertões: comércio interno e contrabando entre as Capitanias de Pernambuco e Bahia (1759-1780)*. Dissertação (mestrado em História), UFPE, 2018.
- SOUSA, Rita Martins de. *Moeda e metais preciosos no Portugal setecentista (1688-1797)*. Lisboa, INCM, 2006.
- SOUZA, Daniele Santos de. *Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negreiro (c.1680-c.1790)*. Tese (doutorado em História), UFBA, 2018.
- SOUZA, Daniele Santos de. ““Preto cativo nada é seu?”: escravos senhores de escravos na Cidade da Bahia no século XVIII”, in. RAGGI, Giuseppina; FIGUEIRÔA-REGO, João e STUMPF, Roberta (orgs.), *Salvador da Bahia Interações entre América e África (séculos XVI-XIX)*, Salvador/Lisboa, EDUFBA/CHAM, 2017, p. 51-72.
- SOUZA, Daniele Santos de. “Uma carta de negócios para a Costa da Mina”. *Afro-Ásia*, n<sup>o</sup> 61 (2020), p. 375-398.
- SOUZA, Daniele Santos de. “Notas sobre a colonização e a escravidão no recôncavo”, in. PINHO, José Ricardo Moreno e NUNES, Antonietta d’Aguiar (orgs.), *Capítulos de história da Bahia: formação econômica*, Salvador, EDUNEB, 2020, p. 45-65.
- SOUZA, Daniele Santos de. “Onde fragmentos da África se cruzam: o tráfico de africanos e o porto de Salvador no século XVIII”, *Temas Americanistas*, n<sup>o</sup> 47 (2021), p. 78-104. <https://doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2021.i47.06>
- SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)*. Recife, Ed. UFPE, 2012.
- SOUZA, George F. Cabral de. “Comerciantes de escravos em Pernambuco (c. 1660 – c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial”. *CLIO*, v. 37 (2019), p. 116-143.
- SOMMERDYK, Stacey. *Trade and the Merchant Community of the Loango Coast in the Eighteenth Century*. Tese (doutorado em História), University of Hull, 2012.



- SPARKS, Randy. *Where the Negroes are Masters: An African Port in the era of the Slave Trade*. Cambridge/Massachusetts, Harvard University Press, 2014.
- STABEN, Ana Emilia. *Negócio dos escravos: o comércio de cativos entre a Costa Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*. Dissertação (mestrado em História), UFPR, 2008.
- STRUM, Daniel. *O Comércio do Açúcar. Brasil, Portugal e Países Baixos (1595-1630)*. Rio de Janeiro, Versal; São Paulo, Odebrecht, 2012.
- STUDER, Elena Fanny Scheuss. *La trata de negros en el Rio de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1958.
- SUBTIL, José. “Os tratados de Utrecht e a nova ordem europeia”, in. *Janus on line* (2008), disponível [https://www.janusonline.pt/arquivo/2008/2008\\_2\\_4.html#topo](https://www.janusonline.pt/arquivo/2008/2008_2_4.html#topo), acesso em 16/03/2021.
- TAVARES, Luís Henrique Dias. *Comércio Proibido de escravos*. São Paulo, Ática, 1988.
- TEIXEIRA, Cid. “Densidade histórica”, in. DHAM, *Atas da Câmara: 1751-1765*, v. 10, Salvador, Prefeitura Municipal de Salvador, 1996, p. 9-11.
- THOMPSON, Estevam Costa. *Negreiros nos mares do Sul: famílias traficantes nas rotas entre Angola e Brasil em fins do século XVIII*. Dissertação (mestrado em História), UnB, 2006.
- THORNTON, John. “As guerras civis no Congo e o tráfico de escravos: a história e a demografia de 1718 a 1844 revisitadas”. *Estudos Afro-Asiáticos*, v. 32 (1997), p. 55-74.
- TOMICICH, Dale W. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo, Edusp, 2011 [1ª ed. em inglês, 2003].
- TRIVELLATO, Francesca. *Familiaridade entre estranhos: a diáspora sefardita, Livorno e o comércio transcultural na Idade Moderna*. Trad. Teresa Furtado, Bernardo Cruz, Lisboa, Edições 70, 2020 [2009].
- VALIM, Patrícia. “Mulheres insurretas: Usurárias negociações, fortuna e poder na Capitania da Bahia, final do século XVIII”. *Revista Poder & Cultura*, v. 3, nº 6 (jul.-dez. 2016), p. 118-131.
- VALIM, Patrícia. *Corporação dos enteados: tensão, contestação e negociação política na Conjunção Baiana de 1798*. Salvador, EDUFBA, 2018.
- VANNESTE, Tijl. *Commercial Culture and Merchant Networks: Eighteenth-Century Diamond Traders in Global History*. Tese (doutorado em History and Civilization), European University Institute, 2009.

- VASCONCELOS, Albertina. *Ouro: conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão – Bahia do século XVIII*. Dissertação (mestrado em História), Unicamp, 1998.
- 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)*. 4ª ed. Salvador, Ed. Corrupio, 2002 [1ª ed. em francês 1968].
- 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)*. Trad. Tasso Gadzanis; prefácio Ciro Flamarion S. Cardoso; posfácio João José Reis. 1ª ed. São Paulo, Companhia das Letras, 2021 [1968]
- VENÂNCIO, José Carlos. *A economia de Luanda e hinterland no século XVIII: um estudo de sociologia histórica*. Lisboa, Editorial Estampa, 1996.
- VENÂNCIO, Renato Pinto e FURTADO, Júnia F. “Comerciantes, tratantes e mascates” in. *Revisão do paraíso: os brasileiros e o estado em 500 anos de história*. Rio de Janeiro, Campus, 2000, p. 93-113.
- VIVAS PINEDA, Gerardo. “Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito em el corso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 5 (2006), Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, p. 357-378.
- VIANNA FILHO, Luiz. *O negro na Bahia*. 1ª ed., prefácio de Gilberto Freyre, Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Ed., 1946.
- VIANNA FILHO, Luiz. *O negro na Bahia*. 2ª ed. prefácio de Gilberto Freyre, São Paulo, Martins; Brasília, INL, 1976.
- VIANNA FILHO, Luiz. *O negro na Bahia: (um ensaio clássico sobre a escravidão)*. 4ª ed. Salvador, EDUFBA/Fundação Gregório de Mattos, 2008.
- VILAR, Pierre. *Ouro e Moeda na História. 1450-1920*. São Paulo, Paz e Terra, 1981.
- VILAR, Pierre. *Cataluña en la España Moderna. Volumen II. El siglo XVIII: las transformaciones agrarias y la formación del capital comercial*. prólogo Josep Fontana. trad. Joaquim Sempere e Laura Roca, Barcelona, Crítica, 2018 [1977].
- VIVAS PINEDA, Gerardo. “Botín a bordo. Enriquecimiento ilícito en el corso guipuzcoano de Venezuela durante el siglo XVIII”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, p. 357-377.

WEBER, Adelir. “Relações mercantis entre Brasil, Portugal e Hamburgo: a balança de comércio revisitada”, in. FERLINI, Vera L. Amaral e MOURA, Esmeralda Blanco B. de (orgs.), *História Econômica: Agricultura, Indústria e Populações*. São Paulo, Alameda, 2006, p. 297-325.

WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. 1 ed., São Paulo, Companhia das Letras, 2012 [1944].

XIMENES, Cristiana F. Lyrio. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808*. Tese (doutorado em História), UFF, 2012.

ZISCHKA, Anton. *A guerra secreta pelo algodão*. Trad. Othmar Krausneck e Erico Verissimo, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1936.

ZEUSKE, Michael. “Capitanes y comerciantes catalanes de esclavos”, in. Martín Rodrigo y Alharilla e Lizbeth Chaviano Pérez (orgs.). *Negreros y esclavos. Barcelona y la esclavitud atlántica (siglos XVI-XIX)*. Barcelona, Icaria, 2017, p. 63-100.

## Anexos

### Anexo 1.1 – Teodósio Rodrigues da Silva e dona Ana de Souza Queirós e Silva



Fonte: Acervo do Museu da Santa Casa de Misericórdia da Bahia. Foto: Cândido Domingues, 2014.



**Anexo 6.2 – Relação entre a produção de algodão em Maranhão e Pernambuco, tráfico internacional e tráfico da Bahia, 1758-1815**

Ano	Algodão exportado (em arroba)			Tráfico internacional <sup>1062</sup>		# escravos saídos da Bahia <sup>1063</sup>	
	MA	PE	Total	MA	PE	MA	PE
1758	179	-	179	305	4.297	-	-
1759	1.546	-	1.546	186	2.818	-	4
1760	673	-	673	298	2.249	-	1
1761	2.022	-	2.022	300	2.123	-	8
1762	2.181	-	2.181	182	2.167	-	12
1763	3.661	-	3.661	569	3.491	-	44
1764	3.582	-	3.582	423	1.695	-	2
1765	7.648	4,2	7.653 <sup>1064</sup>	854	3.241	-	9
1766	11.225	-	11.225	523	3.070	-	55
1767	12.855	-	12.855	900	3.462	-	18
1768	23.824	-	23.824	892	3.684	-	27
1769	25.486	-	25.486	583	1.047	-	28
1770	15.626	-	15.626	274	2.803	-	17
1771	12.141	-	12.141		1.687	-	12
1772	37.276	-	37.276	512	3.015	-	2
1773	40.760	-	40.760	169	1.707	-	-
1774	22.062	-	22.062	608	3.007	-	-
1775	28.011	-	28.011	431	2.865	-	-
1776	26.401	-	26.401	1.020	1.854	-	-
1777	42.561	21	42.582	297	1.836	-	-
1778	41.473	-	41.473	476	1.516	44	162
1779	45.545	804	46.349	1.327	1.774	80	418
1780	47.069	708	47.777	717	1.259	63	739
1781	62.994	968	63.962	947	2.730		471
1782	59.183	2.981	62.164	659	2.578	699	67
1783	56.941	9.442	66.383	1.816 <sup>1065</sup>	3.670	769	67
1784	58.933	26.048	84.981	440	2.113	340	101
1785	53.674	15.396	69.070	1.022	383	5 <sup>1066</sup>	19
1786	73.758	18.301	92.059	739	645	401	267
1787	77.687	42.159	119.846	2.236	2.207	346	12

<sup>1062</sup> Os dados foram conferidos em 18/08/2021, cf. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#tables>. Após a pesquisa por Maranhão no *Slave Voyages* a tabela aparece sob a “grande região de desembarque” Amazônia, enquanto Pernambuco abrange também Paraíba e Rio Grande do Norte. Martins e Melo preferiram trabalhar com o “grande Pernambuco”, incluindo os africanos desembarcados na Paraíba (324 em 1784) e no Rio Grande do Norte (209 em 1795).

<sup>1063</sup> APEB, SCP, maço 626-13.

<sup>1064</sup> Essa soma é do original.

<sup>1065</sup> Os 1.394 africanos foram corrigidos pelo TSTD para 1.816, acesso em 18/08/2021.

<sup>1066</sup> Em 17 de março de 1785, Manoel Caetano da Fonseca requereu um passaporte para “Rio Grande de São Pedro e Maranhão 350 escravos entre novos e ladinos Jejes e Benguelas” com: 190 homens e 160 mulheres, cf. APEB, SCP, mç. 626-13, f. 275.

1788	66.966	48.628	115.594	2.525 <sup>1067</sup>	1.108	<b>492</b>	<b>20</b>
1789	81.266	109.603	190.869	1.787	650	<b>407</b>	<b>81</b>
1790	65.316	69.601	134.917	1.495	972	<b>233</b>	<b>46</b>
1791	81.911	121.423	203.334	1.117	1.296	<b>251</b>	<b>25</b>
1792	96.054	115.325	211.379	1.186	1.453	<b>87</b> <sup>1068</sup>	<b>14</b>
1793	93.965	43.376	137.341	1.553	1.853	<b>300</b>	<b>16</b>
1794	112.809	79.507	192.316	1.241	324	<b>154</b>	<b>20</b>
1795	188.678	142.320	330.998	1.474	1.624	<b>204</b>	<b>13</b>
1796	148.454	107.149	255.603	1.222	607	<b>466</b>	<b>20</b>
1797	74.411	29.172	103.583	1.595	1.559	<b>109</b>	<b>93</b>
1798	110.626	79.150	189.776	401	2.296	-	<b>107</b>
1799	120.525	116.620	237.145	1.196	637	-	-
1800	217.366	101.892	319.258	251	985	-	-
1801	179.194	152.997	332.191	1.531	4.816	-	-
1802	245.746	190.501	436.247	2.059	4.591	-	-
1803	307.867	138.746	446.613	1.105	4.063	-	-
1804	228.412	155.607	384.019	4.351	4.573	-	-
1805	197.538	239.798	437.336	2.212	3.061	-	-
1806	190.497	196.501	386.998	3.534	3.411	-	-
1807	222.672	195.931	418.603	2.427	1.672	-	-
1808	58.875	105.061	163.936	825	1.576	-	-
1809	411.868	192.899	604.766	2.003	1.362	-	-
1810	281.277	203.418	484.695	2.284	4.232	-	-
1811	293.503	114.675	408.178	2.375	3.012	<b>1</b>	<b>438</b>
1812	217.455	238.825	456.281	1.298	7.465	<b>718</b>	<b>136</b>
1813	322.527	265.228	587.755	1.043	5.971	<b>102</b>	<b>69</b>
1814	244.636	-	-	945	8.619	<b>536</b>	<b>11</b>
1815	272.047	-	-	1.378	8.458	<b>276</b>	<b>12</b>

Fonte: Para a exportação de algodão e o tráfico internacional cf. Martins e Melo, “O Algodão do Brasil e a Economia Atlântica”, Apêndice, p. 26-27. Para o tráfico da Bahia para Maranhão e Pernambuco, 1759-1798, cf. APEB, SCP, mç. 249 e 626-13; para o período de 1811 a 1815, cf. Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, tabela 10, p. 115. Conforme se vê nas notas, atualizei os dados diferentes da atual versão do slavevoyages.org, acesso 18/08/2021.

<sup>1067</sup> Os 1.796 foram corrigidos pelo TSTD para 2.525.

<sup>1068</sup> Jacinto José Ferreira registrou este passaporte para levar ao Maranhão 87 escravos (61h e 26M) em 12 de dezembro de 1792 e chegou em São Luís em 08 de abril de 1793 na sumaca *Senhora da Apresentação* com 74 escravos, conforme reportado pela Alfândega ao rei. os escravos foram vendidos ao preço unitário de 125\$000 réis no total de 9:250\$000 réis. Cf. APEB, SCP, mç. 626-13, f. 400v; AHU, CU, MA, cx. 84, doc. 7042; documento trabalhado por Santos, *Entre costas brasileiras*, p. 70-71.