UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E FILOSOFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

CRISTIANA FERREIRA LYRIO XIMENES

BAHIA E ANGOLA: REDES COMERCIAIS E O TRÁFICO DE ESCRAVOS 1750-1808

NITERÓI
2012

CRISTIANA FERREIRA LYRIO XIMENES

BAHIA E ANGOLA: REDES COMERCIAIS E O TRÁFICO DE ESCRAVOS 1750-1808

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Doutor, Área de Concentração: História Social.

Orientadora: Profª Drª MARIZA DE CARVALHO SOARES

NITERÓI - RJ

2012

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Central do Gragoatá

X6 Ximenes, Cristiana Ferreira Lyrio.
Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos (1750-1808) / Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes. – 2012.
260 f.
Orientador: Mariza de Carvalho Soares.
Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2012.
Bibliografia: f. 222-237.

1. Bahia. 2. Angola. 3. Comércio. 4. Tráfico de escravos. I. Soares, Mariza de Carvalho. II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. III. Título.

CDD 326.098142

CRISTIANA FERREIRA LYRIO XIMENES

BAHIA E ANGOLA: REDES COMERCIAIS E O TRÁFICO DE ESCRAVOS 1750-1808

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Doutor, Área de Concentração: História Social.

Aprovada em _____/_____/_____

BANCA EXAMINADORA

Profª Drª Mariza de Carvalho Soares (Orientadora)
UFF

Profª Drª Maria José Rapassi Mascarenhas
UFBA

Profª Dr Nielson Rosa Bezerra
York University/Canada

Profª Drª Regina Maria Martins Pereira Wanderley
UERJ

Profª Drª Ismênia Martins
UFF

Profª Drª Mônica Lima e Souza
UFRJ – Suplente

Profª Drº Carlos Gabriel Guimarães
UFF – Suplente

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Fig. 1	Mapa da Baía de Todos os Santos em 1664-5	f.28
Fig. 2	Planta da Cidade do Salvador 1714	f. 41
Fig. 3	Frontispício da Cidade do Salvador (Parte 1) por José Antonio Caldas 1758	f. 44
Fig. 4	Frontispício da Cidade do Salvador (Parte 2) por José Antonio Caldas 1758	f. 44
Fig. 5	Cais da Amarras 1870	f. 45
Quadro 1	Mapa importação/exportação da Bahia para Costa da Mina, 1797	f. 75
Quadro 2	Mapa importação/exportação da Bahia para de Angola 1797	f. 76
Quadro 3	Relação dos Navios e Transportes que entraram e saíram no porto da Bahia em 1797	f. 82
Fig. 6	Mapa da rota da Costa da Mina 1792	f. 94
Fig. 7	Mapa da Localização dos Territórios do Termo de Vassalagem 1790	f. 116
Fig. 8	Mapa dos Portos da Rota de Moçambique Século XVIII	f. 126
Quadro 4	Comerciantes e suas Ocupações 1759	f. 147
Quadro 5	Comerciantes e suas Rotas 1759	f. 156
Quadro 6	Composição da Lista de Comerciantes Século XVIII	f. 171
Fig. 9	Nota de Falecimento João Angola 1768	f. 174
Fig. 10	Nota de Falecimento João Mina 1765	f. 175
Fig. 11	Nota de Falecimento “moleque” de Nazario 1800	f. 176
Fig. 12	Nota de Falecimento “uma negrinha Angola” 1800	f. 177
Fig. 13	Nota de Falecimento “um escravo do Bergantim Constancia” 1805	f. 177
Fig. 14	Nota de Falecimento “um negro Angola” 1768	f. 178

Fig. 15 Nota de falecimento de “uma moleca” 1767 f. 203

Fig. 16 Bilhete que acompanha “carregação” da corveta N. S. da Conceição São José e Almas f. 204

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – Procedência dos escravos enterrados no banguê da Santa Casa da Misericórdia 1764-1772 f. 188

TABELA 2 – Estimativa do número de Africanos desembarcados no Brasil entre 1750-1808 f. 190

TABELA 3 – Estimativa do número de africanos desembarcados por regiões do Brasil entre 1750-1808 f. 190

TABELA 4 – Percentual dos africanos desembarcados nos portos do Brasil entre 1750-1808 f. 191

TABELA 5 – Estimativa do total de escravos desembarcados na América Portuguesa vindos dos portos da África Centro-Ocidental entre 1750-1808 f. 192

TABELA 6 – Estimativa do numero de embarcações saídas dos portos da África Centro-Ocidental que entraram no Brasil entre 1750-1808 f. 193

TABELA 7 – Remessas de escravos africanos e crioulos por capitanias saídos de Salvador (1759-1772) f. 195

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E SÍMBOLOS

AHU	Arquivo Histórico Ultramarino.
ANRJ	Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.
APB	Arquivo Publico da Bahia
ASCMB	Arquivo da Santa Casa da Misericórdia da Bahia.
BN	Biblioteca Nacional
RGPL	Real Gabinete Português de Leitura.
TSTD	Transatlantic Slave Trade Database.

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal Fluminense;

À Profª Mariza, minha orientadora, que desde o primeiro momento mostrou-se receptiva, parceira e, sobretudo, muito paciente;

Aos amigos que estiveram sempre ao meu lado, mesmo a distancia, compartilhando as angústias cotidianas e ajudando a tornar esta uma missão possível;

A Profª Ismênia e a Licia Regina duas mestras com quem aprendi muito e que se tornaram ao longo desta caminhada verdadeiras fadas madrinhas e amigas para sempre;

Aos meus colegas e professores da Pós-Graduação da UFF que me fizeram sentir menos saudosa de casa;

À Universidade do Estado da Bahia;

Aos funcionários do Arquivo do Estado da Bahia, Arquivo da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Real Gabinete Português de Leitura, onde passei grande parte do tempo;

A todos de lá de casa que compreenderam e souberam suportar com bom humor a minha ausência.

RESUMO

Ao pesquisar a dinâmica do comercio transatlântico, notadamente o de escravos originários da região da África centro-ocidental (Luanda e Benguela), para a Cidade da Bahia, este estudo objetiva analisar as redes comerciais tecidas entre os agentes do comercio e do trafico de escravos nessas praças mercantis ampliando o olhar para as relações sócio-econômicas e de poder forjadas entre esses agentes estabelecidos nos dois lados do atlântico, além de perceber a presença do contingente de africanos centro-ocidentais traficado para a Bahia. A pesquisa contempla o período entre os anos de 1750, início do período pombalino e 1808, ano da abertura dos portos colônias ao comercio internacional, tendo como perspectiva de observação e abordagem as conjunturas de mudanças significativas, especialmente as do governo de Pombal, da transferência da capital da colônia para o Rio de Janeiro e da abertura do comércio brasileiro. Utilizando-se de fontes como os dados disponibilizados do *Slave Trade Database* e o seu cruzamento com outras fontes, tais como: memórias de cronistas e viajantes, inventários *post mortem*, livros de notas (procurações e escrituras), correspondências particulares, trocadas entre os comerciantes, e da administração colonial (representações, alvarás, provisões, cartas régias), processos cíveis (ações de libelo) e livros de termos de irmãos e de bangüês buscou-se analisar, esses números, tendo como premissa a interface entre comércio e dinâmica sociocultural e a importância dos grupos mercantis locais envolvidos nos dois lados do Atlântico. Além disso, procurou-se, reconstituir as atividades mercantis da praça da Bahia e a atuação de alguns homens de negócios para compreender não apenas a atividade mercantil como, também, a influência daqueles homens sobre quase todas as esferas da vida social baiana.

Palavras-chave: Bahia; África Central atlântica; redes comerciais; tráfico de escravos..

ABSTRACT

In this study, we focus on the dynamics of transatlantic slave-trading from Central Africa (Luanda and Benguela) to the city of Bahia, also observing the presence of Central Western Africans in this contingent. We analyze the commercial networks that developed between business organizations and slave-traders in order to broaden our comprehension of the social, economic and power relations established on both sides of the Atlantic. Our research focuses on the period from 1750 to 1808, when the first Marquess of Pombal became prime minister in the Lisboan court of King Joseph I. Our observations and analysis take their perspective from the significant changes that occurred in relation to Pombal's government, the transference of the colonial capital to Rio de Janeiro and the opening up of Brazilian trade with the opening of colonial ports to international trade. We cross-reference data derived from the *Slave Trade Database* with other sources like travel journals, *post mortem* inventories, legal documents (mandates and deeds), private correspondence exchanged between businessmen and members of the colonial administration (expostulations, warrants, governmental orders, letters regarding royal affairs), civil processes (libel action) as well as family and sugar plantation documents. Our analysis takes into consideration both trading and socio-cultural dynamics and the importance of local merchants on both sides of the Atlantic. We also reconstitute trading activities in city of Bahia and the efforts of some businessmen to try to influence and control not just their trading affairs, but all spheres of Bahian life.

Key Words: Bahia; Central Western Africa; Transatlantic commercial networks; Slave trading.

SUMÁRIO

Introdução 11

CAPITULO 1 – **A praça mercantil da Bahia: A Cidade e seu mercado** 24
1.1 Cidade da Bahia 25
1.2 "Nós vistos por ele(a)s" 27
1.2.1 A Bahia de Todos os Santos e seu porto 27
1.3 A cidade do Salvador 39
1.4 Mercado e Mercadores 56
1.4.1 "O comércio da Bahia é amplo e variado, tanto o interior, como o exterior 57
1.4.2 O crédito mercantil 59
1.4.3 A circulação mercantil 63

CAPÍTULO 2 – **Redes e rotas transoceânicas de comércio** 84
2.1 Algumas conexões possíveis 88
2.2 Na Rota da Costa da Mina 94
2.3 Na Rota de Angola 103
2.3.1. "Atos de sujeição, obediência e vassalagem" caminhos para o comércio do sertão 106
2.3.2 Redes e conexões na rota de Angola 117
2.4. Na rota de Moçambique e suas conexões 124
2.4.1. Baianos na rota de Moçambique 127

CAPITULO 3 – **Comerciantes no comércio Bahia Angola** 136
3.1 Análise da relação de Caldas: sentidos a serem compreendidos 138
3.2 Contextos sóciohsitóricos e situacional 138
3.3 Caldas e sua Obra: discussão e análise 142
3.3.1. Grupos mercantis e suas ocupações 146
3.3.2. A geografia do comércio 155
3.4. Os comerciantes nos livros de banguê 167

CAPÍTULO 4 – **Das rotas do comércio transatlântico para os livros do banguê** 172
4.1 Um *banguê* de possibilidades 172
4.2.O *banguê* como fonte de pesquisa 182
4.3. Os números do banguê 188
4.4. Africanos novos X africanos ladinos 202
4.5. Para além dos números 206

Considerações Finais 213

Fontes 216

Referências Bibliográficas 222

Anexos 238

INTRODUÇÃO

O estudo da dinâmica do comércio transatlântico, notadamente o de escravos embarcados nos portos de Angola para o porto de Salvador e sua redistribuição pela Capitania da Bahia e outras regiões da Colônia, entre 1750 e 1808, constitui-se no principal objeto de investigação desta pesquisa.

Ao investigar o tráfico de escravos de Angola para a Bahia, neste período, pretende-se conhecer o contexto que envolve as relações econômicas, sociais e de poder estabelecidas entre a praça comercial baiana e os principais portos de domínio português, principalmente, aqueles localizados na África Centro-Ocidental (Luanda e Benguela). Nesta perspectiva, aborda-se a participação dos diversos grupos mercantis e a construção de redes sociais estabelecidas pelos comerciantes que atuaram nestes mercados. São identificadas suas rotas de comércio e as mercadorias utilizadas como base de troca pelos diversos agentes de negócios distribuídos nas áreas integradas às rotas do comércio destes escravos africanos. Busca-se identificar, também, a presença de um número significativo de escravos africanos, oriundos daqueles portos, chegados ao porto de Salvador, integrando o contingente da população escrava na Capitania e abastecendo outras regiões da América Portuguesa.

A importância de Angola como fornecedora de mão de obra escrava para o Brasil, durante todo o período que vigorou o tráfico de escravos, é inegável. Estimativas apontam que dos 4.863.070 africanos desembarcados compulsoriamente nas diversas regiões do Brasil, quase 70% (3.396.909) embarcaram dos portos da África centro-ocidental[1]. Embora saibamos que o maior percentual dessa cifra tenha partido do porto de Luanda e aportado em diversos portos da América Portuguesa, notadamente o do Rio de Janeiro, não podemos deixar de considerar a relevância desta região para o comércio transatlântico com o porto de Salvador.

Através do censo demográfico utilizado por David Eltis, sabe-se que, entre 1750 e 1808, desembarcaram no Brasil um total de 982.088 africanos vindos de vários portos de diversas regiões africanas. Num rápido exercício de comparação das estimativas registradas pelo mesmo autor, verifica-se que a praça da Bahia recebeu quase a metade (46,9%) desse montante (460.082), o Rio de Janeiro figura como a segunda maior praça de desembarque, com 29,4% (288.979) e a de Pernambuco, a terceira, com 13,9% (136.979). Neste período,

[1] O *The Transatlantic Slave Trade Database*, <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>, (TSTD doravante) é um banco de dados *on line* e com acesso livre, coordenado por David Eltis, agrupa aproximadamente 35 mil viagens realizadas por navios negreiros entre a África e as Américas. Este banco de dados figura entre as principais fontes desta pesquisa.

fica evidente a primazia do porto de Salvador em detrimento aos portos do Rio de Janeiro e de Pernambuco, como principal local de desembarque de escravos na América Portuguesa. Dentre as principais regiões que mais abasteceram a praça da Bahia, com o envio desse contingente de mão-de-obra forçada, destacam-se o Golfo do Benim com 268.913 (58,4%) e a África Centro-Ocidental com 172.867 (37,5%).

Não obstante, o mesmo censo estima que o volume de cativos exportados dos principais portos da África Centro-Ocidental (Benguela, Cabinda, Loango e Luanda), aqui aportados, perfaz um total de 590.046 africanos. Deste montante, significativos 29,3% desses cativos desembarcaram na praça da Bahia a bordo de 532 navios que deram entrada neste porto, sendo que 127.286 provenientes do porto de Luanda[2]. Apesar da incontestável superioridade numérica de africanos da costa ocidental entre aqueles trazidos da África para o porto baiano, a presença de escravos "angolas" na cidade de Salvador, no período e até mesmo no século XIX, demonstra a necessidade de aprofundar as investigações sobre a "invisibilidade" do trânsito desses africanos. Encobertos por uma historiografia fortemente calcada em estudos antropológicos da primeira metade do século XX, o número de "angolas" precisa ser revisto e melhor avaliado no que se refere ao perfil geral do tráfico atlântico destinado à Bahia[3].

Como é de conhecimento geral, as pesquisas sobre a escravidão e o tráfico de escravos na Bahia ainda se concentram e dão maior visibilidade aos africanos ocidentais que, inegavelmente, durante o século XIX, se constituíam no maior volume populacional escravo e, talvez por isso, os maiores representantes nos movimentos e revoltas escravas na Bahia oitocentista[4]. Embora já se perceba a formação de um pequeno grupo de historiadores

---

[2] TSTD, *Ob. Cit*., 04/02/2011.

[3] Vários trabalhos contribuíram para uma hipervalorização da presença dos africanos da costa ocidental no tráfico atlântico baiano e isso contribuiu para a "invisibilidade" dos "angola" na Bahia: RODRIGUES, Nina, *Os africanos no Brasil*, 7ª ed., revisão e prefácio de Homero Pires, São Paulo: Ed. Nacional/Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1988[1905]; QUERINO, Manuel, *Costumes Africanos no Brasil*, 2ª ed., Recife: Ed. Massangano, 1988[1932]; RAMOS, Artur, *O Negro Brasileiro*, 5ª ed., Rio de Janeiro: Graphia, 2001[1934]; CARNEIRO, Edison, *Religiões Negra*, 2ª ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981[1946]; VIANNA FILHO, Luiz, *O negro na* Bahia, [1946]; BASTIDE, Roger, *O Candomblé da Bahia: rito nagô*, trad. Maria Isaura Pereira de Queiroz, ver téc. PRANDI, Reginaldo, São Paulo: Cia. das Letras, 2001[1958]; entre outros.

[4] Apesar dos estudos mais recentes sobre a escravidão na Bahia trazerem novas abordagens teórico-metodológicas que impulsionaram a pesquisa documental sobre a temática, os escravos que aparecem, constituindo estratégias de sobrevivência, laços de solidariedade, negociando, conspirando e ameaçando a ordem social vigente, tem como procedência a África ocidental e ainda predomina a conjuntura do século XIX. MATTOSO, Kátia, *Ser escravo no Brasil*, trad. James Amado, São Paulo: Ed Brasiliense, 1990 [1979]; ANDRADE, Maria José de S., *A mão de obra escrava em Salvador* (1811-1860), São Paulo: Corrupio, 1988; MOTT, Luiz. *Rosa Egipcíaca: uma santa africana no Brasil*, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993; OLIVEIRA, Maria Inês Cortes de, *O liberto, seu mundo e os outros*, Salvador: Corrupio, 1988; PARÉS, Luis Nicolau., *A formação do candomblé*: história e ritual da nação jeje na Bahia, Campinas,SP: Ed. Unicampi, 2006; REIS, João José, *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês* em 1835, Ed. revista e ampliada, São Paulo: Cia das Letras, 2003 [1982] e os dois mais recentes: REIS, João J., *Domingos Sodré: um sacerdote africano – escravidão, liberdade e candomblé na Bahia do século XIX*, São Paulo:

interessados nos estudos sobre a origem étnica, a mão-de-obra escrava e os agentes envolvidos nas rotas atlânticas, durante a primeira metade do século XVIII, prevalecem os trabalhos que priorizam os africanos procedentes da região ocidental[5].

Esta pesquisa se propõe o desafio historiográfico de tentar recuperar, da quase ausência de estudos que focalizam o comércio de africanos procedentes da África Centro-Ocidental[6], as redes mercantis e os comerciantes envolvidos e participantes, as rotas de comércio que frequentavam, os agentes e a dinâmica própria desse comércio. Vale salientar que as fontes do período levantadas e analisadas demonstram a presença de um número significativo de "angola" e "benguela" entre a população escrava em Salvador, no Recôncavo e sertão baiano[7].

Durante o mestrado, realizado entre 1996 e 1998, busquei compreender o tráfico ilegal de escravos (1831-1850) entre a África e a Bahia, a partir da história de vida de um dos maiores contrabandistas de escravos desta praça comercial, o Conde Joaquim Pereira Marinho. A ideia era agrupar o maior número possível de informações sobre Pereira Marinho, a partir de seu comportamento nos negócios, sua influência junto ao poder local, os ramos do comércio em que operava, as teias de relações comerciais construídas nos dois lados do Atlântico e como investiu seus lucros e constituiu sua fortuna. Desse modo, foi possível entender como se processou o tráfico clandestino de escravos, a figura do traficante e como o mesmo era visto pela sociedade baiana da época.

Cia. das Letras, 2008; e REIS, João J., GOMES, Flavio dos S., CARVALHO, Marcus J.M. de, *O Alufá Rufino: Trafico, escravidão e liberdade no Atlântico negro* (c.1822-c.1853), São Paulo: Cia. das Letras, 2010; SILVEIRA, Renato do., *O Candomblé da Barroquinha*: Processo de constituição do primeiro terreiro baiano de keto, Salvador: ed. Maianga, 2006.

[5] Refiro-me aqui a três trabalhos em especial: SOUZA, Daniela S. de., *Entre o "serviço da casa e o ganho":* escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII, Dissertação (Mestrado emm Historia), Salvador: Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2010, 159f; SOUZA, Cândido E. D. de., *"Perseguidores da espécie humana":* capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII, Dissertação (Mestrado em História), Salvador: Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2011, 218f; SILVA JUNIOR, Carlos F. da., *Identidades afro-atlânticas*: Salvador, século XVIII (1700-1750), Dissertação (Mestrado em História), Salvador: Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2011, 251 f.

[6] Destaco, aqui, dois trabalhos sobre religiosidade dos Angola na Bahia: FARIAS, Sara Oliveira, *Irmãos de cor, de caridade e de crença:* a Irmandade do Rosário do Pelourinho na Bahia do século XIX, Dissertação Mestrado de História), Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia, Salvador: 1997 e REGINALDO, Lucilene, *Os rosários dos angolas: irmandades negras, experiências escravas e identidades africanas na Bahia setecentista*, Tese (Doutorado de História), Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Historia, Campinas: UNICAMP, 2005; e um trabalho mais recente sobre a presença e movimentação dos africanos de origem banto, de nação angola, em Salvador (1800-1864): TRINDADE, Pedro Morais, *Do lado de cá da kalunga*: os africanos angolas em Salvador 1800-1864, Dissertação (Mestrado em História), Salvador: Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2008.

[7] A historiadora REGINALDO, Lucilene já destacava a necessidade de pesquisas sobre a presença desses grupos de africanos para a Bahia. Para ela, existe uma "hierarquização étnica" extensiva a outras regiões (Cuba e Haiti), responsável por destacar uma "superioridade" cultural dos povos africanos ocidentais em contraposição à "inferioridade" dos africanos centrais. REGINALDO, Lucilene, *Op. Cit.*,, p.175-6.

Foi a leitura de seu necrológio que revelou a informação sobre a origem da sua fortuna, proveniente do comércio estabelecido com uma conhecida negociante de escravos africana, Ana de Angola, de quem se tornou "correspondente comercial" na Bahia durante a década de trinta do século dezenove. Esta notícia chamou minha atenção imediatamente. Como explicar que o Conde Pereira Marinho pôde constituir "a base da fortuna colossal que chegou a adquirir"[8] durante sua vida, a partir do comércio ilegal de africanos, com portos localizados na região da África centro-ocidental, região considerada secundária em importância para o tráfico de escravos para a Bahia?

A história demográfica mais recente do tráfico atlântico confirma que, entre o final do século XVII e princípio do XVIII, os comerciantes baianos começaram a expandir seus negócios para a região mais ao norte da Costa Africana, o golfo do Benim, tornando seus portos os principais fornecedores de escravos para a Bahia[9]. Este quadro se mantém durante todo o século XVIII, adentra o XIX, passando pela década de 1830, quando Pereira Marinho principia suas atividades no comércio atlântico de escravos e estende-se até 1850, ano que marca o fim do tráfico de escravos para o Brasil.

Segundo *The Transatlantic Slave Trade Database*, no decorrer de todo este período, cerca de 1.166.953 africanos entraram no porto baiano (646.759 embarcaram pelos portos do Golfo do Benim, 424.133 pelos da região da África centro ocidental e 96.061 pelos de outras regiões da Costa Africana), confirmando que o tráfico entre a Bahia e aquela região nunca cessou. Durante este período, foram registrados 1.880 navios negreiros procedentes da região da África Central atlântica (Loango, Molembo, Cabinda, Ambriz, Rio Zaire, Rio Congo, Novo Redondo, Penido, Luanda e Benguela), cujo destino era o porto de Salvador[10]. Segundo o historiador Roquinaldo Ferreira, as ligações mantidas entre "brasileiros" e luso-africanos, durante a legalidade do tráfico, permitiram que, quando este se tornou ilegal, tais relações continuassem, embora fossem bem mais intensas com o Rio de Janeiro[11].

---

[8] IGHB, *Diário de Notícias*, n º 92, 26/04/1887. Necrológio publicado no dia da sua morte.

[9] Diversos trabalhos abordam as conexões entre o Golfo do Benim e a Bahia. Entre eles o de maior repercussão na historiografia baiana é a obra de VERGER, Pierre, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benim e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVIII a XIX*, publicado na década de 1960.

[10] TSTD, *Ob. Cit*., 04/02/2011

[11] Em 1835, iniciou-se a repressão do tráfico em Luanda que, em 1845, passou a ser combatido pelas autoridades administrativas de Angola., Com isso, houve um aumento do tráfico nas regiões localizadas ao norte, Cabinda, Ambriz e Rio Zaire, que se constituíram nos principais portos de contrabando de escravos até 1860. Apesar do Rio de Janeiro predominar como destino das embarcações empregadas no tráfico (1835 a 1849), "também saíram navios para Pernambuco e Bahia neste período". FERREIRA, Roquinaldo A.,"Brasil e Angola no tráfico Ilegal de Escravos, 1830-1860", in PANTOJA, Selma e SARAIVA, José Flávio S. (orgs), *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p.144-5.

Para Ferreira, muito mais do que ligações econômicas, os "brasileiros" mantinham laços de amizade com as principais famílias da costa africana envolvidas no comércio de escravos. As famílias luso-africanas que formavam os grupos mercantis que emergiram em várias regiões de Angola, como Luanda e Benguela, durante o tráfico legal, fortaleceram-se e expandiram-se para Ambriz e Cabinda, no período do tráfico ilegal. Com a ilegalidade, acentuou-se a presença desses investidores, que tinham enraizamento em Angola e participação ativa no contrabando. Os "brasileiros" atuavam junto a eles, tornando-se, às vezes, seus sócios e enviando para aqueles portos as *fazendas* (bebidas, panos e mantimentos) usadas na troca por mercadorias do sertão de Angola (azeite de palma, goma copal, cera, marfim e couros). As *fazendas* eram utilizadas como moeda na aquisição de escravos. Sem elas tornava-se impossível fazer negócio nas feiras da região[12].

Minha pesquisa de mestrado sobre o tráfico de escravos, no período ilegal, para Salvador, ainda revelou que D. Ana Joaquina dos Santos e Silva (Ana de Angola) "talvez a mais rica e poderosa negociante de Luanda, na primeira metade do século XIX", manteve uma ativa ligação comercial com Pereira Marinho a partir da década de 1830. Filha de um régulo do interior de Angola, casada com o governador de Moçâmedes e possuidora de uma casa de grosso trato, "a mais antiga que há nesta província [Luanda]", provavelmente recebida de herança do marido após sua morte. Era uma luso-africana, isto é, mulata descendente de português e mulher da terra, a quem um casamento de conveniência, muito comum entre as famílias africanas do interior com empregados do governo português, garantiu privilégios comerciais e ascendência no negócio do tráfico.[13] Também sobre Ana Joaquina dos Santos e Silva, Roquinaldo Ferreira informa que, no inventário de José Maria Fragoso, um dos envolvidos no tráfico ilegal de escravos, constava que este havia sido depositário judicial da fazenda que a mesma possuía no Brasil. Como proprietária de uma casa comercial, Ana de Angola era responsável pelo fornecimento de escravos para negociantes no Brasil. Para isso, mantinha agentes no interior de Angola ("carregadores" ou comissionados), que por vezes eram aventureiros, ou investidores falidos, que iam para Angola para se recuperarem financeiramente, ou ainda antigos correspondentes das casas comerciais brasileiras, que continuaram no negócio de escravos, após a ilegalidade do tráfico. [14]

---

[12] FERREIRA, R. Idem, Ibidem.

[13] Ver: PACHECO, Carlos, *José da Silva O Ferreira*, União dos Escritores Angolanos, Luanda, 1990, p. 41; OLIVEIRA, Mário António Fernandes de, *Alguns aspectos da administração de Angola em época de reformas (1834-1851*), Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1981, pp. 16 e 36 e MILLER, Joseph C, *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade* 1730-1830, Madison, University of Wisconsin Press, 1988, pp. 289-95.

[14] FERREIRA, R., *Op. Cit.*, p.166.

A rede dos agentes do tráfico envolvia um grande número de pessoas, espalhadas em vários pontos do litoral atlântico. Durante todo o período do tráfico e, principalmente, durante sua ilegalidade, tanto no Brasil como nas regiões da costa africana, os mecanismos utilizados pelos traficantes foram quase sempre os mesmos. A rede do tráfico atuava em lugares diferentes, mas possuía fornecedores comuns em África e no Brasil. Um exemplo disso é o fato de Ana de Angola fornecer escravos para casas comerciais do Rio de Janeiro e, também, para Pereira Marinho[15].

Nesta tese, foi dada continuidade aos estudos sobre o tráfico de escravos, direcionando o olhar para as relações econômicas, sociais e de poder estabelecidas entre a Bahia e os principais portos de domínio português na América, Ásia e África, principalmente, a África Centro-Ocidental, num período mais recuado, a partir de 1750 até 1808.

Ao iniciar a pesquisa sobre o tráfico de escravos de Angola para a Bahia, entre a segunda metade do século XVIII e a primeira década do XIX, percebi a necessidade de ampliar as análises para entender as relações comerciais entre os portos da região, notadamente o de Luanda e Salvador. Os primeiros contatos com as fontes cartoriais, correspondências da administração colonial, inventários, testamentos, processos cíveis e fontes impressas me fizeram ver a importância de outras regiões do Império Português (Portugal, África, Índia e a América Portuguesa) na compreensão do funcionamento do comércio marítimo entre esses portos.

A historiadora Mariza de Carvalho Soares, ao estudar a presença dos "mina" na cidade do Rio de Janeiro, no início do XVIII, adverte que "o interesse pelas rotas majoritárias e a importância das pesquisas realizadas sobre elas terminou por provocar uma desatenção sobre as rotas minoritárias". Com isso, por exemplo, uma investigação mais acurada deixava de ser realizada tanto sobre "os contatos comerciais, diretos ou indiretos, entre o Rio de Janeiro e a Baía do Benim, quanto às ligações entre Bahia e Pernambuco e Angola". A autora ainda destaca os limites encontrados pelo *TSTD*, pois "ao considerar como rota de tráfico a ligação entre os portos do atlântico de embarque e desembarque", como faz este banco de dados, corre-se o risco de achar "que seria essa a rota do comércio atlântico", contudo "indica, apenas, um segmento dessa rota". Nesta perspectiva, Soares alerta para o problema não só da complexidade do "conhecimento da totalidade das rotas mas sua própria concepção", segundo a autora:

---

[15] XIMENES, Cristiana F.Lyrio., *Joaquim Pereira Marinho:* perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887, Dissertação (Mestrado em Historia), Salvador: Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 1999, p.71.

> "[...] a identificação dos pontos de saída e chegada, as paradas, os caminhos percorridos, as relações comerciais aí envolvidas como os créditos, o modo de comerciais, os vínculos que se criam entre os comerciantes, a escolha das mercadorias negociadas, a seleção dos escravos e os motivos que os levaram à escravidão, e tantas outras coisas"[16].

Neste sentido, foi realizada uma minuciosa investigação, partindo especificamente das cifras levantadas pela demografia mais recente do tráfico de escravos da África centro-ocidental para a Bahia, e, de modo mais amplo, buscou-se reconstituir as relações entre a Bahia e Angola durante a vigência do comércio de africanos, especialmente, nos diversos contextos históricos, entre meados do século XVIII e a primeira década do XIX. A partir dos dados disponibilizados no *Slave Trade Database* e o seu cruzamento com outras fontes, tais como: memórias de cronistas[17], inventários e testamentos, livros de notas (procurações e escrituras), correspondências particulares trocadas entre os comerciantes, e da administração colonial (representações, alvarás, provisões, cartas régias), processos cíveis (ações de libelo) e livros de termos de irmãos e de banguês, foi possível proceder a este levantamento. Entretanto, avaliou-se a importância de analisar esses números, tendo como premissa a interface entre comércio e dinâmica sociocultural, a importância dos grupos mercantis locais, envolvidos nos dois lados do Atlântico, as estratégias construídas pelos diversos sujeitos históricos envolvidos nesses negócios, como os "rivais" europeus, brasileiros e africanos e, por fim, os laços comerciais, familiares e culturais forjados pelos interesses, tanto do ponto de vista do capital, quanto das relações sociais, que se criaram em torno do comércio negreiro[18].

Nesta perspectiva, o uso dessas fontes vem demonstrando mais do que os números do comércio e procedência dos africanos vindos para a Bahia. Evidenciam a natureza dessas relações comerciais, a própria dinâmica interna e externa dos laços mantidos entre as diversas regiões do Império português, a dinâmica do tráfico Angola-Bahia, no final do XVIII e início

---

[16] SOARES, Mariza de C. (Org.), "Introdução", in SOARES, Mariza de C. (Org.), *Rotas Atlânticas da diáspora africana:* da Baía de Benim ao Rio de Janeiro, Niterói: EdUFF, 2007, p.19-23.

[17] Refiro-me aqui a dois cronistas em especial, CALDAS, José Antonio, *Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, in Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 57, Bahia: Seção da Escola de Artífices da Bahia, 1931; e VILHENA, Luis dos Santos, *"Notícias soteropolitanas e brasílicas"*, in VILHENA, Luis dos Santos, *A Bahia no século XVIII*, Bahia: Ed. Itapuã, V.1-3, 1969.

[18] Reporto-me, aqui, ao uso da técnica de prosopografia indicada pelo historiador Roquinaldo Ferreira na reconstrução de trajetórias de negociantes para analisar a micro-dinâmica do comércio da África Central para a Bahia. FERREIRA, Roquinaldo, "Biografia, mobilidade e cultura Atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em benguela, séculos XVIII-XIX", *Revista Tempo: Dossiê* (África), nº 20, Vol. 10, Jan. 2006, pp. 33-59.

do XIX, mesmo num momento em que "o tráfico já tinha se especializado com a Costa da Mina"[19].

Do ponto de vista metodológico, fazendo uso da prosopografia e da micro-dinâmica, busca-se reconstituir as atividades mercantis da praça da Bahia. A atuação de alguns homens de negócios, no período pesquisado foi considerada como uma das principais experiências transatlânticas para a compreensão não apenas da atividade mercantil, como também da sua influência sobre quase todas as esferas da vida social baiana.

O ponto de partida desta pesquisa sobre o comércio da praça de Salvador e seus comerciantes foi a obra do cronista baiano Engenheiro Militar e membro da Academia dos Renascidos, José Antonio Caldas, intitulada "*Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759"*. Escrita sob encomenda dos acadêmicos e dedicada ao Vice-Rei e Governador Geral da Capitania, Conde dos Arcos (1755-1760), esta importante fonte documental foi essencial para o conhecimento de aspectos político, militar, administrativo e, sobretudo, econômico da Bahia de meados do século XVIII. Soma-se a esta *"Notícias Soteropolitanas Brasílica"*, obra do professor de grego, Luis dos Santos Vilhena, frequentemente usada por historiadores que estudam a Bahia na virada do século XVIII para o XIX.

"Notícia Geral" compreendia "descrições geográficas, inventários administrativos (civil e eclesiástico), mapas de populações e rendimentos da Fazenda Real, catálogos de autoridades (bispos, governadores, capitães-mores), coleção de tratados e cópias da legislação vigente"[20]. Incluía, ainda, aspectos econômicos relacionados à produção agrícola colonial, exploração das minas, extração de madeira e os lucros obtidos pela metrópole com o comércio português nas Conquistas, comprovados pelos mapas comerciais dos negócios e gêneros comercializados, durante os anos de 1756 e 1759, entre a Capitania e as diversas Colônias sob domínio português. Finalizada com os "*apendis*", incorporados nos últimos capítulos da obra, dos quais sobressaem uma ampla relação, composta por cento e vinte nomes *"de todos os homens de negócio com a distinção que serve nela"* e a compilação de vários tratados, bulas e armistícios celebrados entre Portugal e diversas nações europeias. Tudo noticiado e comentado, com a riqueza de detalhes própria de um Engenheiro Militar que circulou pelo

[19] FERREIRA, Roquinaldo, "Dinâmicas do comércio intracolonial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)", in FRAGOSO, João, BICALHO, Maria Fernanda e GOUVEIA, Maria de Fátima, *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI- XVIII),* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p.352.

[20] KANTOR, Íris., *Esquecidos e Renascidos: Historiografia Acadêmica Luso-Americana, 1724-1759*, São Paulo: Hucitec, Salvador: Centro de Estudos Baiano/UFBA, 2004, p.142

Atlântico, servindo como fiel vassalo e preocupado com a divulgação dos serviços, prestados, por ele à Coroa, e do "bom governo" desempenhado pelo Vice-Rei Conde dos Arcos.

A relação de Caldas desencadeou o início da investigação sobre a presença e atuação de diversas pessoas residentes na Bahia, que em 1759 já apareciam no cenário econômico da Colônia e "que vivem de algum gênero". A partir dessa fonte secundária e do cruzamento com as fontes anteriormente citadas, foi possível montar uma *lista de comerciantes*, pensar uma hierarquia própria para definir os grupos mercantis (ser "homem de negócio", "comerciante", "mercador" e "traficante"), apresentar as "rotas" de comércio "frequentadas" por alguns deles e demonstrar a dinâmica dos mercados tocados por estas "rotas" nas diversas regiões do Império português. Além disso, juntamente com as procurações e escrituras encontradas nos livros de notas, foi possível identificar pontos de saída e chegada, os caminhos percorridos e a composição de sociedades (tudo indica, temporárias) constituídas pelos diversos participantes desses grupos mercantis.

Convém destacar a importância que os livros de Banguê tomaram no decorrer da tese. Esta documentação, até então inexplorada, possibilitou reconstruir os fluxos do tráfico atlântico percorridos pelos escravos dos portos de embarque e desembarque até o seu destino final. Além disso, permitiu identificar os vínculos criados entre os comerciantes, localizados nos dois lados do Atlântico, e as relações comerciais em que se envolviam na dinâmica sociocultural do comércio de escravos.

O resultado desta pesquisa será apresentado em quatro capítulos. O primeiro, A PRAÇA MERCANTIL DA BAHIA: A CIDADE E SEU MERCADO. Apresenta a praça comercial da Bahia (e sua capital, Salvador), o funcionamento do seu mercado (local, regional e internacional) e do seu comércio dentro da lógica do período estudado (1750-1808). As diferentes conjunturas do período ajudam a perceber a importância que a primeira capital da Colônia continuou a ter na América portuguesa, após da transferência do centro administrativo e político para o Rio de Janeiro, em 1763. Diferente do que se pensa, o porto de Salvador se mantém como um dos importantes portos de embarque, desembarque e (re)distribuição de gêneros e escravos no período colonial, ao lado do Rio de Janeiro, que passa a ganhar destaque. Neste sentido, a pesquisa permite a compreensão da dinâmica do comércio que abarcava a construção e manutenção dos navios, o modo de comerciar ("frotas", contratos, licenças de comércio, armações de navios, fretes e Companhias de Comércio), as relações comerciais envolvidas, créditos, letras, "moeda substituta" e a escolha das mercadorias presentes nas negociações empreendidas em seu mercado.

O segundo capítulo, intitulado REDES E ROTAS TRANSOCEÂNICAS DE COMÉRCIO, busca conhecer as principais rotas frequentadas pelos comerciantes estabelecidos na praça da Bahia e como funcionavam. Partindo da relação de Caldas, dos "alvarás", requerimentos e do TSTD, foi possível identificar e demonstrar que as "rotas" de comércio "frequentadas" por alguns desses comerciantes nem sempre eram definidas pelas "licenças de comércio" conferidas. Solicitações de mudanças eram feitas através dos "alvarás de navegação" concedidos, excepcionalmente, pelo Rei com aquiescência do Conselho Ultramarino ou pelo Governador Geral, que a pedido desses comerciantes, autorizava a viagem. Constava também, na relação elaborada por Caldas, "auto-declarações" feitas por estes negociantes que identificavam as principais rotas de comércio, portos de saída e chegada de suas embarcações. Diversos territórios do ultramar eram "frequentados" por esses "homens de negócio" e distribuíam-se pelo Reino (Lisboa e Porto), Índia (Gôa e Calicute), Costa Africana (Ilhas Atlânticas, Costa da Mina, Angola, Moçambique) e na própria Colônia. Os locais que "frequentavam" apareciam, nesta relação, como um tipo de classificação prévia da importância que estes negociantes desempenhavam na praça de Salvador.

Dentre as rotas comerciais mais "frequentadas" e declaradas apareciam o "Reino", "Costa da Mina" e "Angola". Também foram identificados os que estavam em "várias partes" e em "varias coisas" ou em sociedade e, até mesmo, os que já estavam aposentados. O estabelecimento destas sociedades por parte desses negociantes (muitas vezes temporárias) viabilizavam inserir e ampliar itinerários de viagem, tocando muitas vezes dois ou mais portos. Muitos requerimentos demandados por negociantes distintos favoreciam ao grupo de comerciantes ao qual pertenciam seus "sócios" que se reuniam para aquela viagem específica e, desse modo, podiam receber diferentes autorizações para navegar por diversos portos.

COMERCIANTES NO COMÉRCIO BAHIA-ANGOLA é o terceiro capítulo. Trata dos comerciantes, *agentes do negócio*, envolvidos com o comércio de mercadorias na praça da Bahia (homens de negócio, armadores, comerciantes, contratadores, mercadores, pilotos). Por motivos óbvios, para delimitar o universo da pesquisa, foi planejada e elaborada uma *lista de comerciantes*. O critério para selecionar estes *agentes* estabelecidos, na Capitania da Bahia, foi o de atuar em distintas categorias, nos diversos segmentos do mercado e nas diferentes rotas que compreendiam as áreas do Império Português que realizavam o comércio com as mais variadas mercadorias, inclusive, o comércio de escravos.

Para chegar a composição da lista de comerciantes, o primeiro passo foi a leitura de uma série de artigos publicados pela Revista de História[21], entre as décadas de sessenta e setenta do século passado, de autoria da professora e historiadora baiana Marieta Alves, que tratavam das redes comerciais formadas entre os diversos negociantes estabelecidos na Bahia colonial. Estes artigos traziam como destaque, logo na sua introdução, a importância que o comércio marítimo alcançou, durante o século XVIII.

A historiadora ressalta, no entanto, que os "armadores e homens de negócio" relacionados haviam se destacado "por suas qualidades pessoais e prestígio financeiro, com atuação no século XVIII, na Bahia"[22]. Assinala, também, que alguns destes "armadores" já haviam sido identificados pelo Dr. Francisco Borges de Barros[23] (1929) e estavam envolvidos com o comércio marítimo e a construção naval, ainda no século XVII. Destaca que muitos dos nomes indicados foram, também, apresentados nas relações do Engenheiro Militar José Antonio Caldas (1759), denominada de "todos os homens de negócio com a distinção que serve [nesta Capitania]"[24].

Estes três autores contribuíram de forma significativa para a composição da *lista de comerciantes* elaborada e apresentada neste estudo. Muitos desses comerciantes fizeram parte de uma elite mercantil que atravessou todo o século XVIII e início do XIX. Além de estarem presentes, nas três relações referidas, são mencionados ou subscritos nas correspondências oficiais (representações, alvarás, provisões e ordens régias) entre negociantes e autoridades coloniais e metropolitanas. No entanto, nomes não incluídos por Caldas, Borges e Alves farão parte da lista de comerciantes resultante desta pesquisa. A seleção dos nomes partiu da análise das relações apresentadas na obra de Caldas, por entender que foi o primeiro a noticiar a participação de um número tão expressivo de comerciantes, cento e vinte ao todo, já atuantes na Praça da Bahia, em 1759 tornando a composição da lista mais próxima dos representantes

---

[21] Ao todo foram publicados sete artigos de autoria de Marieta Alves com o seguinte título, "O Comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia". Tudo indica que o oitavo e último artigo não foi publicado, pois não foi encontrado nos números subseqüentes, apesar de constar no sétimo artigo a indicação que havia continuidade. *Revista de História*, vol. XXXI, nº. 63, pp. 133-142, 1965; vol. XXXIV, nº. 69, pp. 91-98 e nº. 70, pp. 537-543, 1967; vol. XXXVI, nº. 73, pp. 153-160, nº. 74, pp. 425-434, 1968; vol. XL, nº. 81, pp. 179-183, 1970; vol. XLII, nº. 86, pp. 475-481, 1971.

[22] ALVES, Marieta., "O Comercio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia"., In *Revista de História*, vol. XXXI, nº. 63, São Paulo: FAPESP, 1965, nº. 69, p. 91.

[23] BARROS, Francisco B., "Relação dos Armadores de Naus que fazem o Comércio com os Portos da Costa D'África", in *Novos documentos para a história colonial*, Anais do Arquivo Publico, v.20, Salvador: Impressa Oficial da Bahia, 1931, pp.82 a 84.

[24] CALDAS, José Antonio., *Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, in Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 57, Bahia: Seção da Escola de Artífices da Bahia, 1931, pp.316-22.

deste grupo social. Também foram consideradas as duas outras relações citadas, porque ratificam vários dos nomes, indicados por Caldas e porque noticiam a participação de outros tantos negociantes influentes ao longo do século XVIII e início do XIX.

Como eixo condutor na composição dessa *lista*, buscou-se identificar alguns elementos importantes, considerados nas relações anteriores, como o *agente de negócios* ter alcançado "notoriedade" na praça baiana, e nela ter permanecido por muito tempo, de meados do XVIII à primeira década do XIX, a característica dos negócios destes "homens do comércio", sobretudo, entre a Bahia e a região da costa centro-ocidental da África (Reino de Angola, Benguela e Cabinda), as redes comerciais que compartilharam e ainda as múltiplas conexões estabelecidas entre negociantes daquela região e as diferentes áreas do Império Português.

Foi possível identificar a partir do cruzamento de fontes diferentes, como os *livros de banguê*, *os livros de tabelião* e o *database slave trade*, a capacidade diferencial destes homens de "frequentar" o comércio ou participar de atividades relacionadas. Os desdobramentos de redes sociais originárias de sua atuação, suas "casas" comerciais e lojas, a nomeação de procuradores para representar os comerciantes da Bahia nos sertões das Minas Gerais, Luanda, Benguela, Moçambique e demais partes, arrendamentos de contratos dos dízimos reais, a participação de homens e mulheres pretos forros nomeando procuradores, depositários e consignatários entre os comerciantes de grosso trato foram considerados na composição da lista. É provável que encontremos nomes de comerciantes fazendo parte dessas redes, associando-se a outros que não tiveram seus nomes citados em nenhuma das relações, contudo o importante é perceber este trânsito dentro e fora da colônia. Merece destaque as informações do banguê como fonte para a indicação dos nomes que fazem parte da *lista*, assim como as fontes cartoriais, as correspondências da administração colonial, os requerimentos, alvarás, provisões que também foram consultados com esta finalidade.

Com a identificação dos nomes de comerciantes gerados a partir do banguê em confrontação com as demais fontes, ampliou-se o conhecimento dos negociantes e das redes comerciais formadas com mercadores instalados no Reino, no interior da Colônia, em outros portos da América Portuguesa, da África e Índia.

A partir da *lista de comerciantes*, delineou-se práticas de comércio constituídas pelos "homens de negócio" que circularam em diversas regiões do Império Português, com a conivência e incentivo da Coroa portuguesa que necessitava dos seus mercados para manter o funcionamento da metrópole e de seus domínios. Percebe-se que a formação e os mecanismos de desenvolvimento que dinamizavam a mobilidade social, neste diversificado grupo mercantil, estiveram associados a pilotos, armadores, administradores de contratos,

mercadores, oficiais régios e "homens de negócios" que se envolviam nas atividades comerciais em níveis diferentes de participação de modo a permitir uma permuta de papéis e abarcar as diversas praças mercantis de domínio português. Finalmente, constatou-se que elementos desse comércio permanecem como prática usual e frequente ainda no século XIX.

O quarto e último capítulo DAS ROTAS DO COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO PARA OS LIVROS DE BANGUÊ, como o próprio título sugere, trata dos "livros de banguê" fonte documental importante nesta pesquisa.

Nestes livros eram registradas as guias de enterro fornecidas pela Santa Casa de Misericórdia de Salvador. O *banguê* era uma espécie de liteira utilizada para os funerais de escravos realizados pela Misericórdia. Passou a ser oferecido pela irmandade, a partir de 1693, para que os senhores pudessem fazer as exéquias de seus cativos. Igualmente era utilizado pelos brancos pobres sem condições ou aqueles não pertencentes a nenhuma irmandade, que mediante pagamento de uma taxa de oitocentos réis, pudessem ser enterrados dignamente. Havia, também, os indigentes que, independente da cor, eram encontrados mortos pela cidade ou nas escadarias das Igrejas, e a estes a Santa Casa realizava o enterro "por caridade".

Estes dados identificados nas guias de enterramento ampliaram o conhecimento das redes comerciais entre Bahia e África, a dinâmica dos negócios, incluída a formação de relações sócio-culturais de parentesco e amizade. Demonstram também, associados a outras informações colhidas em outras fontes, a dificuldade da Coroa portuguesa em manter o controle sobre as rotas comerciais de mercadorias e escravos e os circuitos mercantis coloniais. Também foram reveladoras as ligações entre Bahia e Angola, mostrando sua continuidade e importância, inclusive após a transferência administrativa da capital Salvador para o Rio de Janeiro.

Como pode ser avaliado nos quatro capítulos apresentados, em síntese nesta Introdução, esta tese, certamente, ampliou o conhecimento das redes comerciais, ajudou na reconstituição de trajetórias de vida dos vários sujeitos Atlânticos envolvidos na dinâmica sociocultural do comércio de escravos, além do impacto que o tráfico de escravos exerceu na formação das sociedades envolvidas.

Apesar dos resultados serem significativos, este estudo sugere a continuidade das investigações, diante da complexidade do tema e da urgência imposta perante a precariedade da documentação e dificuldade por parte dos arquivos responsáveis em manter a conservação e guarda desses documentos.

CAPÍTULO 1

A PRAÇA MERCANTIL DA BAHIA: A CIDADE E SEU MERCADO

"São Salvador, Bahia de São Salvador
A terra de Nosso Senhor
Pedaço de terra que é meu
São Salvador, Bahia de São Salvador
A terra do branco mulato
A terra do preto doutor
São Salvador, Bahia de São Salvador
A terra do Nosso Senhor
Do Nosso Senhor do Bonfim
Oh Bahia, Bahia cidade de São Salvador
Bahia oh, Bahia, Bahia cidade de São Salvador."[25]

Os versos transcritos fazem parte da letra da canção "São Salvador" de autoria de Dorival Caymmi. Inspirado em alguns dos nomes com os quais a cidade ficou conhecida, o compositor e intérprete baiano, famoso por divulgar as "gentes e coisas da Bahia", principalmente, sua forte ligação com o mar, foi o escolhido para apresentar a cidade, sua praça e seu mercado.

Este capítulo trata da praça comercial da Bahia e sua capital, Salvador, o funcionamento do mercado (local, regional e internacional) e do comércio dentro da lógica do período estudado (1750-1808). As diferentes conjunturas deste período ajudam a perceber a importância que a primeira capital da Colônia continuou a ter na América portuguesa, após a transferência do centro administrativo e político para o Rio de Janeiro, em 1763. Diferente do que se pensa, o porto de Salvador manteve-se como um dos importantes portos de embarque, desembarque e (re)distribuição de gêneros e escravos no período colonial, ao lado do Rio de Janeiro, que passou a ganhar destaque. Nesse sentido, é possível compreender a dinâmica do comércio que abarcava a construção e manutenção dos navios, o modo de comerciar ("frotas", contratos, licenças de comércio, armações de navios, fretes e Companhias de Comércio), as negociações comerciais envolvidas como créditos, letras, "moeda substituta" e a escolha das mercadorias presentes nas negociações empreendidas em seu mercado.

[25] Letra e música foram escritas e gravadas por Dorival Caymmi em 1960.

1.1 CIDADE DA BAHIA

"São Salvador", ou "Salvador Bahia de Todos os Santos", e, até mesmo, "cidade do Salvador Bahia de Todos os Santos e São Francisco Xavier"[26], denominações dadas a Cidade da Bahia[27], deveu-se ao sítio onde foi erigida a cidade quando da sua fundação, a baía de Todos os Santos. Medindo "12 léguas de extensão sobre 6 em sua maior largura" (cerca de 1.052 km² de extensão), a baía e seu entorno ofereceram condições mais do que favoráveis para a "nova proposta de ocupação, de domínio e de exploração da metrópole em relação à América portuguesa".[28]

De início, como bem destacou Pedro Puntoni, o próprio regimento e carta poder emitidos por el-rei, D. João III, entregues ao então recém nomeado governador-geral, o capitão Tomé de Souza, determinavam que se construísse:

> "[...] uma fortaleza e povoação grande e forte na Bahia de Todos os Santos, por ser para isso o mais conveniente lugar que há nas ditas terras do Brasil, para dali se dar favor e ajuda às outras povoações, e se ministrar justiça e prover nas coisas que cumprem a [seu] serviço e aos negócios de [sua] Fazenda".[29]

---

[26] Os diversos nomes dados a cidade de Salvador, hoje capital do Estado da Bahia, foram encontrados nos vários documentos consultados durante a pesquisa. "Cidade da Bahia", também presente em diversas fontes documentais, foi a forma mais frequente de registro encontrado por Amaral Lapa e correspondia a cidade de Salvador e seu porto. "Cidade do Salvador Bahia de Todos os Santos" era a denominação mais frequente registrada nos Livro de Tabelionato de Salvador. Numa única procuração feita pelo tabelião João da Costa Ferreira, datada de 1757, foi encontrada a denominação "cidade do Salvador Bahia de Todos os Santos e São Francisco Xavier". A sugestiva alusão a São Francisco Xavier deve-se ao fato, do santo ser o padroeiro da cidade. Segundo o historiador Evergton Sales Souza, desde 1686, houve uma tentativa de popularização por parte dos poderes públicos da cidade (o cabildo e a Câmara) de instituir a devoção a São Francisco Xavier. Por esta ocasião, "a Câmara de Salvador fizera voto de tomar S. Francisco Xavier como padroeiro, rogando-lhe que livrasse a cidade de uma epidemia de febre amarela". No entanto, para o historiador, essa tentativa de construção da memória do padroeiro fracassou, apesar de todas as intercessões feitas neste sentido. Hoje, apesar do padroeiro da cidade ser São Francisco Xavier, a maioria da população atribui esse papel ao Senhor do Bonfim. Isto fica evidente nos últimos versos da música de Caymmi registrados. SOUZA, Evergton S., "Entre vênias e velas: disputa política e construção da memória do padroeiro de Salvador" (1686-1760), in *Rev. Hist*., São Paulo, n. 162, jun. 2010. Disponível em «http:revistausp.sibi.usp.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-83092010000100006&Ing=pt&nrm=isso», acessos em 09 maio 2012.

[27] O termo "cidade da Bahia" que aparece pela primeira vez aqui, como em várias outras passagens do texto, é a forma registrada pela maior parte da documentação consultada e corresponde à cidade de Salvador e seu porto.

[28] Segundo Avanete P Sousa os motivos descritos não foram as únicas prerrogativas para a fundação, apenas de Salvador. Diversas cidades que emergiram no Império português, nesse período, "assinalaram as mudanças de atitude do poder metropolitano". SOUSA, Avanete P., *A Bahia no século XVIII:* Poder político local e atividades econômicas, São Paulo: Alameda 2012, p.23.

[29] "Regimento que levou Tomé de Souza, Governador do Brasil, Almerim 17.12.1548", apud, PUNTONI, Pedro., "Bernardo Vieira Ravasco, secretario de estado do Brasil: poder e elites na Bahia do século XVII", in BICALHO, Maria Fernanda., e FERLINI, Vera L A., *Modos de Governar:* idéias e praticas políticas no império português-Séculos XVI-XIX, São Paulo: Alameda, 2005, p. 374.

Um conjunto de fatores influenciou a decisão de se fundar a capital do governo-geral e vice-reinado na Capitania da Bahia: a posição central ocupada pela cidade em relação às outras possessões portuguesas na América, a privilegiada posição natural da baía e a facilidade da coroa em reaver a posse da terra. Estas razões definiram a preferência por Salvador, considerada importante, desde o final do século XVI, cidade tida "como coração do meio do corpo"[30], tornando-se "o centro do governo real, sede do único vice-reinado no mundo Atlântico português até 1763, [...] da única Relação [...], até 1751, e do único bispado (1551-1676) e mais tarde arcebispado no Brasil (1676)".[31]

Segundo o autor citado, Salvador nasceu com o papel bem definido e distinto daquelas primeiras vilas fundadas, anteriormente, nos domínios portugueses da América[32], ficando, bem delineado o projeto a ser desenvolvido pela empresa colonial portuguesa no Brasil, que tratou de constituir-se como sistema político centralizado, definindo uma jurisdição territorial em parceria com um projeto de colonização particular. Puntoni entende que, diferentemente, do que ocorreu no Estado da Índia e na costa Africana, cujo modelo de conquista foi definido por uma ocupação descontínua, dispersa e quase sem território, na América, buscou-se edificar, primeiramente, uma cidade que fosse "a cabeça política do Estado do Brasil, para então instaurar um novo espaço jurisdicional, múltiplo, e, ao mesmo tempo, proceder à acomodação dos diversos outros poderes"[33]. No decorrer da sua história, a cidade, seu porto e sua baía viriam a ocupar papel de destaque e liderança entre todas as cidades da América Portuguesa.

O sucesso da empresa açucareira, o crescente domínio na arte de navegação e o aperfeiçoamento das técnicas de construção naval tornaram o espaço da baía e sua hinterlandia *lócus* privilegiado para o desenvolvimento da atividade comercial. Nascia, assim, a cidade porto.

Tida como "porto do Brasil" e "pulmão por onde respira a colônia"[34], a cidade da Bahia ocupou lugar de destaque e liderança entre a "extensa rede de portos distribuídos pelas costas europeias, africanas, americanas e asiáticas", sobretudo, durante os três primeiros

---

[30] SALVADOR, Frei Vicente., Historia do Brasil, apud PUNTONI, Pedro., *Op. Cit.*, p.371-2.
[31] RUSSEL-WOOD, A.J.R., "A projeção da Bahia no Império Ultramarino português", IV *Anais do Congresso de Historia da Bahia*, Salvador: IGHB/FGM, 2001, p.86.
[32] A esta época algumas poucas vilas já haviam sido criadas pelos próprios capitães donatários, a saber: São Vicente (1532), e Porto Seguro (1535), nas capitanias do mesmo nome, Olinda (1537), na capitania de Pernambuco, Ilheus (1536) e Santo Amaro (1538), na capitania de Ilhéus.
[33] PUNTONI, Pedro., *Op. Cit.*, p. 376-7.
[34] Segundo Lapa, a expressão "porto do Brasil" encontrada na documentação de época, por ele pesquisada, advém, certamente, do grau de importância que a cidade teve na manutenção da empresa ultramarina portuguesa. LAPA, J.R, do Amaral, *A Bahia e a Carreira da Índia*, Ed. fac-similada, São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000, p.01-2.

séculos de colonização do Brasil. Assim, a mais importante cidade colonial da América Portuguesa assumiu e desempenhou bem sua tripla vocação: a de cidade administrativa e religiosa, a de cidade comercial (porto de importação e exportação de mercadorias as mais variadas), e a redistribuidora de mercadorias, vindas da Europa, da África e da Ásia, para várias partes da colônia portuguesa[35].

1.2 "NÓS VISTOS POR ELE(A)S"

As várias descrições e representações da cidade, da baía e do seu porto, expressas nas visões de muitos cronistas e viajantes do período e reproduzidas por estudiosos de diferentes épocas, confirmam como Salvador constituiu-se, ao longo dos três primeiros séculos de colonização, no principal porto do Brasil, tornando-se a segunda capital do Império Atlântico português.

1.2.1 A Baía de Todos os Santos e seu Porto

O mapa apresentado a seguir, creditado a Joan Blaeu, representa a Baía de Todos os Santos da segunda metade do século XVII (1664-5). A carta geográfica, elaborada por um dos mais importantes cartógrafos holandeses, reproduz com precisão a topografia da baía, com algumas das principais ilhas (Itaparica, Maré, Frades), identifica os principais rios, em cujas margens achavam-se situadas algumas das vilas e freguesias rurais do recôncavo, os engenhos de açúcar, alambiques e fazendas.

Indica, também, a localização das fortificações e baterias que defendiam a entrada da baía e a cidade, cuja planta aparece em destaque, no retângulo à esquerda da prancha e será descrita mais adiante. Talvez a invasão ocorrida há quatro décadas (1624), por seus conterrâneos flamengos, tivesse aguçado a preocupação do cartógrafo em deixar registrado os pontos de defesa da cidade edificados. Na época em que o mapa foi elaborado, todo o sistema de fortificação de Salvador ou já havia sido construído, ou estava passando por melhoramento e ampliação[36].

---

[35] MATTOSO, Kátia de Q., "Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763)", in *Revista de História*, São Paulo: USP, Nº 114, jan/jun, 1983, p.09.

[36] UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. Faculdade de Arquitetura. Centro de Estudos de Arquitetura na Bahia. Fundação Gregório de Mattos. *Evolução Física de Salvador*. Edição Espacial, Salvador: Pallotti, 1998, p.77.

FIGURA 1

Figura 1: "Sinus Omnium Sanctoru[m] (O Baía de Todos os Santos)".
Fonte: BLAEU, Joan., Mapa colorido; 39X51,3 cm, in Biblioteca Digital Mundial, 1664-5, disponível em « http://www.wdl.org/pt/item/1072/» , acesso em 21/05/2012.

Na carta apresentada, sobretudo na sua versão *on-line*, verifica-se que não passou despercebido ao desenhista o grande número de navios posicionados à frente do porto da cidade. Este grande movimento pôde ser notado por outros viajantes que por aqui estiveram durante todo o período colonial.

É provável que o cartógrafo estivesse registrando a saída de uma das frotas anuais da Companhia Geral do Comércio do Brasil que passou a operar no litoral brasileiro a partir de 1649. Via de regra, as frotas realizavam viagens anuais e deveriam partir de Lisboa para o litoral brasileiro entre os meses de dezembro e janeiro. A partir daí, as frotas dividiam-se para os principais portos de destino: Salvador, Rio de Janeiro e Recife e no seu retorno seguiam o mesmo itinerário. O torna-viagem ocorria entre o fim de maio e o mês de julho. Contudo pode-se observar que a obediência a toda essa regulamentação era relativa. Trabalhos que abordam esta temática são categóricos em afirmar que estas chegadas e partidas dependiam de questões climáticas, datas das colheitas dos produtos de exportação e carregamento das embarcações nos respectivos portos[37].

[37] O sistema de frotas instituído pelos Habsburgos, ainda na época da união das duas coroas ibéricas (1592), se constituía no envio de naus mercantes sempre comboiados por navios de guerra armados com artilharias e armamentos para proteção das esquadras mercantis que seguiam para o comércio colonial no ultramar. Após a Restauração (1640), a Coroa portuguesa decidiu manter o sistema de frotas como mecanismo de defesa contra ataques de corsários e de nações estrangeiras com as quais se encontrava em guerra. A Companhia Geral de

Segundo Virgilio Noya Pinto, a irregularidade do envio das frotas no sentido Brasil-Lisboa era muito grande. No caso das frotas que saiam de Salvador para Lisboa, o autor observou que entre 1698 a 1755, por exemplo, as frotas da Bahia chegavam ao porto de Lisboa com maior frequência entre os meses outubro e janeiro, mas "em todos os demais aportam navios procedentes desta Capitania, a exceção de junho"[38]. Tomando essas partidas como exemplo, pode-se inferir que o mapa acima registrou a frota de 1664-5, da Companhia Geral, que seguiu para Lisboa em julho ou outubro.

A descrição feita pela historiadora Kátia Mattoso apresenta, como uma aquarela, o cenário da baía e seu porto:

> " [...] um mar interno para saveiros e canoeiros, canoas e tábuas, jangadas e balcões de todo o tipo que raramente se aventuram a passar da perigosa barra que os separa do oceano sem limites, 'Mar Grande' das poderosas e grandes embarcações. A cada um sua tarefa, naus, fragatas, navios e bergantins vindos de além das Ilhas, podem desprezar a barra e trazer da Europa, da África e da Ásia, suas 'peças' de ébano, seus produtos de luxo, seus comerciantes fogosos e empreendedores. Mas são os marinheiros do recôncavo que garantem a subsistência diária e as trocas de todos os dias. Marinheiros de um mar interno quase tão impetuoso como seu irmão, o Oceano, marinheiros de rios mais calmos que se afundam como dedos para o interior das terras, amam os cais de sua cidade, as praias de sua baía. Pescadores ou transportadores de bens, conhecem as inúmeras riquezas de sua terra e sabem das traições de suas águas, de seus céus. Vivem do ritmo próprio dessas terras internas das quais conhecem a imensidão e as necessidades. São os irmãos do roceiro que planta a mandioca de seu sustento, ou o açúcar, o tabaco, o café e o algodão de seus fretes. Bahia e seu Recôncavo, de águas e terras molhadas por nevoeiros marinhos, são a boca atlântica de terras imensas que por ela respiram" [39].

Fica evidente, no trecho transcrito, que não só as naus que constituíam as frotas anuais autorizadas pela Coroa, conforme observação feita anteriormente, correspondiam ao grosso da movimentação portuária da baía de Todos os Santos. Pequenas e grandes embarcações

---

Comércio do Brasil foi criada em 1649 para administrar o sistema de frotas que seguiam de Lisboa para o litoral brasileiro. Este sistema manteve-se por muito tempo, mas a Companhia foi extinta em 1694. Constituída com os capitais judeus liberados da condenação do Santo Oficio, a Companhia usufruía o monopólio da venda de vinho, azeite, farinha, bacalhau no Brasil e do estanco do pau brasil de Pernambuco, Bahia, Ilhéus e Rio de Janeiro. Para saber mais ver: NOYA, Virgilio Pinto., *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português* (uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII), São Paulo: Cia. Ed. Nacional/MEC, Brasiliana, 1979, LOBO, Eulalia Mª. L., "As frotas do Brasil", in Aspectos da influência dos Homens de Negócio na Política Comercial IberoAmericana.- século XVIII. Mimeo, 1963, p. 40 e seguintes, «disponível em: http://www-gewi.uni-graz.at/jbla/Scans/JBLA_4_1967/Lobo_465.pdf», acesso, 26/05/2012, 11:04; LOPES, Antonio, FRUTUOSO, Eduardo, GUINOTE, Paulo., "As frotas do Brasil no Atlântico de final do Antigo Regime", in Comunicações das Actas do Congresso internacional espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades, disponível em: « http://cvc.instituto-camoes.pt/conhecer/biblioteca-digital-camoes/cat_view/75-coloquios-e-congressos/76-espaco-atlantico-de-antigo-regime.html?start=20», acesso em 26/05/2012, 11:12.

[38] NOYA, V., *Op. Cit.,*, p. 133-5.

[39] O extenso parágrafo, escrito por Kátia Mattoso, traduz de maneira clara o *locus* privilegiado onde se situava Salvador. Neste trabalho, a autora faz um estudo sobre o funcionamento do mercado e do comércio baiano durante o século XIX. Apesar de focar seus estudos no século XIX, a historiadora retrocede no tempo e faz análises importantes que ajudam a entender práticas mercantis presentes durante o período colonial baiano. MATTOSO, Kátia M. de Queiros., *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*, São Paulo: Hucitec; Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978, p. 61.

portuguesas, estrangeiras e nacionais ajudaram a engrossar as estatísticas do intenso movimento do porto de Salvador. Mattoso apresenta um porto com vida própria, por onde circulavam embarcações, mercadorias, produtos e pessoas de diversas procedências.

O funcionamento desse mercado e comércio estava inserido na lógica das contradições de uma economia colonial portuguesa que se fundamentou no "estrito monopólio régio com o objetivo principal de transferir riquezas e acumulá-la na metrópole"[40]. Entretanto, permitiu aos súditos portugueses e não portugueses (estrangeiros), através das licenças ou contratos de comércio, que grande parte da riqueza produzida e acumulada nestas colônias, oscilasse nas mãos do próprio rei, de contratadores por ele autorizados, ou nelas permanecesse.

No caso do Brasil, como destacou Frédéric Mauro, e, em especial na Cidade da Bahia, "salvo disposições em contrário, o comércio era aberto a todos os súditos portugueses, desde que respeitassem as regras de navegação e pagassem os direitos previstos". Ainda segundo o autor, "esta relativa liberdade teve um papel estimulante"[41]. Embora os agentes do rei na colônia lutassem para conservar o comércio brasileiro sob domínio da Fazenda Real, exigindo que todas as embarcações envolvidas no sistema comercial fossem vistoriadas e pagassem impostos à Lisboa, ocorriam os descaminhos e contrabandos praticados pelos comerciantes aqui estabelecidos, que, muitas vezes, sob anuência de autoridades régias, agiam em parceria com comandantes e tripulantes dos navios estrangeiros[42], ampliando, consideravelmente, o movimento comercial da praça da Bahia.

Relatos e impressões sobre o comércio e a grande circulação de embarcações no porto são uma constante nas narrativas dos viajantes europeus que atuavam como verdadeiras "testemunhas oculares". Desde as duas últimas décadas do século XVII, a presença de militares e comerciantes, espanhóis, franceses e ingleses, no litoral brasileiro, era uma realidade. Essa presença, na maioria das vezes, era vista com desconfiança e como uma ameaça por parte da Coroa portuguesa. Inúmeras ordens régias e alvarás circulavam por todas as alfândegas dos territórios ultramarinos portugueses instruindo e regulando a administração colonial como proceder à presença desses estrangeiros que se constituíam numa verdadeira ameaça externa à manutenção do monopólio comercial na região, à proteção do acesso aos caminhos que levavam às minas de ouro recém descobertas e domínio e controle dos territórios de além-mar.

---

[40] NOVAIS, Fernando A. Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808), São Paulo: Ed. Hucitec, 8ª ed., 2005,p.107-9.
[41] MAURO, Frédéric., Portugal, O Brasil e o Atlântico (1570-1670), Lisboa: Ed. Estampa, 1989, vol. II, p.185-6.
[42] SCHWARTZ, Stuart B., Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835, 1ª edição, São Paulo: Cia da Letras, 1995, p. 80. Ainda sobre a temática ver CAVALCANTE, Paulo., *Negócio de Trapaça:* Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa (1700-1750), São Paulo: Hucitec/Fapesb, 2006.

Por isso, a necessidade de restringir a presença desses estrangeiros e impedir o "contrabando e os descaminhos" das riquezas da América portuguesa era quase uma obsessão. Mesmo assim, muitos estrangeiros circularam pelas principais cidades litorâneas do Brasil. Dentre os mais conhecidos relatos e impressões de viagens da praça de Salvador estão as descrições feitas por Francisco Coréal (Correal) (1685), pelo comandante De Gennes Froger (1696), por William Dampier (1699), pelo autor desconhecido do *Jounal d'um Voyage* (1703), pelo engenheiro militar Amédée François Frézier (1714), por Le Gentil la Barbinais (1717), pelo tenente da marinha Johan Brelin (1756), as cartas escritas por Mrs. Jemima Kindersley (1764) e, finalmente, pela narrativa de Thomas Lindley (1803)[43].

Os mapas e notas de viagem desses viajantes representaram e descreveram a geografia, a administração, a população e o cotidiano da cidade de São Salvador da Bahia. Havia um interesse muito grande de alguns desses viajantes, mais do que outros, em registrar topograficamente o sítio urbano e relatar aspectos da vida econômica como, as questões voltadas para a produção da terra e a atividade comercial da principal cidade do Império Português nas Américas. A todos eles impressionava, desde a chegada na Cidade e enquanto permaneciam em Salvador, o tamanho da urbe e sua população, o grande volume de navios e mercadorias que atracavam e partiam dos ancoradouros e que passavam pelos estaleiros de construção naval na ribeira das naus e outros distribuídos em vários ancoradouros à beira mar. Do mesmo modo, enfatizavam o papel de grande entreposto comercial, o enorme movimento de embarque/desembarque e transporte de mercadorias que seguiam para a parte alta da cidade, as vilas do Recôncavo, as diversas comarcas e para outras capitanias[44]. É comum a todos eles o destaque dado à presença de navios estrangeiros atracados negociando e confirmam a importância do porto de Salvador da Bahia de Todos os Santos para a economia da metrópole e dos territórios coloniais portugueses.

É importante registrar o que relatam alguns desses viajantes. Nas primeiras duas décadas do século XVIII, dois viajantes franceses de passagem pela Bahia deixaram não só o

---

[43] TAUNAY, Afonso de Escragnolle, *Na Bahia Colonial* 1610-1764. Rio de Janeiro, 1925 [Paráfrase do fragmento de Jean François Coreal relativo ao Brasil], [Paráfrase do fragmento de François Froger relativo à cidade do Salvador], [Paráfrase do fragmento de François Froger relativo à ilha de Santa Catharina], [Paráfrase do fragmento de Lê Gentil La Barbinais relativo ao Brasil], [Paráfrase do fragmento de Jemima Kindersley relativo ao Brasil], BRELIN, Johan., *De passagem pelo Brasil e Portugal em 1756*, Instituto Ibero-Americano Gotemburgo Suécia, Casa Portuguesa: Lisboa, 1955; LINDLEY, Thomas., *Narrativa de uma viagem ao Brasil*, Brasiliana, Vol. 343, São paulo: Companha Editora Nacional, 1969.

[44] Fragmentos das edições foram publicados por TAUNAY, Afonso de Escragnolle. *Na Bahia Colonial 1610-1764 e o Rio de Janeiro de Antanho*, in Revista do Instituto Historico e Geographico Brasileiro (RIHGB), Tomo 90, vol. 144, Rio de Janeiro: 1929, pp. 244 a 538. Outra obra que merece referencia pela capacidade de síntese é um catálogo publicado por FRANÇA, Jean M C. & RAMINELLI, Ronald., *Andanças pelo Brasil colonial*: catálogo comentado (1503-1808), São Paulo: Ed. UNESP, 2009.

registro gráfico da cidade, como também uma descrição detalhada do movimento da praça comercial da Capital da Colônia.

O primeiro deles, o engenheiro militar, Amédée François Frézier, em viagem às colônias espanholas do Chile e do Peru, passou por dois portos brasileiros. Na viagem de ida, em 1712, esteve na ilha de Santa Catarina e dois anos depois, durante a viagem de volta à França, entre os meses de abril e maio de 1714, seu navio precisou passar por reparos e reabastecimento no porto de Salvador. Nesta ocasião, Frézier, apesar de não ter obtido permissão dos portugueses para fazer um levantamento topográfico mais detalhado de Salvador, afinal havia pouco tempo que vigorava o Tratado de Ultrech e ainda estava muito recente na memória dos vassalos portugueses, a tentativa de invasão do Rio de Janeiro por Duguay-Trouni, mesmo assim, aproveitou a oportunidade que teve para visitar a cidade e seus arrabaldes e elaborou uma planta pormenorizada da cidade seguida do seu perfil panorâmico (frontispício).

Suas impressões sobre o movimento do porto, também foram registradas numa declaração, em que destacava aspectos referentes ao volume, à periodicidade e à circulação de mercadorias entre a Bahia e as diversas praças comerciais com as quais mantinha negócio. Revelava também as vantagens econômicas advindas da atividade comercial para os grupos nela envolvidos:

> "Grande o comércio da Bahia, [...], o trafico de gêneros do país que tornava os seus habitantes abastados. Chegaram em março [...] vinte navios mais ou menos, saídos de Lisboa, carregados de panos de algodão e lã, sobretudo, destas fazendas, de que se serviam as mulheres para fazerem os rebuços de baeta, [...]. Importava a Bahia muitos gêneros europeus: biscoitos, farinhas de trigo, azeite, manteiga, queijos e das manufaturas inglesas; chapéus, meias, ferro, cobre, quinquilharias. A exportação consistia em açúcar, fumo, pau-brasil, balsamo de copaíba couros, ipecacuanha. Avultada também a importação de bugigangas destinadas a serem impingidas aos negros da Costa da África, em troca de marfim, pó de ouro e 'pau de ébano' [escravos], enviado às lavras do Brasil. Vinha também pano de algodão tecido no Cabo Verde, com destino no trafico africano"[45].

O segundo deles, o comerciante francês Le Gentil La Barbinais, em novembro de 1717, retornando de uma viagem de circunavegação, alegou precisar parar na Bahia para restaurar sua embarcação e reabastecê-la. O relato da aproximação da esquadra de La Barbinais em águas da Baía de Todos os Santos ratifica o que já foi descrito sobre a intensa fiscalização e restrições impostas pela Coroa à presença de navios estrangeiros nos portos brasileiros. Possibilita, igualmente, perceber a complexidade de funcionamento das práticas

[45] TAUNAY, A., *Op. Cit.*, pp. 345-6.

mercantis vigentes nos territórios coloniais, cuja dinâmica comercial dependia dos agentes régios e dos organismos portugueses coloniais e metropolitanos.

> "Recebeu-os o vice-rei, marques de Angeja, muito cortesmente, mas lhes foi logo dizendo que se via, embora muito contrariado, obrigado a lhes declarar que as ordens regias a respeito dos navios estrangeiros no Brasil eram peremptórias: dava-lhes *vinte e quatro horas de estada em águas portuguesas* a menos que não viessem colocar-se alo alcance das baterias dos fortes afim de receberem rigorosa visita das autoridades dôo porto. Supondo-se que a esquadrilha desconhecesse tais ordens é que haviam *os fortes dado um tiro para que não entrasse no porto*. Si contudo *os navios estavam tão maltratados assim pelo mar ser-lhes-ia concedida a licença impetrada*; a feição e a estima que ele consagrava, pessoalmente, á nação francesa induziram-no a ajudar os seus navegantes quando pudesse. Em todo o caso soubessem os comandantes que tanto rigor contra os navios estrangeiros provinha sobretudo da atitude e dos abusos dos Franceses.
> Vários barcos de França desobedecendo formalmente ao rei de Portugal haviam feito contrabando nas costas brasileiras e sobretudo carregado muito fumo para o Europa, defraudando a Fazenda real; daí a ordem regia ordenando o confisco de todos os navios estrangeiros, salvo casos muito especiais de força maior. Concertando-se os três comandantes, ficou resolvido que o navio do snr. de la Perche levantaria ferro, imediatamente, voltando á França depois da aguada, pois estava em condição de navegar.
> *O marques de Angeja, gentilmente porém, permitiu que se demorasse fora do porto uns dois ou três dias, consentindo ainda que recebessem provisões*.
> Os dois outros navios ancoraram no fundeadouro e logo depois recebiam oito guardas, que o Conselho da Fazenda (sic) mandara ficar a bordo. Houve expressa proibição de desembarque para quem quer que fosse, exceto para o capitão e um oficial, conduzidos, como reféns, á casa de um negociante da cidade.
> [...]
> Autorizados os Franceses a tomar casa na cidade sob condição de não comerciarem, de modo algum, o que lhes poderia provocar confisco dos navios, perceberam logo que tudo isto não passava de mero embuste e hipocrisia.
> Ao passo que as autoridades constantemente os incitavam a respeitar a proibição, os guardas, suas criaturas, viviam a fazer-lhes toda a sorte de propostas para a descarga das mercadorias, chegando a dizer que o negocio poderia ser feito mesmo a bordo. Á noite rondavam faluas e escaleres aos navios, mas eram de traficantes que vinham entabular propostas de comércio. A principio hesitantes, ignorando se se tratava ou não de alguma armadilha, acabaram os Franceses por negocias francamente".[46]

Pelo extenso relato acima, reproduzido por Taunay e atribuído a La Barbinais, pode-se observar que cabia ao maior representante régio na colônia, o Vice-rei e Governador Geral da capitania, acompanhar todo o protocolo definido pelas ordens régias vigentes. Desde a autorização para a entrada da esquadra e sua permanência em solo, como o acesso dos oficiais da alfândega para fiscalizar e impedir o comércio clandestino no porto da cidade. No entanto, percebe-se que havia certa permissividade por parte das autoridades e oficiais da administração colonial, denotando, inclusive favorecimento por parte do Marquês de Angeja, em relação à presença desses viajantes no território colonial.

[46] Idem, *ibdem*, grifo nossos, p. 355-362.

Ao que parece, esta prática de favorecimento era comum. Puntoni constatou a vigência dessa prática já no século XVII, também, na Bahia, afirmando que, "as estruturas de poder, na América portuguesa, (instituições, ofícios e práticas) se redefiniam, em conformidade com os diversos interesses em jogo, sejam eles conflitantes ou convergentes"[47]. Não foi por acaso que La Barbinais teve sua estadia prolongada por quase quatro meses, quando na verdade os dois ou três dias concedidos seriam suficientes para reparar o navio e abastecê-lo de suprimentos. Talvez, por isso, faça sentido o comentário feito pelo próprio comerciante francês à pessoa do Vice-Rei: "Homem prudente", [...], nada queria fazer sem audiência do Conselho, receoso de se tornar suspeito ao povo em geral que detestava o seu governo de severidade e integridade"[48].

O prolongado período que permaneceu na Bahia permitiu a La Barbinais expor aspectos da sociedade setecentista baiana, revelando informações valiosas sobre a cidade da Bahia e a movimentação comercial da praça baiana:

> "Grande o comércio, enorme o transito de mercadorias pela bahia de Todos os Santos. [...] (Na cidade baixa) onde nada havia de belo, nem de curioso, reinava enorme animação pelas ruas, e mesmo confusão, que tornavam a permanência ali incomoda e aborrecida. No arsenal e estaleiros reais grande azafama se notava. O rei fazia construir navios em numero avultado em todos os seus portos brasileiros, mas sobretudo nos do Rio e Bahia. Saiam muito mais baratos do que na Europa, sobretudo por causa das madeiras. [...]. Era o comércio do Brasil considerável, instigado sobretudo pelos hábitos de luxo dos brasileiros. Nas três frotas que vinham do reino para o Rio, a Bahia e Pernambuco apareciam em abundancia as sedas de Genova, as fazendas da Inglaterra e Holanda, os panos dourados e prateados de Paris e de Lion, vinho, azeite e carnes salgadas e farinha de trigo. Daqui, mediante a ação dos comissários dos negociantes de Portugal se encarregavam do embarque do açúcar, do fumo e do ouro, principalmente. Estava tudo amontoado nos trapiches, e a demora dos navios nos portos era pouca. (No momento da visita de La Barbinais, havia uma crise na industria açucareira, cuja produção se reduzia a 50% da anterior, compensada, em parte, pela receita do quinto do ouro. Diminuíra muito a exportação de gêneros, devido ao enorme afluxo de trabalhadores para as zonas de mineração, aqui em Minas. Era enorme a importação de africanos escravos, provocada pelo progresso da mineração do ouro. Entraram anualmente mais de 25.000, só na Bahia. Na cidade de S. Salvador habitavam mais de 15.000 cativos). As mercadorias com que iam os negreiros á Costa de Guiné comprar negros eram o fumo ou as fazendas grosseiras inglesas. Rendia muito o negocio, não havia duvida, mas ás vezes chegavam os navios negreiros vazios; os seu negros tinham perecido todos, graças ás epidemias ou ao banzo, a nostalgia do africano".

Convém observar que tanto Frézier quanto La Barbinais registraram, nos seus relatos, informações relevantes relativas à movimentação do porto de Salvador que coincidem em

[47] PUNTONI, P. *Op. Cit.,* p.175.
[48] UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. *Op. Cit*, p.106.

vários aspectos, principalmente, no que tange à exportação, importação e à redistribuição de mercadorias dentro da própria baía e entre as colônias.

As narrativas sobre a circulação de mercadorias, sobre a cidade e seu porto, não se restringiram a esses dois viajantes e à primeira metade do século XVIII. É possível perceber registros semelhantes ao longo de toda a centúria, como, também, no início do século XIX. Foram os casos das já citadas *cartas* escritas por Mrs. Jemima Kindersley (1764) e o diário de Thomas Lindley (1802-3).

Mrs. Jemima Kindsley era esposa de um militar inglês da Royal Artillery. Foi a primeira mulher estrangeira a deixar registradas as suas impressões sobre o Brasil[49]. Desembarcou na Baía de Todos os Santos, um ano após a transferência da Capital do Estado do Brasil para o Rio de Janeiro. Aportou no mês de agosto e, nesta ocasião, permaneceu na cidade por cerca de um mês. Já Thomas Lindley, um médico comerciante inglês, foi preso por quase um ano no litoral sul da Capitania da Bahia, em Porto Seguro, acusado de contrabando. Após ter sido posto sob custódia foi transferido para a Cidade da Bahia. Neste período, ficou preso na cadeia do Forte do Barbalho junto com sua mulher, no entanto teve sua prisão relaxada e pôde circular não só por Salvador como por freguesias rurais. Suspeito de ser maçônico, saiu da cidade foragido com a ajuda de um grande comerciante baiano, Antonio da Silva Lisboa, também ligado com a maçonaria.

Estes dois ingleses também descreveram aspectos do comércio, da paisagem, da vida local, dos costumes e da urbe. Deixam, igualmente, registros valiosos sobre o panorama econômico, o movimento do seu principal porto e também sobre a cidade.

Em agosto de 1764, logo após aportar na baía de Todos os Santos e no aguardo da autorização do governador para desembarcar na Cidade, Mrs. Kindsley fez questão de informar ao seu interlocutor as primeiras impressões sobre a Cidade e as pessoas com quem teve contato. Atribuiu a sua "impaciência para desembarcar" à visão que tivera da cidade, "que a distancia de onde estávamos pareceu encantadora". Havia avistado da embarcação a encosta da montanha, "com ruas de casas brancas que pareciam estar umas em cima das outras, intercaladas com pequenas plantações de cana-de-açúcar". A decepção que teve veio logo que o bote ancorou. A inglesa observou que, apesar de ser "grande e populosa", a cidade, que a distância lhe pareceu tão "encantadora", vista de perto, era na verdade uma desilusão e desabafa:

---

[49] FRANÇA, Jean M C. (Org. e Apres)., *Mulheres viajantes no Brasil* (1764-1820) : antologia de textos, Rio de Janeiro: José Olympio, 2008, p.15-7.

> "A sujeira que cobre [as casa] torna-se, então visível; as janelas, portas e gelosias de madeira, muito mal feitas e sem pintura, pioram ainda mais a aparência. A completa falta de elegância do conjunto, em suma, causa repugnância e rapidamente a ilusão se esvai [...] Na parte próxima ao mar, as ruas são estreitas e imundas, repleta de prédios que parecem lojas e abarrotados de negros de ambos os sexos"[50].

Prosseguindo com a sua narrativa, em uma visita autorizada aos arredores da cidade, Mrs. Kindsley descreve aspectos interessantes sobre a economia local. A inglesa identificou que os primitivos portugueses, proprietários de escravos e terras, localizadas nos arredores da cidade dedicavam-se à produção do açúcar e do tabaco. Contudo, destacava que, para aqueles "cristãos aventureiros", a possibilidade de enriquecimento estava na exploração das minas de diamantes e pedras preciosas. Reforçava a ideia afirmando que, apesar dos diamantes não serem tão valiosos quanto aqueles originários da Índia (Golconda), poderiam ter seu valor compensado com a extração de outras pedras, também valiosas, como a ametista e topázio.

> "Um pouco mais distante da cidade, sobretudo ao longo da costa, há grandes plantações de cana-de-açúcar e tabaco que demandam larga quantidade de escravos. Tais plantações pertencem aos portugueses que vivem em São Salvador. Todavia não é o tabaco, o açúcar ou a fertilidade da terra que tem atraído estes cristãos aventureiros para cá. O que os atrai são as riquezas escondidas nas entranhas da terra, às quais os índios nunca deram valor. As minas de diamantes pertencem todas ao rei e são uma importante fonte de suas riquezas, ainda que os diamantes daqui, de um tipo meio amarelado, sejam reputados menos valiosos do que aqueles da Golconda. Há também por aqui, ametistas e grande quantidade de topázios, que podem ser comprados a um preço muitíssimo baixo"[51].

O testemunho do primeiro relato feminino sobre a Bahia, um ano após a transferência da capital para o Rio de Janeiro, não deixa muitas pistas sobre o movimento do porto ou mudanças ocorridas na política de administração da cidade com o deslocamento da capital para outra capitania. Conquanto, a forma como Salvador era governada causou certa estranheza a Mrs. Kindsley, a ponto de fazê-la informar, com certa ironia, a seu correspondente:

[50] FRANÇA, Jean M C. (Org. e Apres)., *Op. Cit.*, p.37-43
[51] Idem, *Ibdem*, pp. 51-2.

> "O governo é uma coisa extraordinária, ao ponto de não saber se devo denominá-lo eclesiástico, civil ou militar. Há por aqui três autoridades que, segundo dizem, desfrutam de igual poder no governo: um bispo, um coronel e um magistrado civil. Os estrangeiros são mantidos a tal distancia, que me foi impossível saber quem está à cabeça do governo. Uma coisa, todavia, soubemos bem: não há empenho para nada, nem mesmo quando se trata de obter provisões e moradia. Tudo, ao fim e ao cabo, acaba por se arranjar, mas com muita demora e dificuldade, sob pretexto ou de que o coronel nada pode resolver, porque o governador se encontra ausente da cidade, ou de que o governador não pode deliberar, porque o coronel está fora; ou ainda, de que ambos estão impossibilitados de decidir sem a presença do bispo. Quando um estrangeiro é roubado ou passado para trás – e os portugueses são os maiores ladrões que há na terra – nunca se consegue obter qualquer reparação, em razão da velhacaria que mencionei"[52].

No momento da sua chegada, governava a Capitania da Bahia, desde abril de 1761, uma Junta constituída pelo Arcebispo D. Fr. Manuel de Santa Inês, ex-bispo de Angola, pelo Chanceler José Carvalho de Andrade e pelo Coronel mais antigo Gonçalo Xavier de Barros Alvim. A prática era comum na colônia, quando havia algum tipo de empecilho (ausência prolongada, demissão, morte súbita) que impedia a continuidade da governança da Capitania. A Junta era convocada, após uma votação feita entre os "homens-bons", para completar o mandato do governador que era de quatro anos. Desse modo, quando D. Antonio de Almeida Soares Portugal – 1º Marquês do Lavradio – morreu, com apenas cinco meses de governo, foi convocada essa Junta que permaneceu à frente da administração da Capitania até março de 1766[53].

Os depoimentos transcritos acima e os outros registrados nas cartas deixadas pela inglesa são uma fonte preciosa para quem deseja conhecer aspectos da sociedade colonial setecentista, sobretudo em relação à religião, aos usos e costumes e ao comportamento feminino, embora perpassem pelo crivo do etnocentrismo, do choque de valores e do distanciamento cultural da observadora. A descrição feita sobre aspectos da urbe, como arquitetura das casas, por exemplo, serve de contraponto àqueles coletados por outros relatos de viajantes aqui apresentados.

Os registros deixados por Thomas Lindley, durante sua forçada e prolongada estadia de um pouco mais de um ano, entre a Comarca de Porto Seguro e Salvador, renderam informações valiosas para o entendimento sobre os espaços da cidade e sua população. Do mesmo modo, auxiliou o conhecimento e interpretação do importante papel que a atividade

---

[52] Idem, *Ibdem*, pp. 40-1

[53] Segundo Vilhena, o 1º Marques do Lavradio, já se apresentava doente desde sua chegada à Bahia. Talvez o tempo que passou como Governador de Angola (1749-1753) tenha lhe deixado com a saúde fragilizada. Durante os cinco meses que permaneceu no governo, pouca coisa pode realizar. Só lhe sobrou tempo para executar as Reais Ordens tendentes de confisco, arrecadação, seqüestro e rematações dos bens dos extintos Jesuítas. Morreu aos 61 anos de idade. Neste VILHENA, Luis., *A Bahia no século* XVIII, Salvador: Ed. Itapuã, Col. Baiana, Vol.II, 1969, p.411-2.

mercantil representou para a "opulenta" Capitania da Bahia, no cenário colonial português, vista pelas lentes de um comerciante inglês.

Uma descrição assaz inusitada sobre a baía, feita por Lindley, revela quase como uma profecia, a tendência que Salvador abraçou ao longo de sua história:

> "[...] esse tranqüilo e vasto lago, [...] rodeado de terras exuberantes ricas em produtos naturais, quer para utilidade do homem quer para o supérfluo, e situado quase ao centro do globo habitável, sente-se que foi feita pela natureza para tornar-se o *empório do universo*"[54].

O comerciante inglês, durante os dois primeiros meses que permaneceu na prisão do Forte do Mar e mesmo após sua transferência para o Forte do Barbalho, onde ficou detido por dez meses, até a data da sua fuga, desfrutou de uma visão privilegiada da cidade e seu porto[55]. Observador atento e perspicaz, assistiu a inúmeros embarques e desembarques dos mais variados tipos de embarcações que circulavam pela baía. Na longa espera que lhe foi infligida, proveniente das acusações de contrabando e pirataria, testemunhou e registrou, no seu diário, perdas, naufrágios e arribadas de embarcações estrangeiras, sobretudo inglesas, inclusive a sua, em diversos pontos da baía de Todos os Santos[56].

Segundo Lindsley, apesar de Portugal possuir uma lei rigorosa para coibir o contrabando em seus domínios, "era costume haver apreciável contrabando" e frequentemente com a participação e conivência das autoridades que deveriam combater e impedir tal prática. No entanto, reconhecia que, após tudo o que havia passado e apesar de considerar sua prisão arbitrária e injusta, algumas mudanças em relação a essa questão estavam ocorrendo. Dizia que "agora [...], as leis que só existiam até então *pró-forma*, tem sido rigorosamente aplicadas". Impressionava a Lindley, o recrudescimento das autoridades portuguesas coloniais

---

[54] LINDLEY, T.*Op. Cit.*,, p.160

[55] Enquanto esteve no Forte do Mar, teve mais proximidade com as embarcações que chegavam de além-mar, através do grande movimento de entrada e saída do porto. Situado em posição central quanto à navegação, o forte era utilizado como armazém de pólvora a todas as embarcações que chegavam à baía, a exceção dos navios de guerra (p.72). O Forte do Barbalho ficava situado fora da cidade, num local elevado, dominando duas importantes saídas do interior da península (p.86). Thomas Lindley descreveu "a rica paisagem e os graciosos arredores" que podia desfrutar do Forte do Barbalho e registrou que "percorrendo com o olhar a cena em direção ao norte, e dirigindo-se para o lado dos verdes contrafortes da fortaleza de Santo Antonio, a atenção é despertada pelos confins da baía, que se avistavam além, azul, tranqüila e serena, assemelhando-se a um lago de água doce, coalhado de velas triangulares das canoas e barcos pesqueiros

[56] Durante o período que permaneceu na Bahia, Lindley registrou, ao menos, a presença de cinco embarcações de bandeira inglesa e uma espanhola: a perda de um navio inglês "nas proximidades de Santa Helena", cujo bote com três sobreviventes foi resgatado próximo a Porto Seguro; um navio de guerra inglês – North Brinton – pilotado pelo Comodoro Campbell; dois navios particulares que faziam a rota da Índia (Triton e Pricipe de Gales); dois brigues baleeiros (Vigilant e Anne-Augusta), tendo o primeiro aportado alegando "necessitar de reparos" e o segundo por naufrágio; e um outro brigue que teve avarias e foi reparado, contudo, ao chegar ao Rio de Janeiro, foi apreendido e confiscado. p.54-142.

em relação ao contrabando, ao rigor na fiscalização e intolerância à presença de estrangeiros contrabandistas na Colônia.

No dia 25 de agosto de 1802, ainda em Porto Seguro, mas sob custódia da Comissão[57] que fora enviada da Bahia para investigar o fato e deter os suspeitos para averiguações, Thomas Lindley fez o seguinte registro no seu diário:

> "*Em todas as visitas que fiz, neste país*, a geral ignorância dos habitantes sempre se patenteou. Se antes da minha prisão, revelaram certa reserva, agora, então, *o atrevimento deles é ilimitado e chega até ao insulto*, ao passo que eu só posso reagir com o reproche da queixa, que nada adiantam" [58].

Apesar da denúncia referir-se às possíveis "liberdades" tomadas e aos abusos praticados por algumas autoridades portuguesas, diante da condição de subalternidade, enquanto prisioneiro, é possível afirmar que o comerciante já havia estado nas costas brasileiras e tinha no "contrabando" uma de suas práticas de comercialização.

O diário de Thomas Lindsley destaca- se como pontuado antes, pela riqueza de detalhes ao descrever os acontecimentos da Cidade com o registro de observações sobre o povo, os costumes, descrições da paisagem, festas e procissões, além de orientar os comerciantes, principalmente os estrangeiros, com valiosas informações sobre as possibilidades de exploração das riquezas naturais existentes na Bahia. As tabelas de câmbio, de moedas e taxas alfandegárias nos três principais portos, anexas a sua obra, são complementos de uma outra com a localização geográfica precisa dos portos e enseadas da Colônia, confirmando que a Cidade da Bahia, constitui-se como uma cidade comercialmente ativa e uma praça mercantil pujante.

1.3 A CIDADE DO SALVADOR

Uma das mais interessantes descrições da cidade, feita no início do século XVIII, é a de Sebastião da Rocha Pita. Em sua obra publicada nos anos de 1730, Rocha Pita apresentou, ao longo das narrativas dos feitos dos governadores-gerais, aspectos da formação e crescimento da cidade, para descrever seu meio urbano e rural. Estes relatos serviram de base

[57] Esta Comissão foi constituída pelo desembargador do crime, Sr. Cláudio José Pereira Costa; pelo Capitão de Marinha, Sr. Brás Cardoso Pimentel; por dois escreventes de justiça e um interprete de inglês, Rinaldo José de Arroyo.
[58] VILHENA, L., *Op. Cit*., Vol. 1, p.48

para as descrições feitas, posteriormente, pelos importantes cronistas, José Antonio Caldas, José da Silva Lisboa e Luis dos Santos Vilhena[59], que elaboraram o que se pode chamar de uma apresentação da cidade do Salvador. Esta apresentação integra-se a esse estudo, acompanhada de duas representações gráficas, datadas da primeira metade do setecentos: a de Amadée François Frezier (1714) e a de Jean Massé (1717), que serviram de base para a elaboração das plantas e frontispícios de Caldas (1756) e Vilhena (1801).

Nas três primeiras décadas do século XVIII, Salvador era descrita por aqueles que a visitaram ou nela viveram e deixaram suas impressões, como:

> "A cidade com prolongada forma se estende em uma grande planície elevada ao mar, que lhe fica ao poente, e ao nascente lhe fica a campanha. Está eminente à dilatada povoação da marinha e aos repetidos portos donde se lhe sobe com pequena fadiga por capacíssimas ruas. Tem duas portas, uma ao sul [Portas de São Bento], e ao norte outra [Portas do Carmo], [...]. Por terra a maior defensa que lhe pôs a natureza, [...], é um dilatadíssimo dique, [...], que cortando os campos vizinhos à cidade, se lhe tem repesadas as correntes, por lhe reprimir as inundações, das quais a querer valer-se em apertos de guerra, bastarão para a defender dos maiores exércitos e dos inimigos mais porfiados e intrépidos"[60].

[59] PITA, Rocha., *Historia da América portuguesa*., Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1976.
[60] PITA, R., *Op. Cit*., p.46-8

FIGURA 2

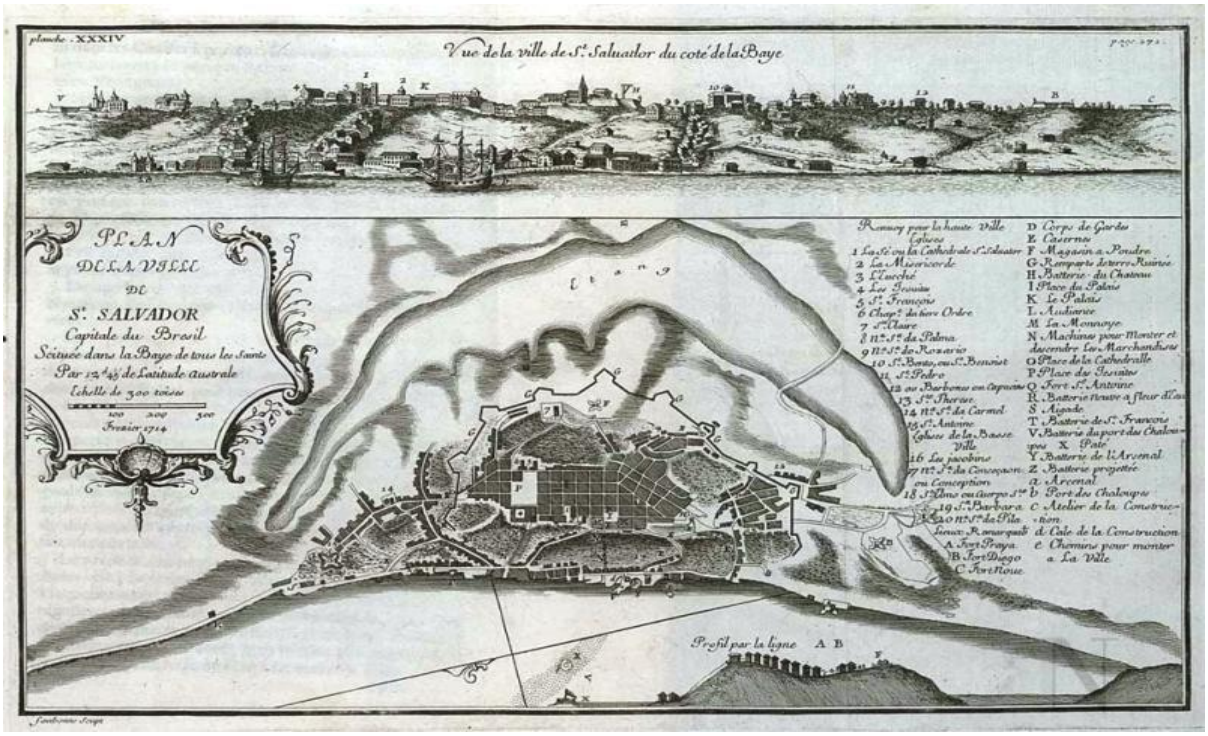


Figura 2: Plan de la Ville de St. Salvador Capitale du Bresil scituée dans la Baye de tous les Saints par 12d 45' de Latitude Australe / Frezier ; Fonbonne scupt. - Escala [ca. 1:17 000], 300 toises = [3,40 cm]. - 1 planta : água-forte, p&b ; 19,3x29,5 cm em folha de 24,1x35,3 cm.
Fonte : FREZIER, A. *Relation du Voyage de la Mer du Sud aux côtes du Chily et du Perou, fait pendant les années 1712, 1713 & 1714* / par M. Frezier, Ingenieur Ordinaire du Roy. - A Paris: Chez Jean-Geoffroy Nyon, Etienne Ganeau, Jacque Quillau, 1716. - Planche XXXIV, [entre p. 272-273], in Biblioteca Digital Mundial, 1714, disponível em «http://purl.pt/103/1/catalogo-digital/registo/193/193.html», acesso em 21/05/2012.

O mapa apresentado, apesar de ter sido elaborado em 1714, corrobora com a descrição feita dezesseis anos depois por Rocha Pita. A paisagem que se tinha da vista de Salvador da "costa da baía", pode ser conferida pelo frontispício localizado na margem superior (no primeiro quadro) da planta da cidade. Na margem inferior, observa-se o perfil (vista lateral) da cidade a partir do Forte do Mar e na margem direita contém uma legenda detalhada dos edifícios, praças, igrejas, fortes e baterias identificadas por Frézier, quando esteve na cidade.

A cidade do Salvador estava dividida em dois planos bem demarcados. Um localizado na planície sobre a encosta da montanha (Cidade Alta) e outro circunscrito na "marinha" ao pé da montanha (Cidade Baixa). Ambos compunham o núcleo urbano da cidade, formado até o século XVII, por seis freguesias (paróquias) ou bairros (São Salvador da Sé, Nossa Senhora da Vitória, Nossa Senhora da Conceição da Praia, Santo Antonio Além do Carmo, São Pedro Velho, Santana do Sacramento). A partir do século XVIII, mais quatro freguesias foram criadas: Santíssimo Sacramento da Rua do Passo e Nossa Senhora de Brotas (1718), Santíssimo Sacramento do Pilar (1720) e Nossa Senhora da Penha (1760). Além das

freguesias situadas no núcleo urbano da cidade, outras onze formadas entre os séculos XVII e XVIII, constituíam seu *termo* (área rural)[61].

O sitio que ocupava o alto da montanha e se estendia para "a parte do nascente em direção a campanha" – Cidade Alta – constituía a maior extensão da cidade. Neste local concentrava o núcleo populacional e o centro-cívico e administrativo com "pacatíssimas ruas, grandes edifícios, templos e casas públicas". O espaço que compreendia a região *intramuros*, tinha como limite as "portas de São Bento", pelo lado sul, "até as do Carmo", pelo lado norte. Abrangia "muitos edifícios, e Conventos. [...], duas praças (a do Palácio – I), onde residem os vice-réis, [...] a Casa da Moeda, [...] a Casa de Câmara e Cadeia, [...] e [...] a Casa da Relação, e (a dos Jesuítas – P) esta praça se comunica a toda a cidade com [...], no seu principio, a Igreja do Colégio dos Padres da Companhia, [...] a Capela dos Terceiros de S. Domingos. Toda esta praça é cercada de muitos edifícios, e se comunica a todos os bairros [...]". Faziam parte desse espaço *intramuros*, duas freguesias: a de São Salvador da Sé, fundada ainda em meados do século XVI, e a do Santíssimo Sacramento da Rua do Passo, criada na segunda década do século XVIII.

O espaço *extramuros*, desde a fundação da cidade, apresentava-se "em muito crescimento". Compreendia os bairros "que circunda[va]m o seu âmbito, [...] o bairro de S. Bento, que entre todos é o maior; e mais aprazível sentado sobre uma planície com largas ruas, famosos Templos, e asseadas casas; o de S. Antonio Além do Carmo; [...]; da Palma; do Desterro; e da Saúde"[62]. As principais freguesias que faziam parte desse espaço *extramuros* eram: N. Sra. da Vitória, São Pedro Velho, Santana do Sacramento e Nossa Senhora de Brotas.

A ligação entre a Cidade Alta e Cidade Baixa se fazia, à época de Caldas (1756), por "dez ladeiras", construídas para promover a transferência e a circulação de pessoas e das mercadorias de um lugar para outro. No mapa apresentado, já era possível identificar, ao menos, cinco delas, a do Taboão, da Misericórdia, da Praia, do Pau da Bandeira e da Conceição da Praia ou Preguiça. Com a mesma finalidade comercial, o Guindaste dos Padres, no Colégio dos Jesuítas, também era mais uma possibilidade de ligação entre os dois planos da Cidade. Ainda pela mesma planta, é possível visualizar na letra **(N)** os planos inclinados, que Frezier descreve com riqueza de detalhes:

---

[61] SOUZA, Avanete., *Op. Cit*., p.27

[62] CALDAS, José Antonio., *Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, in Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 57, Bahia: Seção da Escola de Artífices da Bahia, 1931, p.02-4

> "como a cidade está num alto muito íngreme, construíram-se três máquinas para fazer subir e descer mercadorias da cidade alta ao porto; uma é dos Jesuítas e serve não sòmente ao publico como também àquela congregação, que certamente não é inimiga do comércio. Estas máquinas consistem em duas grandes rodas de tambor, montadas num eixo comum, sobre o qual passa um cabo amarrado a um trenó ou carro. Este transporta os fardos de mercadorias, pela ação dos pretos que, caminhando dentro de rodas da máquina, enrolam o cabo no molinete; e assim o trenó não acha resistência e escorrega facilmente sobre um *chassis* contínuo desde o alto até em baixo da montanha, num comprimento de cerca de 140 braças [+/- 310m] [...]"[63].

Igualmente, no mesmo mapa, podem ser identificados: "o fortim da praia da Jequitaia **(R)**, lugar onde se fazia aguada de Àgua de Meninos e próximo ao forte **(S)**, o forte de Santo Antonio Além do Carmo **(Q)** e os quartéis dos soldados da Armada **(E)**, [a igreja de] N. Sra. do Pilar **(20)**, bateria de São Francisco **(T)**, a Ribeira das Naus **(d)**, bateria da Ribeira **(V)**, porto da Ribeira **(b)**, bateria do Arsenal **(Y)**, Arsenal **(a)**, [a igreja de] N. Sra da Conceição da Praia **(17)**, bateria projetada **(Z)** e Forte da Praya **(A)**"[64]. Todos localizados na Cidade Baixa, num espaço limitado entre a encosta da montanha e a beira do mar (marinha). A estreita faixa de terra que ia "desde a Preguiça até a Jequitaia", tinha de distancia não mais que "um quinto de légua, aproximadamente, 1.200 metros"[65] e era circunscrito por duas construções religiosas: a já citada basílica de N. Senhora da Conceição da Praia e a igreja de N.Sra. do Pilar.

Era nesta parte ribeirinha da cidade, ou "bairro da Praia", apelido dado à "marinha" ou, simplesmente, Praya, onde se localizavam a zona comercial e de serviço da cidade. Local onde o comércio desenvolvia suas atividades e de grande circulação de pessoas, de mercadorias e principal acesso marítimo à Cidade da Bahia. Compreendia, até 1720, apenas a freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia, com duas importantes paróquias, a de N. Senhora da Conceição e a do Pilar e parte da de N. Sra da Vitória. Em 1720, com a expansão da cidade, foi criada a freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar e a distante Nossa Senhora da Penha (1760), "que avançava pelos alagadiços pantanosos, dobrava o porto dos Tainheiros e ia abrigar-se na enseada mansa, alcançando os subúrbios"[66].

---

[63] FERREZ, Gilberto., *As cidades do Salvador e Rio de Janeiro no século XVIII*, Rio de Janeiro: IHGB, 1953, p.8.

[64] Idem, *Ibidem*

[65] Para uma descrição pormenorizada desse sítio, ver a excelente dissertação de mestrado, recentemente defendida no programa de pós-graduação da Universidade Federal da Bahia: SOUZA, Candido Eugenio D., *"Perseguidores da espécie humana":* capitães negueiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII, Dissertação de mestrado, inédita, Salvador: PPGH-UFBA, p. 51.

[66] NASCIMENTO, Anna Amélia V., *Dez freguesias da cidade do Salvador*: aspectos sociais e urbanos do século XIX, Col. Bahia de todos, Salvador: EDUFA, 2007, p.49.

Comparando o panorama do "bairro da Praia" elaborado por José Antonio Caldas, apresentados a seguir, com o representado na parte superior do mapa, percebe-se a dimensão do crescimento que a cidade alcançou ainda na primeira metade do século XVIII, num pequeno intervalo de quatro décadas.

FIGURA 3

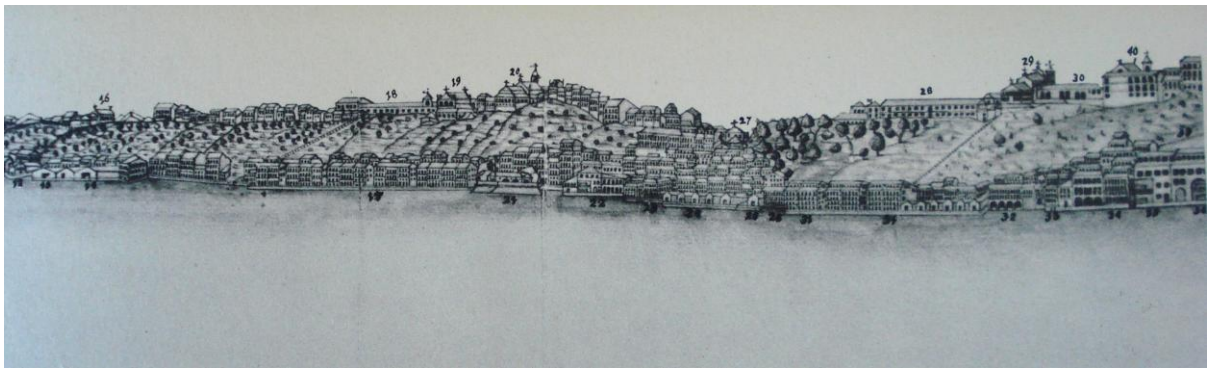


Figura 3: "Elevação e Faxada que mostra em Prospeto pela marinha a Cidade do Salvador Bahia de todos os santos, Metrópole do Brazil aos 13º de latitude p.ª a parte do Sul, 345º 36' de longitude. Bahia e de abril 13 de 1758. Tirada por Jozé Antonio Caldas em (24-6-1756)".
Fonte: FERREZ, Gilberto., *Op. Cit.*, p.25.

FIGURA 4

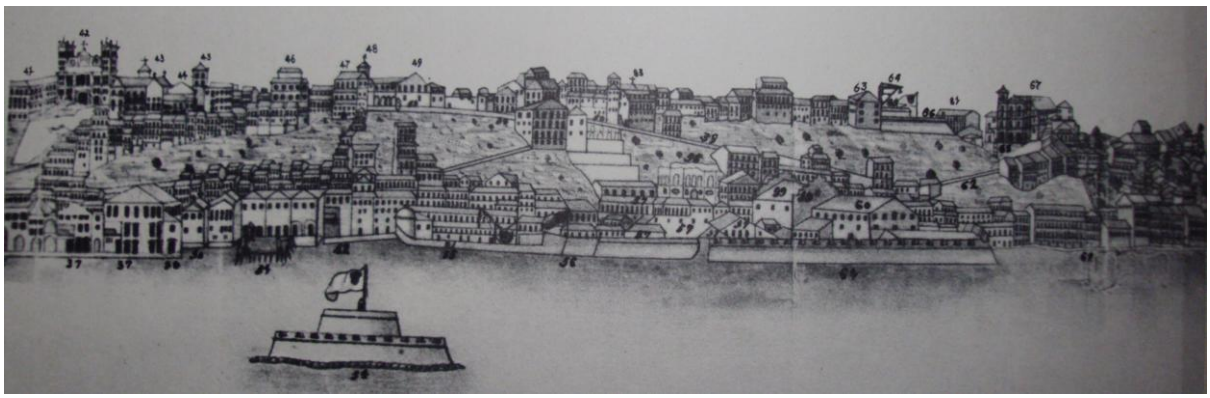


Figura 4: "Elevação e Faxada que mostra em Prospeto pela marinha a Cidade do Salvador Bahia de todos os santos, Metrópole do Brazil aos 13º de latitude p.ª a parte do Sul, 345º 36' de longitude. Bahia e de abril 13 de 1758. Tirada por Jozé Antonio Caldas em (24-6-1756)".
Fonte: FERREZ, Gilberto., *Op. Cit.*, p.26.

Espalhados pelas duas freguesias que compunham a "Praya", encontravam-se, além dos edifícios, igrejas, fortes e fortins, baterias e quartéis, indicados nos frontispícios, muitas "casas de moradas" pertencentes a maior parte dos comerciantes, inclusive, alguns dos mais ricos da Bahia. Sobre estas "casas de morada", Rocha Pita já havia deixado seu depoimento,

confirmado, por outros que aqui estiveram, e, igualmente, referendado pelas imagens contidas nos frontispícios elaborados por Caldas, apesar de vinte e seis anos depois.

Eram "magníficas e mui elevadas, umas se fabricavam sobre o mar e outras encostadas aos penhascos da terra, abrindo-se neles por muitas partes, com grande artifício e despesa, repetidos trânsitos, para subir com mais brevidade a todas as da cidade"[67]. As edificações eram feitas de forma regular e tinham a aparência imponente, "ocupando quatro a seis quarteirões de sobradões de quatro [ou cinco] pavimentos com cinco metros de pé direito"[68]. A (Figura 5) ajuda a visualizar com perfeição a clássica descrição da casa de um grande negociante já comum na década de 1730.

> "[...] no térreo o armazém, deposito de mercadorias; no primeiro andar, os aposentos da família do comerciante; no segundo, abrigam-se os caixeiros; no terceiro, a escravatura, no quarto e quinto, novamente as mercadorias [...] O resto da população quando é comerciante com loja, mora na sobreloja, senão nos cômodos em que são divididas as casa"[69].

FIGURA 5

Figura 5: "Cais das Amarras". Década de 1870, século XIX. Acervo fotográfico do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, Salvador-BA.
Fonte: Autor Desconhecido – Reprodução fotográfica de Josué Ribeiro., *Apud* TEIXEIRA, Cid., *Op. Cit.*, p.16.

[67] Pita, Rocha., p.49-50.
[68] FERREZ, Gilberto., *As cidades do Salvador e Rio de Janeiro no século XVIII*, Rio de Janeiro: IHGB, 1953, p.64.
[69] MATTOSO, Kátia, p.175. A autora destaca que nos inventários pos-mortem pesquisados por ela, sobretudo os do século XIX, não foram encontradas muitas informações sobre a disposição e número de cômodos das residências.

Contemporâneo ao frontispício, o testemunho deixado por Johan Brelin atestava a grandiosidade das residências e, igualmente, evidenciava o dinamismo econômico e urbano da cidade. Pouca coisa se sabe sobre este viajante sueco que visitou Salvador em 1756[70]. Entretanto, o tenente da marinha sueca viu, descreveu e noticiou a cidade, as igrejas e os edifícios desenhados por Caldas.

> "assente por diversas elevações íngremes, o que dá a cidade um aspecto grandioso e agradável, particularmente porque entre as casas se estenderem belos pomares. Além disso as ruas são irregulares e em alguns passos difíceis de transpor, pelo que se tem de subir e descer por escadarias longas e íngremes (...) Todas as casas são construídas de pedra à maneira espanhola ou portuguesa, com janelas de balcão rodeadas de ornamentos em madeira, pois o vidro aqui é muito dispendioso, existindo apenas nas casas mais nobres e nas magníficas igrejas e conventos. Contam-se nesta cidade mais do que 130 igrejas e 186 (sic) conventos, tão abundantes em ouro e prata que se existissem igrejas semelhantes na Europa, onde o ouro é mais caro, seriam visitadas como grande maravilhas"[71].

Lançando um olhar cuidadoso sobre as vistas parciais do frontispício, iniciada na (Figura 3, p. 44), seguida pela (Figura 4, p.44), na linha banhada pelo mar é possível visualizar melhor, não só esta parte da cidade, como também a importância do seu comércio. Seguindo sempre da esquerda para a direita, encontram-se os seis trapiches, existentes na Praia: o de Manoel Martins Afonso **(13)**, o do Barnabé **(14)**, o do Julião **(22)**, o dos Religiosos de S. Felipe Nery **(36)**, o de José Pires de Carvalho **(37)**, vulgarmente chamado "Peso", ou "Casa" do fumo, e o do Azeite de Peixe – óleo de baleia **(52)**. A numeração exposta no frontispício desenhado por Caldas, prossegue com os edifícios de números **(35)**, que na fonte está sem identificação, e o de número **(36)**, denominado Trapiche dos Religiosos de S. Felipe Nery. Ao que parece, os dois prédios tornaram-se, a partir do final do século XVIII e inicio do XIX, os trapiches, das Grades de Ferro e dos Padres de Quintal, respectivamente, conforme consta no frontispício elaborado, em 1801 por Vilhena (ver Anexo 8.1, p.238).

Os trapiches eram os locais onde as mercadorias ficavam armazenadas aguardando a partida das embarcações e frotas para Lisboa ou para outros portos das colônias ou de ultramar. Pode-se destacar o do Julião de Souza, ou simplesmente Julião, e o de Pires de Carvalho ou do "Peso". Nestes dois trapiches, todo o fumo, segundo maior produto de exportação da Colônia, recolhidos dos quatro trapiches de Cachoeira, um de Santo Amaro e

[70] Segundo Moema Parente, foi "considerado o primeiro sueco a chegar à cidade do Salvador". AUGEL, Moema Parente., *Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista*, São Paulo: Ed.Cultix/MEC, 1980, p.25.
[71] BRELIN, Johan., *De passagem pelo Brasil e Portugal em 1756*, Lisboa, 1955, p.104-5, *apud* FERREZ, Gilberto., *Op. Cit.* p.27.

um de Maragogipe, era embarcado pelo porto Nossa Senhora da Conceição da Cachoeira para o de Salvador.

Segundo Nardi, o fumo, proveniente do Recôncavo a ser utilizado no comércio de escravos, já chegava do porto Nossa Senhora da Conceição da Cachoeira semi-manufaturado em forma de muitos fios enredados em bolas de fumo. Estas, por sua vez, eram enroladas num pau ou embaladas em bolsas de couro. No trapiche do Julião, após desembarque, o tabaco era preparado, trançado e enrolado em forma de cordas por escravos alugados e de propriedade do trapiche. Neste momento, a vigilância era muito grande, para se evitar adulteração ou desvio do produto. Uma vez em forma de rolos, o tabaco seguia para o trapiche do "Peso". Neste local, funcionava a Alfândega e Intendência do Tabaco. Após passar pelo processo de beneficiamento descrito, o tabaco em bolas ou pau era pesado, marcado e taxado[72].

Vizinho ao trapiche do "Peso" estava a pequena, mas não menos importante, Igreja do Corpo Santo **(50)**. Segundo o historiador Candido Domingues Souza, "a presença do culto ao Corpo Santo era significativa para aquele local", uma vez que "São Frei Pedro Gonçalves, mais conhecido como Corpo Santo ou Santelmo, [era] o padroeiro dos homens do mar"[73].

Outras importantes edificações localizadas na praia que dizem respeito à capacidade mercantil da praça da Bahia eram os Cais e Armazéns aí existentes. É possível identificar os cais: do Dourado **(17)**, do Sodré **(23)**, dos Padres da Companhia de Jesus **(24)**, Novo – ainda inacabado, em 1756 – **(25)**, da Farinha ou da Lixa **(31)**. Tudo indica que, assim como os trapiches, durante a segunda metade do século XVIII, tenha havido modificações urbanas neste sítio, pois ao confrontar os frontispícios de Caldas (1756) e o Vilhena (1801), percebe-se que os cais dos Padres da Companhia de Jesus **(24)**, cede lugar ao cais Novo **(25)**,

[72] Segundo Nardi, o trapiche dos Pires de Carvalho, uma das mais importantes e influentes famílias da Bahia, desde 1699, obteve o privilégio e o monopólio da propriedade do único trapiche que servia de alfândega do tabaco. Em troca de assumir todos os encargos concernentes à manutenção e conservação da estrutura e as despesas com o pagamento de salários, à Fazenda Real, seus proprietários receberam o privilégio e monopólio da propriedade da Alfândega do tabaco. Auferindo, também, a renda de diversos direitos pagos pelo fumo no mesmo trapiche. NARDI, Jean Baptiste., *O fumo brasileiro no período colonial*, São Paulo: Brasiliense, 1996, pp. 51-54 e pp. 98-9, ver também SOUZA, Candido E., *Op. Cit*, p. 61.

[73] No seu trabalho sobre os capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII, o autor caracteriza como homens do mar os indivíduos que estavam envolvidos nas viagens marítimas e viviam pouco na terra: pilotos, marinheiros, capitães de navios, alguns armadores ou senhorios das embarcações, enfim, todos aqueles que estavam envolvidos no "cotidiano de longas jornadas entre uma costa e outra". SOUZA, Candido E., *Op. Cit*, pp. 52 e 85. O historiador Cid Teixeira completa esta explicação. Segundo ele, São Pedro Gonçalves era também, além do padroeiro dos homens do mar, o dos pescadores. Muito referenciado em Portugal, não como um "santo do hagiológio católico, mas um fenômeno da natureza santificado. O fogo de Santo Elmo – que é um incidente técnico de eletricidade estática – faz com que as pontas metálicas dos mastros e os metais evidentes, os metais visíveis nos conveses das caravelas, ficassem exibindo luminosidade de eletricidade estática nas suas pontas durante as tempestades. Fogo de Santo Elmo que se transformou em corpo santo, por isso igreja de São José do Corpo Santo". TEIXEIRA, Cid., *Salvador*: *Historia Visual* – Do Comércio à Ribeira, vol. 7, Salvador: Correio da Bahia, 2001, p.06.

provavelmente já concluído em 1801. Quanto ao da Farinha ou da Lixa **(31)**, que no frontispício seguido por três edificações sob a numeração **(32)**, **(33)** e **(34),** sem identificação na fonte, ao que parece, tornaram-se os cais para o embarque de diferentes mercadorias: da Lenha, da Cal, da Louça e da Farinha.

Quanto aos Armazéns, podem ser vistos na (Figura 4, p.44). O único identificado no frontispício de Caldas é o Armazém do Sal **(59)**, que não aparece mais em 1801. Entretanto, as edificações que aparecem entre a Ribeira das Naus **(55)** e a Bateria Nova da Ribeira **(61)** foram requalificadas e ampliadas ao longo da segunda metade do XVIII, respectivamente, cedendo lugar ao Arsenal da Marinha. Aí estavam um fortinho uma pequena caldeira, uma bateria, os armazéns do Arsenal, morada do Intendente da Marinha, os quartéis dos oficiais e a tulha ou Celeiro Público, construído só em 1785[74].

Por fim, bem próximo estava o Porto e Prainha da Preguiça **(69)**, onde se podia encontrar diversos estaleiros para reparo de embarcações. Em frente a toda esta linha litorânea, guardando a zona comercial e as residências dos comerciantes, estava o Forte do Mar **(54)**, entrada obrigatória por onde passavam todas as embarcações que chegavam à cidade. Ainda neste trecho da praia, dois prédios merecem destaque: o prédio da Alfândega **(51)** e Ribeira das Naus **(55)**.

A casa da alfândega vista no frontispício foi a segunda a ser construída na cidade. Aí também funcionou o peso da parte baixa[75], construído por volta de 1700. Localizado à beira-mar, na esquina da rua das Portas da Ribeira com o Largo da Ribeira. Esse prédio desabou em 1743. Restaurado em 1746 aí permaneceu até meados do século XIX, quando um novo prédio foi construído para abrigar a "Alfândega Nova", no local onde hoje funciona o Mercado Modelo, bem em frente ao Elevador Lacerda, na atual Praça Cayru[76].

Peças essenciais para a política econômica da metrópole na colônia, as alfândegas foram instituídas para a cobrança da dizima de gêneros que circulavam pelos portos do mar, sobretudo de tributos de entrada, mas também de saída das mercadorias[77]. Dos impostos arrecadados pela coroa, a alfândega tinha papel fundamental nas receitas do reino, por isso dependiam da administração central. Quando da sua criação (1548), o Provedor-Mor da

---

[74] Sobre o Celeiro Público ver o trabalho de SIMÔES FILHO, Afrânio M., *Política de abastecimento na economia mercantil*: O celeiro público da Bahia (1785-1866), Tese (Doutorado em História), Salvador: UFBA-PPGH, 2011.

[75] Chamava-se peso aquela casa que tinha os padrões de peso e de medida para os grandes negócios de exportação. TEIXEIRA, Cid., *Op. Cit.*, p.07.

[76] TERCEIRA CASA DA ALFANDEGA DE SALVADOR. Disponível em «http://www.portalmercadomodelo.com.br/historia-do-mercado-modelo-de-salvador/terceira-casa-da-alfandega.html». Acesso: 08/06/2012.

[77] SOUZA, Avanete., *Op. Cit*., p. 72-4.

Fazenda Real era a autoridade de maior graduação da Fazenda Colonial. A ele estavam subordinados outros oficiais como: provedores de capitanias, responsáveis pelo cumprimento das exigências e normas fazendárias, escrivães, os juizes dos feitos da fazenda, o procurador da coroa, além dos oficiais de contabilidade e tesouraria. A grande maioria dessas funções era arrendada e a "propriedade" passada para os arrendatários que recebiam o privilégio e às vezes o monopólio na cobrança dos direitos e tributos sobre os produtos e a circulação de mercadorias[78], como referido anteriormente em relação à administração do Trapiche do "Peso" pela família Pires de Carvalho.

A Alfândega da Bahia[79], na época em que o frontispício foi elaborado, tinha como Provedor-Mor da Fazenda Real, Manoel de Mattos Pegado Serpa[80], autoridade influente e

[78] Segundo Avanete Souza, o Estado Português estruturou princípios e normas que articularam os interesses da coroa com os dos vassalos, tanto da metrópole como os d'além mar. Práticas responsáveis pela sustentação de todo o regime mercantilista colonial e o sistema fiscal foram adequadas à realidade das colônias ultramarinas no processo de colonização ibero-americana. No Império português privilégios e monopólios que se situavam na raiz do processo de centralização política no Reino tornaram-se sustentação da expansão marítima. Desse modo, a Coroa além de livrar-se dos encargos relativos à montagem de um aparelho burocrático-administrativo mais refinado, desobrigava-se do investimento imediato para atender tal finalidade, contando com fundos certos e com mais flexibilidade para lidar com as receitas e despesas do reino. Por outro lado, o sistema de arrendamentos e contratação, por particulares, de serviços e funções, que teoricamente era privativo do Estado, foi amplamente utilizado pela Coroa como prática de sua política fiscal. Através desse sistema, os contratadores assumiam o direito legal e institucionalizado para explorar a produção e o comércio de mercadorias e cobrar direitos e tributos. Tornaram-se, assim, parceiros da coroa na empreitada de investir e mesmo executar, em nome do Estado, algumas de suas funções, todas aquelas que requeriam disponibilidade de capitais e estrutura administrativa correspondente. Tanto a arrecadação de impostos (inclusive o dízimo real) como a comercialização de produtos, que eram monopólios reais (pau-brasil, tabaco, sabão, azeite de baleia e o sal), puderam ser realizados nesse sistema. A única exceção era a arrecadação dos quintos do ouro, que era executada direta e exclusivamente por funcionários régios e fiscalizada e controlada pelo poder central.

[79] SALGADO, Graça. (coord)., *Fiscais e Meirinhos:* a administração no Brasil colonial, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985, pp.83-95. Com a intensificação da atividade mercantil na colônia e a descoberta das minas de ouro na região centro-oeste, em finais do século XVII e inicio do XVIII, ampliaram-se os interesses portugueses por sua colônia americana. Daí a necessidade de se instituir mudanças importantes na organização fazendária que definissem mais especificidades aos cargos ligados à administração fazendária. Foi instituído o *Conselho de Fazenda*, separou-se o cargo de *juiz da Alfândega* da figura do *provedor da capitania*, foram criadas, a *Superintendência do Tabaco* (órgão alfandegário especial, destinado a promover e controlar o comércio desse produto), e a *Intendência do Ouro*, submetida com todos seus oficiais ao governador geral de cada capitania. Após 1750, muitas modificações foram processadas na administração fazendária em todas as áreas fiscais. A tentativa de um controle mais rigoroso da administração da Fazenda, instituído no período pombalino, se traduziu na adoção de um novo esquema funcional na estrutura fazendária não mais centrada nas autoridades hierárquicas territorialmente isoladas, que detinham atribuições muito extensas, mas de pouca aplicabilidade efetiva. Por exemplo, em 1751, foram instituídas *Casas de Inspeção*, nos principais portos da Colônia (Rio de Janeiro, Bahia, Recife e Maranhão), que deveriam reger o comércio do açúcar e do tabaco, incentivando a produção de tais produtos. A partir de 1761, com a criação de *Erário Régio*, órgão central de Fazenda da Metrópole, os métodos de arrecadação e contabilidade do Reino foram alterados drasticamente. As provedorias das capitanias foram sendo transformadas em *Juntas de Fazenda*, diretamente subordinada ao Erário português e presidida pelo vice-rei, na capitania sede e pelos governadores, nas demais capitanias. Todo o controle contábil passou a ser feito pelas *juntas* que formalizava e pagava as folhas civil, militar e eclesiástica e administravam e arrecadavam todas as rendas régias, conforme as ordens expedidas pelo Erário. Essas mudanças dão prosseguimento e em 1770, o Conselho de Fazenda e o cargo de provedor-mor foram extintos, cabendo a gerencia dos almoxarifados régios à Intendência da Marinha e Armazéns Reais. Sobre as receitas e despesas das alfândegas ver também, MAURO, Frederic., *Op. Cit*. 224-244 e SOUZA, Avanete., Op. Cit., p.111-130.

poderosa em Salvador, que respondia pelos cargos de Vedor Geral do Exército e de Juiz privativo dos feitos da Fazenda e Contadoria. Segundo José Antonio Caldas, trabalhavam no prédio da Alfândega vários subordinados a ele:

> "um escrivão com seis oficiais para expedição deste Tribunal nos quais entra o Oficial Maior que serve nos impedimentos do dito escrivão; um Contador-Geral, um escrivão dos contos; um Tesoureiro Geral, um ajudante do tesoureiro, um escrivão da receita e da despesa do dito tesoureiro; um Porteiro e guarda-livros, dois contínuos; um Almoxarife dos Armazéns dos Materiais da Coroa, um escrivão do Almoxarife; um Almoxarife dos Armazéns dos Mantimentos, um escrivão do dito; um Almoxarife das Munições de Guerra, um escrivão do dito; um Escrivão dos feitos e execuções da fazenda real, um solicitador da mesma Fazenda; um Meirinho das execuções da mesma; e um Escrivão da sua vara".

O cronista de *Notícias Gerais* nos informa ainda que, da mesma forma, muitos dos oficiais empregados na Ribeira das Naus, também estavam sujeitos e eram nomeados pelo Provedor-Mor da Fazenda Real:

> "assalariados [...] que labutam no arsenal, e Ribeira das Naus, e as expedições marítimas para que há um oficio de Patrão-Mor que cuida da boa conduta das Naus da Coroa, um Mestre Construtor delas, um Mestre Calafate; um Mestre de Carretas para a artilharia; um Apontador; um Feitor; um Guarda da Ribeira; um Guarda da Feitoria, ou arsenal; um Porteiro; um Mestre de Barca de ElRey; um Patrão dos Forçados das Galés, dez homens remadores do escaler, e um Patrão dos remadores do escaler"[81].

Receber desta forma a propriedade desses ofícios, cujos privilégios eram cedidos pelo Rei e mantidos, muitas vezes de forma hereditária, permitia a estes oficiais serem dotados de poder político e prestígio social diante das atribuições que desempenhavam e, em troca, a Coroa aumentava as suas receitas através da disponibilidade de capitais e viabilizava a estrutura administrativa correspondente. Para exemplificar, a função de Provedor da Alfândega de Salvador, desde a sua criação (1549) até o final do século XVIII, foi exercida apenas por duas famílias (Argolo e Costa de Almeida). Entre 1756 e 1758 a propriedade pertencia à família Costa e Almeida[82].

---

[80] Este Provedor-Mor foi acusado e preso em outubro de 1766. Fugiu e foi recapturado em junho de 1767, sob a acusação, entre outras coisas de "descaminhos da Fazenda Real". Além dos descaminhos das fazendas que vinham da Índia, foi acusado de superfaturamento, formação de quadrilha e abuso de poder. Mantinha uma forte relação com o Vice-Rei da Índia, o Conde de Ega. Foi preso duas vezes e conseguiu fugir da cadeia. Recapturado ficou preso na Cadeia da Cidade. AHU-CA- (concluir a referencia).

[81] CALDAS, José A., *Op. Cit.*, p.45.

[82] ALFANDEGAS. In: Memória da receita Federal. Disponível em « http://www.receita.fazenda.gov.br/Memoria/aduana/administracao/reparticoes/colonia/alfandegas/default.asp». Acesso em 12/06/2012.

Fica evidente, no trecho transcrito, que a nomeação dos oficiais, a administração e o bom funcionamento, manutenção da estrutura e fiscalização da Ribeira das Naus e do Arsenal eram de responsabilidade do Provedor Mor da Fazenda Real e do Provedor da Alfândega. Talvez por isso, a necessidade de se erigir a Ribeira das Naus, como um anexo à Casa da Alfândega.

A área de construção naval que compunha a Ribeira das Naus, em Salvador, instalada oficialmente em 1550, destinava-se a alojar os estaleiros reais de construção naval e de reparos, inclusive a "querenagem" (limpeza do casco). Nessa época e por mais dois séculos, foram dirigidas pelos "patrões-mores" aos quais cabia, entre outras atribuições fiscalização do porto e inspeção dos armazéns onde se guardavam os implementos e provisões necessárias aos reparos das embarcações que aí arribavam.

Durante os séculos XVII e XVIII, fica evidente a notável evolução da construção naval, sobretudo, devido à alta qualidade e abundância das madeiras encontradas nas matas da colônia, principalmente, na capitania de Ilhéus. Em razão desta evolução, a partir de 1651, a Coroa decidiu instalar na Cidade da Bahia o Arsenal da Marinha, principal estaleiro do Portugal ultramarino, especializado na construção de navios de alto bordo ou grande tonelagem.

José Roberto Amaral Lapa destaca a intensa atividade desse estaleiro régio, não só pela extração e beneficiamento de madeira, mas pelo beneficiamento de peças para a construção naval. O cuidado que a Coroa destinou a "indústria naval" fica evidente, a partir da segunda metade do século XVIII, quando se pode observar um maior controle oficial sobre os processos de extração, beneficiamento e transporte de madeiras. Indícios de controle são também sinalizados pelo aumento significativo das ordens e provisões régias e alvarás passados pelo Rei, em atenção às demandas e solicitações da administração colonial, no que diz respeito à obtenção de matéria-prima, ao recrutamento e alargamento da mão-de-obra qualificada e especializada.

Por outro lado, a isenção de tributos e autorização para construção de embarcações demonstram uma preocupação crescente, por parte da Coroa, em incentivar e desenvolver essa atividade. Relações de provisões expedidas pelo Real Erário, na década de 1770, "concedendo a graça de não pagarem direito no consulado de saída na Alfândega da Bahia os materiais e aprestos [...] necessários para a construção dos navios [...] fabrica[dos] na Bahia" a pedido de vários negociantes aqui estabelecidos, podem confirmar essa tendência. A ordem régia era clara no seu texto:

> "Faço saber a Junta da Fazenda Real da Capitania da Bahia, que por quanto El Rey Meu Snr. atendendo as utilidades que podem resultar a industria e a navegação de seus vassalos de haver na mesma navegação muitos Navios fabricados nos Domínios do mesmo Snr. especialmente nos da América; houve por bem fazer mercê a alguns Negociantes de lhes conceder livres dos direitos assim no consultado da saída deste Reino, como na entrada da Alfândega da Bahia os materiais e aprestos que em seus requerimentos disseram-lhes eram necessários para a construção de Navios que mandavam fabricar nos estaleiros da mesma Bahia [...]".

Os requerimentos eram tão comuns que as respostas, muitas vezes, eram enviadas pelo Rei em forma de lista única. Entre novembro de 1774 e maio de 1776 dez provisões foram expedidas de uma só vez pela Coroa, cuja portaria da Junta foi emitida em novembro de 1776, cedendo aos requerentes "a graça de não pagarem direito no consulado de saída na Alfândega da Bahia os materiais e aprestos [...] necessários para a construção dos navios". Constavam da relação vários nomes de proeminentes armadores estabelecidos em Salvador como: João Machado de Miranda, Clemente José da Costa, José Felix de Almeida, Francisco Antonio da Costa, Antonio da Costa Ferreira, Joaquim Pedro Quintella, Domingos Francisco Penna e Gualter Meneses da Costa e João Antonio de Amorim Vianna. Este ultimo foi beneficiado com duas provisões, uma em novembro de 1775 e outra em maio de 1776. Este negociante possuía dois correspondentes na Bahia que tratavam dos seus negócios, Custodio Ferreira Dias e João Francisco da Costa. Outro negociante que obteve provisão régia foi José Ignácio de Souza. Tudo indica que José Ignácio de Souza, "homem de negocio da cidade da Bahia [...]" estava construindo um "navio para transporte de carga mercantil, lotado em quinhentas toneladas". Aproveitando-se das várias "mercês feita a diversas pessoas" concedidas pela Coroa, Souza requereu e teve sua representação acolhida pelo Rei D. José I, em dezembro de 1775[83].

Correspondências trocadas entre autoridades locais e do reino evidenciavam o destaque que a indústria naval baiana alcançou na segunda metade do século XVIII. Em 1776, um oficio enviado pelo então governador da Bahia, Manoel da Cunha Meneses, ao Marquês de Pombal fazia um pequeno balanço sobre a construção dos navios nos estaleiros da cidade. Dizia Cunha Meneses que a construção de navios era intensa, "pois t[inha] sete quilhas ao mesmo tempo sobre os picadeiros, além de nove, ou dez licenças, que há meses [...] havia conferido [...]; ultimamente, porque tenho a certeza; das muitas encomendas de Navios, que se acham nesta cidade, [...]; não só dessa Corte, como da Cidade do Porto, e Rio de Janeiro"[84].

---

[83] ANRJ, *Alfândega da Bahia*, Códice, 141, Livro nº 09 (1737-1793), s/fl.

[84] AHU, Castro e Almeida, CD007, cx.46 (001), docs. 9031-2, (*Officio do Governador Manuel da Cunha Meneses para o Márquez de Pombal, relativo à construção de navios nos estaleiros*, Bahia, 03 de março de 1776).

Percebe-se que, apesar de ser difícil mensurar e avaliar a dimensão dessa indústria, como enfatiza Lapa, não se pode negar a importância da produção do estaleiro da Bahia, cujo índice de construção, dificilmente seria ultrapassado pelos do arsenal do Rio de Janeiro e o do Pará (Belém)[85].

Este intenso movimento nos estaleiros permaneceu ainda no inicio do século XIX, como pôde ser notado por Lindley. Durante o ano que permaneceu na Bahia, Thomas Lindley registrou o lançamento ao mar do navio *Príncipe do Brasil*. Este navio, segundo o inglês, de 64tn. "[lhe] parec[ia] um belo barco, bem construído e rijo". Observou ainda que "os trabalhos de construção naval esta[vam] sempre em andamento, mas tão lentamente que não há[via] possibilidade de um rápido ou considerável aumento da marinha mercante", Considerando que o *Príncipe do Brasil* levou "quatro anos para ficar pronto". No seu relato, também registrou, a existência de outros estaleiros, pertencentes a particulares, "em Itapagipe, perto da cidade, [...] nos quais são construídos, com maior presteza, navios mercantes bem proporcionados e de todos os tamanhos"[86].

A evolução na ocupação do espaço urbano e o dinamismo que a paisagem urbana da cidade foi adquirindo, constatados pela análise dos dois frontispícios e pelos depoimentos apresentados, ficam evidentes. Comparando os dois panoramas acima é possível perceber a qualificação e ampliação dos espaços destinados ao comércio, à habitação e à defesa da cidade. Aliado a isso, os testemunhos dos cronistas e viajantes, em épocas diferentes, não deixam dúvida quanto à grandeza e importância bairro da praia local onde este movimento se destacava. Os edifícios públicos, religiosos e residenciais, os grandes trapiches, armazéns, "industrias" de construção naval evidenciam a movimentação do seu porto, proveniente da intensa circulação de pessoas e de mercadorias.

Mesmo assim, como bem destacou Avanete Pereira Sousa, ainda que eleita para abrigar o governo-geral (1549), melhor lugar para a metrópole exercer seu controle sobre a colônia, sede político-administrativa e *Cabeça de Estado*, Salvador, em meados do século XVIII, já não conseguia cumprir totalmente o papel para o qual foi criada. A partir de 1763, essa função passa a ser assumida pelo Rio de Janeiro.

Segundo a historiadora, uma confluência de acontecimentos levou a coroa portuguesa a redefinir suas estratégias de controle do espaço colonial americano. A exploração mineral,

---

[85] Sobre a evolução da indústria naval em Salvador ver LAPA, J. R. Amaral, Op. Cit., Cap. 02 ao 04; MALVASIO, Ney Paes L., *Distante Estaleiros:* A criação dos Arsenais de Marinha e sua inserção na Reforma Naval pombalina do Império Marítimo português (1750/1777), Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro:UFRJ/IFCS, 2009, DIAS, Marcelo H., "A floresta mercantil: exploração madeireira na capitania de Ilhéus no século XVIII", in *Revista Brasileira de História*, São Paulo: v.30, nº 59, pp.139-214, 2010.

[86] LINDLEY, T., *Op. Cit*., p.167.

na região das Minas Gerais, o avanço demográfico dessas e de outras cidades, a expansão da atividade de criação de gado no Sul e, consequentemente, a ampliação e defesa destas fronteiras, exigiram um maior controle português sobre essas regiões em vista das ameaças de invasão externa, contrabando e ocupação estrangeira (espanhóis e franceses). Era necessário acompanhar mais de perto a circulação das mercadorias que passou a ser produzida na região Centro-Oeste e Sudeste, sobretudo o ouro, metais e pedras preciosas, e manter domínio sobre o território. A atenção se volta para a cidade do Rio de Janeiro e seu porto, agora transformados em porta de saída das mercadorias e melhor local para a metrópole exercer seu controle.

Para Souza, o advento da transferência da capital administrativa para o Rio de Janeiro não demoveram a administração central e local do intento de "tornar Salvador uma das mais estruturadas cidades da colônia". As intervenções sistemáticas, presentes nas inúmeras posturas implementadas pela Câmara e apoiadas pela Coroa, na tentativa de disciplinar a urbanização, melhorar e ampliar obras de caráter funcional na Cidade, que se estenderam ao longo de toda a segunda metade do século XVIII e no alvorecer do XIX, comprovam que Salvador ainda mantinha as características de 'metrópole colonial' e consolidava-se como espaço financeiro, econômico, social e político impulsionador da sua grandeza[87].

Para demonstrar a manutenção destas características, vale transcrever algumas passagens das "Cartas de Amizade" do Marques do Lavradio[88], enquanto atuou como Governador da Capitania da Bahia ao ser enviado para o Rio de Janeiro, na qualidade de Vice-Rei do Estado do Brasil. Três meses antes de seguir viagem para o Rio de Janeiro registrou numa das cartas enviadas a Joaquim Inácio da Cruz, conhecido homem de negócio da praça da Bahia, o quanto Salvador conservava seu papel de metrópole colonial, guardando, inclusive, muitas das prerrogativas de ex-capital :

> "Manda-me Sua Majestade finalmente sair da Bahia para ir governar o Rio de Janeiro com o titulo de Vice-Rei do estado do Brasil, *que este só conserva no nome porque tudo o mais que é de honrosas e proveito ficou na Bahia* suponho que por esquecimento, porque a Secretaria do Estado aqui é que se acha, a Provedoria-Mor, e suas regalias, também daqui não saiu, os emolumentos de Regedor de Justiça e Presidente de Relação também se não se acha[m] no Rio de janeiro Capitão da

[87] SOUZA, Avanete P. Op. Cit., pp.32-5

[88] D. Luis de Almeida Soares Portugal – 2º Marques do Lavradio – governou a Capitania da Bahia por pouco mais de um ano (1768-1769), sucedendo o Conde de Azambuja. Logo em seguida foi mandado para o Rio de Janeiro, mais uma vez sucedendo o Conde de Azambuja. Aí permaneceu à frente do vice-reinado até 1776. Fidalgo da Casa Real, o Marques do Lavradio, enquanto esteve no governo das duas capitanias, deixou uma farta correspondência pessoal trocada com familiares e amigos dentre os quais incluíam vários juizes, chanceleres, desembargadores, governadores de ultramar, secretários de estado, agentes oficiais metropolitanos e comerciantes com manteve uma verdadeira rede clientelar.

> Guarda, propinas dos contratos da América, homens da guarda, e finalmente todos os mais ornatos com que este grande lugar foi criado são os com que ficou o Governador da Bahia e para o do Rio de Janeiro passou só o título de Vice-rei ficando na disparidade de ter um simples Governador 19 para 20 mil cruzados na Bahia e quando passa para o Vice-Rei recebe simplesmente 12 [mil]" [89].

Ao que parece era queixa permanente do Vice-Rei, nas suas missivas, o trabalho que iria empreender para que o Rio de Janeiro atingisse o lugar ocupado por Salvador nas questões referentes à administração, à economia e às práticas político-sociais da governabilidade. Para o Marques de Lavradio "passo de um Governo que a sua grandeza tem só no nome deixo este donde fica realmente toda a graduação e autoridade, [...]"[90].

A partir da transferência da capital para o Rio de Janeiro, Salvador passa a experimentar outra situação, sem perder, contudo, as peculiaridades que lhe conferiram o posto de principal cidade portuguesa nas Américas. O significativo papel econômico desempenhado por esta praça comercial se perpetua no interior do Império. Porto de exportação de açúcar e tabaco, Salvador permanece um importante porto de importação de gêneros alimentícios e produtos manufaturados vindos de Portugal e o maior mercado de escravos.

É certo que a exploração da atividade mineradora em Minas Gerais, apontada, anteriormente, como um dos elementos de mudança da geopolítica da metrópole para o Centro-Sul, também trouxe transformações no próprio território da Capitania. Kátia Mattoso chama a atenção de que associado à expansão da atividade de criação de gado nas fazendas do semi-árido, iniciado desde as ultimas décadas do século XVII, a descoberta de ouro e diamantes, a partir de 1724, e o consequente povoamento da região do planalto da Chapada Diamantina amplia o papel fundamental que Salvador já desempenhava: reedistribuidor de produtos manufaturados importados, abastecedor de gêneros alimentícios e fornecedor de mão-de-obra escrava. Segundo a historiadora, "Salvador se beneficia do duplo tráfico de gado e ouro" e continua a dominar outros centros econômicos da colônia[91].

---

[89] LAVRADIO, Luís de Almeida Soares Portugal, *Cartas da Bahia* (1768-1769), (*Carta de Amizade Escrita ao Sr. Joaquim Inácio da Cruz, em 29 de julho de 1769, pelo Navio Fé*), Rio de Janeiro: Arquivo Nacional/Ministério da Justiça, 1972, pp.244-6.
[90] Idem, *Ibidem*, (*Carta de Amizade Escrita ao meu Tio o Sr. Principal Almeida, em 29 de julho de 1769, pelo Navio Fé*), p.251.
[91] MATTOSO, Kátia., *Op. Cit*. pp.110-111.

1.4 MERCADOS E MERCADORIAS

> "Mantem a Bahia um comércio assaz considerável, devido às suas superiores vantagens locais, [...]"[92].

Considerando os relatos e impressões apreendidos, quem quer que visitasse a Cidade da Bahia, em meados do século XVIII, não podia deixar de observar o incrível movimento de pessoas e mercadorias que circulavam pelo seu porto. Não por acaso, em 1756, o sueco Johan Brelin a considerou "a mais rica cidade entre as que estão sob a coroa Portuguesa"[93].

No dizer de J.A Russel-Wood, o porto de Salvador se "constituiu no eixo mais ocidental para o Império atlântico português". Ponto de convergência que ligava as possessões portuguesas, tanto as menos distantes das "carreiras" do Atlântico para a África, para as ilhas, para o Nordeste e Sul do Brasil, quanto as mais longínquas da "Carreira da Índia". Todavia, a cidade do Salvador excedeu a sua função de ponto de ligação comercial com o mundo português d'além mar. Sua projeção internacional ultrapassou aspectos da política econômica colonial portuguesa, alcançou dimensões do governo civil e religioso para além dos territórios coloniais brasileiros e, mesmo que de maneira tênue, estendeu-se à dimensão sócio-cultural, principalmente, no cenário mundial. Estes elementos fizeram com que a capitania da Bahia e, especialmente, Salvador se mantivesse, continuamente, como um importante centro exportador da América portuguesa, ainda durante a segunda metade do século XVIII e primeira década do XIX, superando, algumas vezes, o Rio de Janeiro[94].

Nesta perspectiva, acreditamos ser importante apresentar o significativo papel que o comércio ocupou na praça mercantil baiana enquanto fornecedor de mercadorias, quando em contato com outras praças do mundo Atlântico português e fora dele. Não se deve, contudo, limitar a análise à perspectiva do mercado. A troca de mercadorias, nos circuitos mercantis que envolviam a praça comercial baiana e as outras praças, extrapola "o esquema simplificador das 'idas e voltas'" dos produtos comercializados. Envolvem inúmeras questões que dizem respeito ao papel que os diversos agentes participantes dessas trocas ocupavam nos

---

[92] Mesmo no início do século XIX, o comerciante inglês, Thomas Lindley, observou a importância que a praça de Salvador desempenhou para a economia colonial portuguesa. LINDLEY, Thomas., *Op. Cit*. p.170.

[93] Johan Brelin aportou em Salvador em meados de agosto de 1756. O sueco embarcou de Gotemburgo na nau *Princessan Sophia Albertina*, rumo à Península Ibérica, com destino ao Extremo Oriente. Após várias intempéries chegou a Java a 29/07/1755 e finalmente um mês depois à Cantão (China). No seu retorno, foi deixado na ilha de Santa Helena. Embarcou num navio francês e nele chegou a Salvador. BRELIN, Johan., *De passagem pelo Brasil e Portugal em 1756*, Instituto Ibero-Americano Gotemburgo Suécia, Casa Portuguesa: Lisboa, 1955,pp. 87-95 e p.106.

[94] Em relação a importância de Salvador como centro exportador, sobretudo no final do século XVIII e inicio do XIX ver: RUSSEL-WOOD, A.J.R., "A projeção da Bahia no Império Ultramarino português", IV *Anais do Congresso de Historia da Bahia,* Salvador: IGHB/FGM, 2001, p.85.

circuitos, rotas e redes mercantis. Abrange as formas de circulação e importância que essas mercadorias têm nos mercados por onde circulavam[95].

Como destaca Russel-Wood, no caso do Brasil e, principalmente, da Cidade da Bahia compreende, também, questões voltadas para os setores administrativos e sócio-culturais que constituíram a proeminência alcançada e mantida pela cidade, mesmo após a transferência da sua capital para o Centro-Sul, apesar das mudanças instituídas pela política colonial no período pombalino, e que se estendeu até a vinda da família real para a América.

1.4.1 "O Comércio da Bahia e amplo e variado, tanto o interior, como o exterior"[96].

As palavras assinadas pelo advogado, José da Silva Lisboa (1781) – futuro Visconde de Cairú – fazem parte de uma série de descrições, que circularam por todos os domínios do ultramar português, a partir da década de 1780. A carta de Silva Lisboa[97], encaminhada a Domingos Vandelli e datada de outubro de 1781, atendia a uma encomenda do seu antigo mestre em Coimbra. A descrição geral da capitania da Bahia tinha como propósito fazer um inventário detalhado das condições naturais e econômicas da região. Além do conhecimento sobre os aspectos geográficos e da defesa militar, a missiva delineava aspectos da agricultura, comércio, "dos muitos gêneros", navegação, construções navais e população local[98].

---

[95] BRAUDEL, Fernand, *Civilização material, economia e capitalismo*: séculos XV-XVIII, Vol.2, São Paulo: Martins Fontes, 1998, p.119.

[96] LISBOA, José da S., *Op. Cit.* p.504.

[97] AHU-BNRJ, *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. 32, "Carta muito interessante ao advogado da Bahia, José da Silva Lisboa, para o Dr. Domingos Vandelli, Diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, em que lhe da noticia desenvolvida sobre a Bahia, descrevendo-lhe a cidade, as ilhas e vilas da Capitania, o clima, as fortificações, a defesa militar, as tropas da guarnição, o comércio e a agricultura, e especialmente a cultura da cana de açúcar, tabaco, mandioca e algodão. Dá também as mais curiosas informações sobre a população, os usos e costumes, o luxo, a escravatura, a exportação, as construções navais, o comércio, a navegação para a Costa da Mina, etc.", vol. 32, 1910, pp. 494 a 506, DOC #10907 (Ba.18/10/1781).

[98] Esses registros, escritos em forma de *cartas,memórias* ou *discursos* encaminhados à Secretaria do Conselho Ultramarino, chegavam ao Museu da Rainha, através desses "agentes do império" (naturalistas, governadores generais, correspondentes ou associados da Academia Real das Ciências de Lisboa). Vinham acompanhadas de carregamentos, resultantes das coletas de espécies exóticas encontradas nas diversas regiões do Império. Como estes baianos haviam estudado da Universidade de Coimbra e foram alunos do naturalista italiano Domingos Vandelli, estas descrições fizeram parte da política de reformas pombalinas, patrocinadas pelo Estado, que se desdobraram e efetivaram as influências da ilustração portuguesa iniciada com D.José I, mas que prosseguiu durante o governo de D. Maria. Dentro desse contexto muitos intelectuais viajavam, patrocinados pela Coroa portuguesa, através dos territórios ultramarinos (América Portuguesa, Angola, Moçambique e Goa) coletando espécies animais, vegetais e minerais que seriam acondicionadas e enviadas a Portugal para formar um *Museu Nacional* no Reino. Ao mesmo tempo em que as espécies conseguidas pelos "agentes do império" serviam para informar sobre a geografia, a natureza e os povos para o "avanço da ciência", para o fortalecimento da coroa e para obtenção de mercês e cargos. Para conhecer mais sobre o assunto ver MARQUESE, Rafael de Bivar, *Feitores do corpo, missionários da mente*: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860, São Paulo: Cia. das Letras, 2004; RAMINELLI, Ronald., *Viagens Ultramarinas*: Monarcas, vassalos e governo a distancia, São Paulo: Alameda, 2008; CURTO, Diogo R., *Conjuntura Imperial e Projetos Coloniais* (sécs. XV a XVIII), Campinas-SP: Ed. da Unicamp, 2009.

Dentro da mesma vertente, a obra de Luis Antonio de Oliveira Mendes[99], redigida em 1790, seguiu o mesmo modelo de descrição econômica vigente que fazia parte das memórias apresentadas à Academia das Ciências[100]. Nesta descrição, o autor definiu o estado da economia do Recôncavo baiano, listando os gêneros cultivados na região e o tipo de comércio existente. Preocupado mais em analisar a crise e o ressurgimento da produção econômica colonial na capitania durante quase a totalidade do setecentos (1739 a 1789), Oliveira Mendes ateve-se em traçar diretrizes e sugerir medidas úteis a serem tomadas, denominadas por ele de "arbítrios", para a lavoura e manufatura açucareira e para os demais gêneros cultivados no Recôncavo baiano, bem como para a circulação dessas mercadorias no mercado europeu e intracolonial português[101].

As noticias e memórias referidas e os relatos dos viajantes estrangeiros que aqui estiveram auxiliaram o conhecimento sobre o funcionamento e a dinâmica desse mercado, no que se refere à troca de gêneros e mercadorias entre a praça mercantil baiana e as outras com as quais mantinha negócios. Convém registrar o valor dessas fontes como base da documentação que permitiu apreender o contexto comercial da praça mercantil da Bahia.

Para entender a dinâmica da compra e vendas de mercadorias no comércio colonial português, faz-se necessário conhecer, primeiramente, as formas de circulação das mercadorias e o funcionamento do sistema de trocas vigente nas praças mercantis que atuavam neste sistema. No dizer de Fernand Braudel, "como se constituíam as linhas de trocas"[102]. Segundo, identificar que mercadorias e sua importância nas praças por onde circulavam, sem esquecer, contudo, seus agentes mercantis.

---

[99] AHU-BNRJ, "Discurso preliminar, histórico, introdutivo, com natureza de descrição que em si compreende o paralelo da Agricultura, da Navegação, e do Comércio antigo com o moderno, e atual daquela dita Comarca, e Cidade, por ser esta a mais antiga, a mais fecunda, e a mais rica de todas as outras do Ultramar, pelos muitos gêneros, com que ela com abundancia, socorro a exportação", in *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. 27, R.J, 1905, p.283 a 347.

[100] Durante muito tempo, a obra foi considerada de "autor anônimo". Mesmos a publicação de *Aspectos da economia colonial* de Pinto de Aguiar, em 1957, dedicada à obra e onde consta uma transcrição na intrega do *Discurso preliminar*,o autor desconhecia sua autoria. AGUIAR, Pinto, *Aspectos da economia colonial*, (Introdução), Salvador: Livraria progresso Ed., 1957. A primeira vez que o nome de Oliveira Viana aparece vinculado à obra é em 1860 e posteriormente em 1899. SILVA, Inocêncio Francisco da., *Dicionário bibliográfico português*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1860, p.219 e BLAKE, Sacramento, *Dicionário bibliográfico brasileiro*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1899, vol. V, p. 356, *Apud* COSTA E SILVA, Alberto, "A memória historica sobre os costumes particulares dos povos africanos, com relação primitiva ao reino da Guiné, e nele com respeito ao rei de Daomé, de Luis Antonio de Oliveira Mendes", in *Revista Afro-Ásia*, nº 28, Salvador: PPGH/CEAO, 2002, pp.253-294.

[101] MARQUESE, Rafael de B., *Op. Cit*.,pp..177-181.

[102] BRAUDEL, F. *Op. Cit.*, p.115.

1.4.2 O Crédito Mercantil

A carência de dinheiro vivo circulante na economia colonial era um problema evidente que atingia não só a capitania da Bahia, como toda a América Portuguesa e, até mesmo, a metrópole. A insuficiente produção de metais preciosos para suprir o "*déficit* comercial de Portugal com a Europa e com o Oriente" só agravou o problema[103]. Mesmo com o aumento da produção aurífera e da expansão dos negócios coloniais, no século XVIII, os meios de pagamento não cresceram no nível esperado[104]. Com a carência da moeda metálica o recurso do crédito generalizou-se nos diversos grupos sociais. A reduzida circulação monetária, na economia colonial baiana, fez do crédito um importante meio de pagamento e entesouramento, ao lado do escambo (troca de mercadoria por mercadoria) transformados em práticas comuns nos negócios coloniais[105].

Maria José Rapassi Mascarenhas identificou essa carência de dinheiro amoedado nos inventários da Salvador colonial. A partir da análise de mais de 320 inventários baianos, entre 1760 e 1808, a historiadora encontrou, predominantemente, referências a pagamentos em produtos e "espécie como açúcar, tabaco e outros gêneros agrícolas, tecidos, escravos e até mesmo imóveis". O "dinheiro de contado" apareceu em pequena proporção, sobretudo, quando associado aos senhores de engenho que se constituíam, àquela época, nas maiores fortunas. Os valores mais altos desse bem, presentes nesses inventários, sempre aparecem vinculados aos comerciantes. Para Rapassi, isto demonstra a pouca existência de liquidez na praça de Salvador, e sua concentração nas mãos dos comerciantes[106].

---

[103] Num interessante texto apresentado no V Congresso Brasileiro de História econômica, o historiador Antonio Carlos Jucá faz referencia aos diversos tipos de moedas – metálicas ou não – que circularam na América portuguesa e de como suas características definiam o seu processo de circulação. Segundo o autor, para compensar a falta crônica de numerário, que só seria solucionado com a descoberta das áreas de mineração no interior da colônia, elegeu-se um meio de pagamento alternativo ao que ele chamou de "moedas substitutas". Estas "moedas" correspondiam a produtos de grande circulação, como o açúcar, os tecidos de algodão, a farinha de mandioca e a cachaça, que adquiriam importância conforme a sua utilização. SAMPAIO, Antonio C. Jucá de., "Crédito e circulação monetária na Colônia: o caso fluminense, 1650-1750", in *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas*. ABPHE, 2003.

[104] SERRÃO, Joel, e MARQUES, A.H. Oliveira (Direç), *Nova Historia da Expansão portuguesa*. O Império Luso-Brasileiro (1750-1822), Vol.VIII, Lisboa: Ed. Estampa, 1ª ed., 1986, p.190.

[105] MASCARENHAS, Mª José Rapassi, "Dinheiro de contado e credito na Bahia do século XVIII", disponível em: « http://www.uesb.br/anpuhba/artigos/anpuh_I/cleide_lima_chaves.pdf ». Para um estudo mais aprofundado das implicações dessas práticas no processo de acumulação de riquezas na economia e sociedades baianas do século XVIII (1760-1808) ver MASCARENHAS, Mª José Rapassi, *Fortunas coloniais:* Elite e Riqueza em Salvador (1760-1808), Tese de Doutorado, São Paulo: PPGH/USP, 1998.

[106] MASCARENHAS, Mª José Rapassi, *Fortunas coloniais:* Elite e Riqueza em Salvador (1760-1808), Tese de Doutorado, São Paulo: PPGH/USP, 1998, p.185. Trabalhos recentes apontam que o problema da circulação monetária podia ser percebido em toda a América portuguesa, ver ALMEIDA, Carla Maria de Carvalho, *Homens Ricos, Homens bons:* produção e hierarquização social em Minas colonial, 1750-1822, Tese de doutorado, Niterói: PPGH-UFF, 2001; GODOY, Silvana, *Itu e Araritaguara na rota das monções* (1718 a 1838),

Durante o século XVIII as dificuldades financeiras se agravaram e nas ultimas décadas do setecentos, na colônia se verificava, inclusive, a escassez de moeda divisionária[107]. Ao que parece o problema de falta de numerário permaneceu por mais algum tempo. Bem no inicio do século XIX, Lindley também observava que em Salvador, "o escambo é o modo de realizar-se o comércio. [...] Uns concedem crédito aos outros, em larga medida". Antes mesmo de ser levado ao porto baiano, ainda durante sua permanência em Porto Seguro, ele verificava a prática do escambo como sendo a mais usual entre os comerciantes baianos:

> "A propriedade das lanchas e de sua carga é reservada a *algumas pessoas, relativamente ricas,* que recebem o pagamento do seu peixe em dinheiro, artigos de alimentação e vestuário, que revendem àqueles seus dependentes que podem comprá-los (em geral não tem meios para isso)"[108].

Como já foi dito anteriormente, diante da falta de dinheiro líquido, a necessidade de recurso de crédito tornou-se essencial para a subsistência dos negócios coloniais. Recorria-se ao crédito para quase tudo, desde o investimento e aplicação na produção e na mercancia, à circulação de mercadorias e capital entre as diversas praças mercantis, da expansão dos negócios e obtenção de lucros à simples compra de propriedades ou de um objeto de uso pessoal.

As observações de Lindley, no despertar do século XIX, vão ao encontro das considerações de Flory e Rapassi. Emprestava-se ou concedia-se crédito em todos os níveis socioeconômicos. Até o primeiro quartel do setecentos, a principal fonte de empréstimo eram as instituições religiosas (dentre elas a irmandade da Santa Casa de Misericórdia ocupava lugar de destaque). Os homens de negócio (sobretudo aqueles que se dedicavam ao comércio marítimo de exportação) aparecem com a segunda colocação e os senhores de engenho assumiam a quarta principal fonte de empréstimo nesta época. A partir da segunda metade do setecentos, o quadro sofreu uma pequena variação e os negociantes assumem o primeiro lugar enquanto fonte credora fundamental de crédito e, a segunda posição, passa a ser ocupada pelos senhores de engenho que não exerciam nenhum ramo de comércio. Categorias sociais como criadores de gado, lavradores de fumo e cana, proprietários de curtumes, armação de

---

Dissertação de Mestrado, Campinas: PPGH-UNICAMP, 2002; HAMAISTER, Martha D., *O continente do Rio Grande de São Pedro*: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes, c.1727 – c.1763, Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro: PPGH-UFRJ, 2002.

[107] SERRÃO, Joel, ... , *Op. Cit*., p.190.

[108] Segundo sua avaliação tendenciosa, o viajante inglês atribuía esta opção pelo crédito, "não obstante a abundancia de moeda em circulação", a "astúcia mesquinha e velhaca" dos negociantes portugueses e baianos. Segundo ele "salvo algumas exceções, são as pessoas inteiramente destituídas de honra, [...] e retidão". LINDLEY, T., *Op. Cit* , pp. 172 e 150.

pesca, fábrica de velas, profissionais da cidade (construção civil, carpinteiros, artesãos, barbeiros, tanoeiros, etc.) também compõem o quadro de credores da Capitania[109].

Por outro lado, as pesquisas evidenciaram que para o mesmo período, geralmente, os principais credores – os negociantes – quando relacionados aos maiores tomadores de empréstimo – os senhores de engenho – figuravam, também, como grandes devedores. Ou seja, o número dos senhores de engenho que buscava crédito estava bem próximo ao de negociantes, apesar das dívidas desses alcançarem menores somas. Situação diferente da que foi encontrada por Flory nas duas ultimas décadas do seiscentos e no primeiro quartel do século XVIII. O trabalho de Flory mostrou que o número de senhores de engenho que demandava crédito era bem maior do que o de comerciantes.

Outro aspecto importante observado por Rapassi era que o recurso ao crédito estava presente em todas as faixas de fortunas. A prática comum de recorrer ao crédito fez o mesmo circular entre os diversos níveis socioeconômicos da população como se fosse uma moeda invisível. Para a historiadora não há duvida de que o crédito compunha uma parcela considerável da riqueza e da acumulação na economia e sociedade colonial a partir da década de 1760 até o início do século XIX. Assim, o crédito tornou-se o principal componente do patrimônio e controle, por parte dos comerciantes, levando-os a obter ganhos importantes nas decisões sobre o crédito mercantil.

O crédito, portanto, passou a constituir-se como elemento fundamental da atividade comercial. "No comércio português dos séculos XVII e XVIII, as letras de risco e as carregações são modos de comerciar muito freqüentes, sobretudo se o comércio é por via marítima"[110]. Anna Amélia Nascimento ainda apresenta outro "modo de comerciar", usualmente presente nas praças comerciais coloniais, o empréstimo de dinheiro a juros. Nas trocas comerciais, esses empréstimos tinham suas taxas acordadas dependendo dos riscos enfrentados, como os perigos do mar, no caso do comércio marítimo. As descrições feitas pela

---

[109] Para um conhecimento mais aprofundado dos sistemas creditícios e sua importância na economia da colônia ver: FLORY, Rae Jean Dell. *Bahia society in the mid-colonial períod:* the sugar planters, tabacco groers, merchants, and artisant of Salvador ando the Recôncavo, 1680-1725, Tese de Doutorado, Austin, University of Texas, 1978; FRAGOSO, João Luis R., *Homens de grossa aventura:* acumulação e hierarquia na praça mercntil do Rio de Janeiro (1790-1830), RJ: Arquivo Nacional, 1992; ___& FLORENTINO, Manolo G., O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790 – c.1840, 4ª edição revista e ampliada, RJ: Civilização Brasileira, 2001; OSORIO, Helen., O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes, Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2007; SAMPAIO, Antonio C. Jucá., *Na encruzilhada do império:* hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750), RJ: Arquivo Nacional, 2003, especialmente o capítulo IV.

[110] NASCIMENTO, Anna Amélia V., *"Letras de risco" e "carregações" no comércio colonial da Bahia:* 1660-1730, Salvador: CEB/UFBA, 1977, p.6.

historiadora podem dar uma pequena amostra de como se estabeleceram os complexos mecanismos de circulação mercantil no comércio marítimo português no período colonial.

Este comércio, apoiado pelas relações entre seus agentes posicionados nos seus respectivos mercados, atuava mediante trocas de fazendas e efeitos que sustentavam a circulação das mercadorias. As letras de câmbio funcionavam como instrumento privilegiado de crédito. Podiam ser pagas em diferentes termos, dependendo do acordado previamente entre as partes. "Atestavam a aquisição de fazendas, declaravam o compromisso do respectivo pagamento e tinham a vantagem de ser endossadas ou descontadas"[111]. A modalidade mais usual no comércio de longa distância era denominada *letra de risco*.

Neste caso, "os negociantes operavam ora como capitalistas, se tinham fundos disponíveis e estavam dispostos a correr algum risco, ora como devedores, quando procuravam cabedais para armar os seus navios ou completar a carga das suas negociações" eram "documentos enviados do porto de destino da viagem comercial, ou porto de descarga"[112]. Vejamos como funcionavam as letras de risco na prática.

O interessado (negociante menor, mestres de embarcações, etc.) precisava de capital (financiamento) "para a realização de sua viagem" ou comprar "suas mercadorias para levá-las através dos mares, para serem vendidas com lucro".

> "[...] O financiamento retornava a Bahia através das letras de risco, com o *principal* acrescido de *juros* previamente acertados entre o financiador e o comerciante. Tinha o nome de 'letra de risco' porque tanto a mercadoria como a letra sofriam riscos ou perigos do 'mar, fogo, corsários, inimigos e falsos amigos', os quais deveriam correr tanto por conta do financiador, como do negociante. Se não fosse possível o resgate da letra de risco, por qualquer motivo fortuito, ela era novamente transformada em mercadoria, transportada à Bahia, onde era vendida a *dinheiro de contado* e pagos desta maneira o financiamento [o principal] e o juros. Para a realização do comércio através das letras de risco, era necessário que houvesse um entendimento prévio, entre financiador na Bahia e aquele que no porto de descarga do navio [procurador], transformaria o dinheiro da venda da mercadoria em *letra de risco* a ser devolvida à Bahia. Assim o mercadores e financistas deste porto mantinham procuradores em outros portos onde faziam negócios"[113].

---

[111] PEDREIRA, Jorge M. Viana., *Os Homens de negócios da praça de Lisboa:* de Pombal ao vintismo (1755-1822) – Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social, Dissertação de doutoramento em sociologia, Lisboa: Universidade Nova de Lisboa-FCSH, 1995, p.351.

[112] NASCIMENTO, Anna Amélia V., *Op. Cit.*, p.11.

[113] Para a Colônia, entre 1660 e 1730, Anna Amélia Nascimento informa que as taxas normais eram de 6,25%, podendo chegar a mais, a depender do risco que a viagem representasse. NASCIMENTO, Anna Amélia V., *Op. Cit.*, p.11. Para Portugal, a partir de 1755, Jorge Pedreira informa que a taxa de juros (premio), foi limitada a 5% nas rotas do Brasil e era superior a 30% nas expedições para o Oriente. Esse premio era pago depois que o navio chegasse a salvo ao seu porto de destino decorrido, em geral trinta dias. Ainda, segundo o historiador português, para o mercado luso-brasileiro se cobrava 'juros de mora sobre capital e premio', ou seja, juros sobre juros. Prática proíbida nas praças mercantis portuguesas. PEDREIRA, Jorge M. Viana., *Op. Cit.*, p.352.

As *carregações* funcionavam como uma outra modalidade de crédito mercantil. Utilizadas para serem usadas na circulação de mercadorias de um porto a outro,

> "descreviam a mercadoria a ser enviada [...] e a ser trocada no porto de descarga [...]. Se não houvesse no porto de descarga as mercadorias exigidas pelas carregações para a troca, poderiam estas, em ultima analise, ser transformadas em letras de risco, para serem entregues no porto onde fora originado o financiamento"[114].

Para entender um pouco melhor, a principal diferença entre carregações e letras de risco está na cobrança de prêmio (juros). Enquanto as letras de risco definiam prêmios (juros) previamente acordados entre as partes, as carregações não determinavam taxas de juros, mas registravam o comércio de trocas da colônia, descrevendo as mercadorias enviadas aos portos portugueses, africanos e do oriente e a "outros pontos de comércio, tanto por via marítima como por via terrestre"[115]. Note-se que ambas as formas de crédito pressupõem uma segurança inicial e uma associação de interesses comerciais entre os diversos indivíduos. O financista, o carregador e o comerciante encontravam-se em portos distantes, mas se ligavam uns aos outros em vários pontos de um circuito, através de redes comerciais. Do interesse de sucesso dessas associações, revezamentos, cooperações e ligações que se multiplicam é que vive o comércio[116].

1.4.3 A Circulação Mercantil

Não há dúvida de que a relevância comercial de Salvador teve como importante elemento facilitador sua localização à entrada da Baía de Todos os Santos, como afirmado por Kátia Mattoso, a cidade da Bahia não podia ser desvinculada "nem de sua baía da qual e[ra] guardiã", nem do Recôncavo e de sua *hinterlandia* (terras situadas no seu entorno) as quais eram seu celeiro[117]. Todo o abastecimento de alimentos, provisões e produtos agrícolas para exportação daí eram retirados, fazendo de Salvador e seu porto um dos centros do comércio transatlântico, como bem resumiu Stuart Schwartz.

Silva Lisboa, noticiando ao seu antigo mestre sobre um dos aspectos da razão da "opulência publica", registrou na sua carta: "dois são os gêneros preciosos, que fazem a base

[114] NASCIMENTO, Anna Amélia V., *Op. Cit.*, p.11.
[115] NASCIMENTO, Anna Amélia V., *Op. Cit.*, p.12.
[116] BRAUDEL, F. *Op. Cit.*, p.125.
[117] MATTOSO, Kátia, *Op. Cit*., p.26.

sólida do comércio da Bahia [...] a saber o açúcar e o tabaco"[118] . A maior parte das terras de cultivo desses produtos encontrava-se no Recôncavo. Do Recôncavo, de lugares nas proximidades de Salvador (*seu termo*) – Paripe, Pirajá, Matoim, Cotegipe, Itaparica – e, posteriormente, das vilas de São Francisco do Conde e Santo Amaro da Purificação, Cachoeira, Maragogipe, Muritiba, e, no fim do XVIII, de Nazaré eram enviados os principais produtos de exportação da Capitania que chegavam ao porto e cais da cidade. Em terras vizinhas ao Recôncavo localizadas mais ao sul, próximas a Cairu e Ilhéus, Porto Seguro e São Jorge dos Ilhéus e, mais ao norte, notadamente na Capitania de Sergipe D'El Rey, igualmente, ainda no século XVI, já se produzia açúcar para exportação, cujo montante aumentava os números da balança comercial baiana[119].

Igualmente, as plantações de tabaco podiam ser encontradas em terras situadas no agreste baiano, São José das Itapororocas (atualmente, Feira de Santana), Ipirá, São Gonçalo dos Campos, Inhambupe, Pedrão e Água Fria. O fumo produzido nestas áreas, distante do litoral, seguiam para a vila de Cachoeira. A cultura do fumo fez nascer nesta vila um dinâmico entreposto comercial, um importante porto fluvial, mas também, uma ativa rede de estradas que interligavam os caminhos do sertão a outras capitanias. Já em finais do século XVII, Cachoeira se consolidou como centro de beneficiamento e exportador de tabaco. Toda a produção da região e das zonas do agreste era encaminhada para Cachoeira e despachada em embarcações de vários tipos (barcos, saveiros, jangadas, etc.) para os armazéns do bairro da praia, no porto de Salvador, de onde seguia diretamente para os portos portugueses de Lisboa e Porto, para o de Goa e, principalmente, para portos da costa africana, sendo utilizado como "moeda substituta"[120] na aquisição de escravos.

Em 1781, Silva Lisboa faz uma rápida estimativa sobre a produção desses dois mais importantes "gêneros preciosos". Segundo o autor da missiva, "toda a lavoura do açúcar rend[ia] para a Bahia até vinte mil caixas de quarenta a sessenta arrobas" (cerca de 1.750 toneladas anuais)[121]. Para além das caixas de açúcar, o cultivo da cana produzia dois outros gêneros: melaços e aguardentes "de que se faz consumo na terra para os negros que avidamente a bebem a prodigiosa exportação para África e ainda para Portugal". Já o tabaco, "o segundo ramo da agricultura da Bahia [...]", o advogado baiano, avaliava que "toda a cultura se reduz[ia] a trinta mil rolos de doze a quinze arrobas" (cerca de 6.600 toneladas

[118] Segundo as idéias em voga entre os intelectuais e acadêmicos da Universidade de Coimbra, a "opulência publica esta na razão composta da extensão da agricultura, variedade e perfeição das artes, vastidão do comércio". Idéia também compactuada por Oliveira Mendes. LISBOA, José da S., Op. Cit. p.499.
[119] SCHWARTZ, Stuart B., Segredos Internos, pp.78, 82, 90-1,93.
[120] Ver sobre moeda substituta em JUCÁ, ...
[121] Idem, Ibidem, p. 83.

anuais), sendo que "metade do melhor vai para Portugal, o resto se divide em rolos de três arrobas (44 Kg), que vai para África para o negocio de escravos, muito grande parte de contrabando vai para a Ásia, reduzido a pó, com dano para o contrato da Rainha, o que fica se consome no país para o seu comércio interior"[122].

Esses dois produtos não eram os únicos cultivados nas terras do Recôncavo e sua *hinterlandia*. Eram também plantados gêneros de subsistência, como mandioca, feijão, árvores frutíferas: coqueiros, laranjeiras, limoeiros, e mangueiras, além das hortaliças, pimenta, mostarda, gengibre e arroz, introduzidos pelos proprietários de terras e a Coroa. Culturas desenvolvidas que fizeram parte da "vastidão do comércio" interno e externo à capitania[123].

As regiões de Jaguaripe, Maragogipe, Campinhos, Saubara, Capanema e Nazaré[124] destacaram-se na produção da mandioca. A "farinha de páu" constituiu-se, no dizer de José da Silva Lisboa, como a "base de subsistência dos povos do Brasil". Segundo o autor da "carta muito interessante", por volta dos anos de 1780, a "cidade consum[ia] por ano mais de um milhão de alqueires", levando-se em conta que "a quantidade da população era quase de cinqüenta mil habitantes[125], a exportação de infinita farinha, que vai para Angola e Costa da Mina para sustentação dos escravos, que se vão comprar e da equipagem dos navios, a quantidade que vai para Portugal não só para o comércio, mas muito principalmente para a mesma equipagem" foram razões que exigiram ampliar a produção da mandioca. Assim, para evitar a escassez e falta do produto que prejudicava o abastecimento do mercado elevando os preços, o cultivo da "farinha de páu" avançou por outras localidades, sobretudo, aquelas pertencentes à Comarca de Ilhéus, a exemplo de "Ilhéus, Camamu, Serenhem, Paratigi, Rio de Contas, Cairú e Boipeba". Essa região era "muito fértil, toda cortada de rios navegáveis, com portos excelentes para pequenas embarcações, que são suficientes para fazer todo o comércio"[126]. Nessa época toda a farinha de mandioca que chegava a Salvador para ser comercializada era armazenada no Celeiro Público, próximo ao prédio da Alfândega na praia da cidade.

Silva Lisboa ainda informava que "a vila de Cairú, que é a primeira da comarca [de Ilhéus], quatorze léguas [84 km] distante da Cidade [da Bahia], também é contemplavel pela quantidade de madeira de construção, que exporta para a cidade das suas vizinhanças,

[122] LISBOA, José da S., Op. Cit. pp.502-3
[123] MATTOSO, Kátia, *Op. Cit.*, p.27.
[124] SOUZA, Avanete, Op. Cit., p.36.
[125] Apresentar a estatística demonstrada por SCHWARTZ, Stuart na p. 88 nora 37-8.
[126] LISBOA, José da S., Op. Cit. pp.503.

sobretudo Tapo[e]roá, onde se cortam madeiras de Elrei [...]". O autor também confirmava que se faziam "regularmente, aqui [em Salvador], todos os anos a construção de três a quatro navios"[127], ratificando que a cidade mantinha uma significativa produção naval.

Ao longo do período colonial, a base da economia nesse território era a produção de alimentos e o extrativismo. A farinha de mandioca, as frutas, as raízes, os víveres, o arroz e o algodão eram alguns dos gêneros produzidos para abastecimento de Salvador e região. Quanto às atividades extrativistas, as que mais se destacavam eram a exploração de madeiras de lei, pau-brasil e produtos naturais, tais como cascas de mangue, embiras, piaçava, ticum, juçara. Todos empregados na construção naval e civil.

Marcelo Henrique Dias, no seu admirável e relevante trabalho sobre a economia e sociedades da capitania e comarca de Ilhéus no período colonial, demonstrou que a indústria naval ia além da atividade de extração de madeira utilizada no reparo e na construção dos diversos tipos de embarcações. Segundo o historiador, além desta atividade o beneficiamento da madeira e dos produtos naturais retirados da mata atlântica. Da madeira era possível produzir peças de carpintaria usada para a indústria naval como chanfrões, remos, liames, quilhas, mastros e suportes de mastros, dentre outros confeccionadas nos pequenos estaleiros instalados na região. Tanto as madeiras para construção das embarcações, quanto aquelas utilizadas na carpintaria naval eram destinadas às ribeiras, de propriedade privada (Itapagipe, Preguiça, etc.) e aos arsenais da Marinha em Salvador e em Lisboa[128]. Outro produto natural encontrado em praias da região era o zimbo. Também conhecido como búzio, desde o século XVII este produto era extraído de forma artesanal das praias vizinhas à vila sede da capitania e na vila de Boipeba. Dias chama a atenção para a importância desse produto para a sobrevivência da população ribeirinha e informa que nos mapas cartográficos da região assinala *praia do zimbo*. Os diversos depoimentos de cronistas que visitavam a região confirmavam a importância da extração desses moluscos pelas famílias de pescadores e como os búzios eram objetos de comércio para os traficantes de escravos que se dirigiam para a Costa da África[129].

---

[127] Idem, Ibidem, p.504.

[128] DIAS, Marcelo Henrique, "A floresta mercantil: exploração madereira na capitania de Ilheus no século XVIII", in Revista Brasileira de História, v. 30, nº.59, pp.193-214, 2010, São Paulo: disponível em: «www.scielo.br/pdf/rbh/v30n59a10.pdf». Ver também do mesmo autor: *Economia, sociedade e paisagens da capitania e comarca de Ilhéus no período colônia.* Tese (Doutorado em Historia), Niterói: UFF-IFCH, 2007, 435f.

[129] Segundo Dias, os zimbos são espécies de conchas que serviam de moeda na costa africana do Congo (incluindo Angola). Pouco se sabe sobre a relevância desse produto na economia interna da Capitania da Bahia e a relação da sua produção com o tráfico de escravos direto para a Costa da África, principalmente os portos da África centro-ocidental. Esse tema carece de pesquisas mais aprofundadas. DIAS, Marcelo Henrique., *Economia, sociedade e paisagens da capitania e comarca de Ilhéus no período colônia.* Tese (Doutorado em

Complementavam ainda a atividade econômica a criação de gado desenvolvida no agreste e sertão baianos de onde chegava a maior parte do rebanho bovino para abastecer Salvador, equipar os engenhos litorâneos e as minas que começavam a desenvolver-se no sul da Bahia e em Minas Gerais. Desta faixa estreita de terra de fácil passagem para a caatinga do sertão as fazendas de gado se estenderam e penetravam o sertão seguindo o leito dos rios, São Francisco, Itapicuru e Paraguaçu. A cidade e o campo se serviam da carne, do couro e do sebo que o sertão fornecia. Muitos engenhos do Recôncavo precisavam de bois como força motriz na produção do açúcar. As lavouras de fumo do agreste dependiam do gado para transporte do tabaco, enquanto os armazéns, localizados em Cachoeira, e os trapiches de Salvador necessitavam do couro para embalar os rolos aí beneficiados e armazenados que aguardavam os navios da frota para serem transportados.

Desde o inicio do século XVIII, com o desenvolvimento das Minas Gerais e, posteriormente, dos dois únicos centros mineradores da Bahia, Jacobina e Rio de Contas, a procura por carne aumentou consideravelmente. O crescimento da população provocou um maior consumo da carne, tanto nas vilas do interior, quanto nas do litoral situadas no Recôncavo e, notadamente, em Salvador. De tal maneira, que entre 1791 e 1811, mesmo com a elevação na comercialização do número de reses para 18 mil, a principal maior queixa da população às autoridades continuava a ser a falta do produto nos açougues da cidade[130].

Um outro produto, o couro, a partir da década de 1720, passou a representar um dos principais gêneros de exportação na balança comercial baiana. Até então, a produção desse gênero estava voltada para a embalagem do tabaco. Durante o século XVIII, além dos couros crus e salgados, os curtumes passaram a produzir, solas, vaquetas e atanados em grande quantidade para exportação. Até a década de 1765, as frotas da Bahia e Pernambuco forneciam conjuntamente a maior parte das couramas exportadas para Portugal[131]. Nesta época, "a grande porção" dessa courama vinha "exportada de Pernambuco em uma navegação de costa a costa, em embarcações pequenas para a Bahia pelo meio de um negócio particular, intrínseco, e alguma parte dela para ali vinha a ser depositada a esperar as subseqüentes Frotas"[132].

Com a extinção do sistema de frotas, Oliveira Mendes informava que o Vale do Rio São Francisco passou a ser o principal fornecedor das vaquetas que chegavam ao porto da

---

Historia), Niterói: UFF-IFCH, 2007. p.35; 47; 248; 251, Ver também, ALENCASTRO, Luis Felipe de., *O Trato dos Viventes*: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII, São Paulo: Cia da Letras, 2000, p.256-9.

[130] AMS, *Livro de Registro da Renda e Despesa do Matadouro*, 1791-1811, fl.63ss, *Apud*, SOUSA, Avanete P., *Op. Cit.*, p.38.

[131] PINTO, Virgilio., *Op. Cit*., p.206

[132] OLIVEIRA, Luis A. Mendes, p.107, *Apud* PINTO. Aguiar, *Op. Cit*. p.107.

Bahia. Segundo o autor, em 1790, as vaquetas "fabricada[s] em grande distancia, pelos Sertões dentro" chegavam até Salvador pelo São Francisco que "se entranha em grande distancia, o que muito facilita a condução" da produção. Oliveira Mendes, inclusive, estima que 16.000 vaquetas fossem exportadas anualmente da Bahia para Portugal, rendendo à balança comercial baiana um total de doze contos e oitocentos mil réis (R$12:800$000rs).

O acréscimo na produção de carne e couro, proveniente da ampliação da criação de gado nas fazendas do sertão, além de favorecer a oferta do produto para consumo interno e exportação, melhorou também a articulação das regiões das Minas Gerais e a de mineração da Bahia – a Chapada Diamantina (Rio de Contas e Jacobina). O incremento das vias de comunicação, por onde circulavam o gado, os mais diversos gêneros, viandeiros e escravos através das cabeceiras do rio de Contas, beneficiou a ligação entre a capitania da Bahia e a de Minas Gerais, e dentro da capitania, a região de Jacobina e a do Vale do Rio São Francisco e Salvador, proporcionando um avanço no escoamento da produção de metais e pedras preciosas e incrementando as relações das zonas pastoris com Salvador. Não foi por acaso que o sueco Johan Brelin (1756) e Mrs. Jemima Kindsley (1764), durante a curta permanência em terras baianas, tenham notado "diamantes, ametistas, jaspe, cristal e topázios" entre os produtos "que podem ser comprados a um preço muitíssimo baixo", na cidade da Bahia[133].

Note-se que neste tópico foram ressaltados alguns dos gêneros identificados pela historiografia mais recente e por memórias de cronistas, como Silva Lisboa e Oliveira Mendes que, no dizer da historiadora Avanete Sousa, "em termos de rendimentos para a coroa, faziam a diferença e qualificavam as exportações da Bahia no período colonial"[134]. Além dos produtos de destaque – o açúcar, o tabaco, couramas, o aguardente, o melaço, o azeite de baleia, o zimbo, a farinha de mandioca, a madeira e fibras naturais, as pedras e metais preciosos, e, posteriormente, o algodão, o arroz, o cacau, o café – enviados para Portugal, havia aqueles que seguiam "em direitura" para a Ásia e a África. Desses mercados, por sua vez, importavam-se de forma direta e contínua, via Portugal, ou de forma indireta e menos frequente, através do contrabando:

[133] BRELI, Johan, Op. Cit. p.106
[134] SOUSA, Avanete P., Op. Cit., p.39

> "fazendas comuns, de lã , tecidos de linho que se extraem de Portugal: baeta, sarja, outras espécies de tecidos de lã, meias de seda e chapéus trazidos da Inglaterra e da Holanda, panos brancos denominados pânicos, panos crus chamados aniagem grega, fechos de espingarda e cobre fundidos próprios para engenhos de açúcar que se fazem vir de Hamburgo; tecidos da bretanha de menor largura, droguetes, sarjas, brocados matizados de todas as cores que se extraem da França, tabi de seda, tafetás, linha para coser e papel que se faz vir da Itália"[135].

A relação dos produtos discriminados, na citação apresentada, foi ampliada pelo depoimento de Thomas Lindsley. O comerciante inglês, também, destacou as demais regiões com as quais a cidade da Bahia e seus negociantes mercavam, descrevendo a dinâmica comercial desses mercados:

> "As principais trocas são efetuadas diretamente com Lisboa e o Porto, nas quais uns vinte navios de grande porte são empregados, realizando eles duas viagens com bastante rapidez. Esses navios abastecem a colônia de manufaturas européias e indianas, bem como de vinhos, farinha [de trigo], bacalhau, manteiga, queijo holandês, e outras mercadorias. Em troca, recebem algodão, açúcar, aguardente, café, fumo, pau-santo, mogno, pau-cetim, *tulip-woods*, várias resinas, bálsamos e raízes medicinais, o que deixa considerável margem de lucro em favor de Lisboa"[136].

Mesmo não discriminando as mercadorias indianas que abasteciam o mercado baiano, Lindley revela que, mesmo no inicio de século XIX, a troca comercial entre a praça de Salvador e portos asiáticos permanecia pujante e ativa.

No ano de 1799, por exemplo, foi elaborado, pelo então administrador da alfândega da Bahia, Agostinho José Barreto, a mando do governador e capitão general da capitania, D. Fernando José de Portugal (1788-1801), "uma relação [...] da qualidade, e quantidade dos produtos deste Estado, juntamente com a informação do que se exporta dos mesmos produtos, seja para o Reyno, seja para os outros Domínios Ultramarinos [...]"[137]. Como o próprio título informa, os mapas que acompanhavam a relação referiam-se ao total de exportação e importação movimentada pelo porto de Salvador no ano de 1797. Vale lembrar, contudo, que

---

[135] Esta documentação utilizada como uma das principais fontes do trabalho de Virgilio Noya Pinto, se constitui na série de correspondências consulares enviadas de Lisboa para Versalhes pelos representantes franceses em território português. Possui vários autores e compreende os anos de 1697 a 1766, com uma pequena interrupção de oito anos (1704-12). Noya Pinto utiliza-se dessa correspondência para analisar as cargas das frotas brasileiras que chegavam a Lisboa. A série é denominada *Memoire touchant lê Commerce du Portugal*. Esta passagem que vai aqui transcrita foi escrita em 1704, ultimo ano antes da ruptura das relações comerciais entre Portugal e França, em virtude da Guerra de Sucessão da Espanha. Descreve de maneira detalhada quais as mercadorias eram enviadas por aquele porto para os portos brasileiros. Dentre eles, estava o porto da Bahia. Apud, PINTO, Virgilio., *Op. Cit*., 120 e 224.

[136] P.170

[137] AHU-CA, Bahia, CD#14, Pasta#090-001, Doc #18296, 10 de maio de 1798. *Mappa dos productos da Costa da Mina, de ngola e do Rio Grande de S. Pedro do Sul, que foram exportados na Bahia durante o anno de 1797*, ARRUDA, José J., O Brasil no comércio colonial, São Paulo: Ed. Atica, COL. Ensaios: 67, 1980, p. 189-208.

estes mapas expressavam os montantes declarados e arrecadados pelos funcionários da administração colonial, não significando uma representação fiel da realidade. Afinal, não se pode esquecer o peso que o comércio ilegal tinha na balança comercial para as diversas regiões da América Portuguesa, impossível de se quantificar.

Outro ponto a ser observado é o fato de que os valores expostos pelos mapas, inclusive aqueles que apresentam o balanço comercial entre a Bahia e o Reino, encontram-se bem abaixo dos que foram apresentados na correspondência de Silva Lisboa. Uma possível explicação para isso, pode ser encontrada na carta que acompanhava os mapas, enviada por Agostinho José Bernardo a Fernando José de Portugal. O administrador da alfândega tentava justificar o tênue resultado obtido na alfândega da Bahia, afirmando que:

> "Estes cálculos mal podem combinar-se em anos de calamidades, ou enquanto durar a desordem da Europa, por quanto de anos a esta parte não tem chegado a Bahia todos os navios que saíram de Portugal para ela, assim como não chegaram a Portugal todos os que saíram da Bahia, servindo de prova que a safra de açúcar é de um ano por outro de 16 a 20.000 caixas, é ainda abatidas 2.000 que consomem a população, e anexas ficam para Potugal muito maior numero do que se mostram exportadas. No mapa junto, ficando retidas mais de 6.000 caixas pela falta de saída de navios.
> A safra do tabaco é de mais de 30.000 rolos anualmente: é recolhido a Cidade: puxado a exame, e de embarque de Portugal todo o da primeira e segunda folha, e o condenado vai fazer o comércio da Costa da Mina[...]"[138].

É bem possível que uma safra ruim, somada à situação de insegurança que rodeava os mares do Sul por conta das guerras infligidas pela França revolucionária de Napoleão Bonaparte ao resto da Europa monárquica, fossem responsáveis pela diminuição da circulação de navios mercantes nos diversos portos coloniais e pela elevação dos preços, neste período, o que justificaria a queda na movimentação dos portos coloniais portugueses, em especial o da Bahia[139].

Neste ano (1797), a soma das importações perfazia um total de 2.880:366$060rs (dois mil oitocentos e oitenta contos, trezentos e sessenta e seis mil e sessenta réis), enquanto, as exportações atingiram a cifra de 3.003:862$830rs (três mil e três contos, oitocentos e sessenta e dois mil, oitocentos e trinta réis). A balança comercial baiana apresentou um *superavit* da ordem de 153:496$778rs (cento e cinquenta e três contos, quatrocentos e noventa e seis mil, setecentos e setenta e oito réis). Chama a atenção, na descrição desses "rezumo d'importação

[138] AHU-CA, Bahia, CD14, Pasta 090-001, *Carta do Administrador da Alfândega Agostinho José Barreto para o Governadorda Bahia, relativa a elaboração dos seguintes mappas e á cultura do açúcar, do tabaco e dos algodão,* 20 de fevereiro de 1798.
[139] Ver ARRUDA, J.J., *Op. Cit.*, p.337-340.

e de exportação" que o item relativo a "importação e exportação dos portos d'America" e de "Barra adentro" não foram calculados, por isso, não fizeram parte da balança comercial. Segundo o administrador da alfândega, eram itens "incalculáveis"[140], sinalizando que o relatório não contemplava, efetivamente, todo o movimento interno da praça de Salvador.

Dentre os produtos que faziam parte das mercadorias vindas da Ásia, predominavam os tecidos mais diversos, especiarias, salitre, drogas, supérfluos (leques, adornos de casa) e louças. Como bem destacou J. R. do Amaral Lapa, as mercadorias orientais apresentavam considerável variedade e atingiram cifras respeitáveis na balança comercial da Colônia, mesmo considerando globalmente o comércio do império português. Ainda segundo o autor, nos anos e 1796 e 1800 o total de importados da Ásia proporcionou o maior valor de todos os demais apresentados pelos domínios portugueses ultramarinos[141]. O total das importações de 1797 alcançou um valor de 232:579$460rs (duzentos e trinta e dois contos, quinhentos e setenta e nove mil, quatrocentos e sessenta réis), equivalente a 11% de tudo que foi importado do Reino para o porto baiano.

Já o total da exportação destinada ao porto de Goa, constante do mapa de exportação para o Reino, indicava o envio de 235 fardos de tabaco de folha e dois rolos de corda de "conta de S. Majestade" que perfazia o total de 5:953$750rs (cinco contos, novecentos e cinquenta e três mil, setecentos e cinquenta réis). José Jobson Arruda, assim como Lapa, considera que o comércio da Ásia teve um peso considerável na balança comercial nas colônias. Representou em 1796, 16,5% e em 1797, 27,3%, de todo o valor exportado da Bahia para Portugal, comprovando um significativo aumento. Segundo o autor, de 1798 a 1811, esses valores diminuiram, mas continuam sendo significativos para o movimento do porto de Salvador e para a Coroa Portuguesa[142].

Nesta perspectiva, o elevado número de desembarque de fazendas asiáticas, especialmente de tecidos, no porto baiano, confirma "a condição intermediária do comércio baiano, tendo em vista Salvador, como porto importador" e redistribuidor "de mercadorias para outras capitanias, como também para outras partes do continente, e até para fora dele"[143].

Dentre os produtos do oriente de maior relevância para as trocas realizadas na praça mercantil de Salvador, estavam os panos asiáticos, notadamente, os tecidos tidos como "inferiores", conhecidos por "fazenda de negro". A grande aceitação desse gênero no comércio das feiras do sertão de Angola, dentre outros gêneros, principalmente, mão de obra,

[140] Idem, doc #18298
[141] LAPA, J. R. do Amaral, *Op. Cit*., p.272-4.
[142] ARRUDA, J.J., *Op. Cit.*, p. 191.
[143] LAPA, J. R. do Amaral, *Op. Cit*., p.275-7.

garantiu à Bahia, até meados do século XVIII, lugar de destaque no tráfico angolano de escravos[144].

Amaral Lapa chama ainda atenção para mais uma possibilidade de mercado para os panos asiáticos, os territórios da América Espanhola (Buenos Aires e Montevidéu), localizados na região denominada do Rio da Prata. Essa região, desde o século XVI, manteve um comércio intenso com diversas capitanias do Estado do Brasil. Com a união das coroas ibéricas (1580-1640) essas relações se intensificaram, e, mesmo após a restauração portuguesa, o intercâmbio comercial, entre a América Espanhola e as colônias portuguesas, conservou-se[145]. A proximidade com áreas de fornecimento de prata (patacas, barras de prata) do lado espanhol e de regiões de abastecimento (escravos, couros, sebo, manufaturas europeias e asiáticas, mantimentos, etc) do lado português, abriu espaço para os comerciantes portugueses e castelhanos intensificarem suas transações comerciais. A região tornou-se alvo de investidas por parte dos holandeses, ingleses, franceses e, principalmente, portugueses, que perceberam no descuido da metrópole espanhola o pretexto para realizar a troca de mercadorias de maneira ilícita[146].

Durante o século XVIII, principalmente, a partir de 1750, com a abertura paulatina desses portos, ao longo do Rio da Prata, intensificaram-se as ligações entre o Brasil e a região. Não há duvida quanto a predominância do Rio de Janeiro na condução desse comércio, entretanto, há que se considerar as praças da Bahia e Pernambuco e as outras praças ultramarinas como prováveis mercados para as trocas mercantis[147]. Comerciantes portugueses

---

[144] Segundo Roquinaldo Ferreira, a partir do século XVIII, notadamente, na segunda metade, o tráfico angolano de maior representatividade era feito através do comércio direto entre Luanda e as três principais praças mercantis da América portuguesa: Salvador, Rio de Janeiro e Recife. Os navios originários dos portos brasileiros perfaziam "85% de toda a movimentação do porto da cidade", contra "apenas 15%, vindos de Portugal". FERREIRA, Roquinaldo., "dinâmica do comércio intracolonial: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos", in FRAGOSO, João; BICALHO, Mª Fernanda e GOUVÊA, Mª DE Fátima. (orgs), *O Antigo Regime nos trópicos*: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII), Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p.344.

[145] LAPA, J. R. do Amaral, Op. Cit., p.279.

[146] ARAS, Lina Mª B. de, "Circulando entre a Bahia e o Prata", in *Anais Eletrônicos do III Encontro da ANPHLAC*, São Paulo: 1998, disponível em « http://anphlac.org/upload/anais/encontro3/lina_aras.pdf », p. 12.

[147] Os estudos sobre as relações de comércio entre a Bahia e a região do Prata, durante o período colonial, ainda estão por ser realizados. Amaral Lapa, inclusive, destaca a importância de se ampliar as pesquisas sobre esta rede mercantil no século XVIII. O artigo de Lina Mª B. Aras, publicado em 1998, demonstra de forma abrangente a constituição dessas relações, ARAS, Lina Mª B. de, *Op. Cit.*, pp.01-13. Corcino Medeiros Santos ao estudar a questão na segunda metade do século XVIII, também traz importantes contribuições sobre o contrabando nesta região, principalmente entre através do Rio de Janeiro e Bahia, ver: SANTOS, Corcino M. "Negros e tabaco nas relações Hispano-Lusitana do Rio da Prata", in Actas do Congresso Internacional «Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades», Lisboa: FCSH/UNL, 2005, disponível em «http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/corcino_medeiros_santos.pdf». Sobre o comércio português no Rio da Prata, CANABRAVA, A.P., *O comércio Português no Rio da Prata* (1580-1640), Belo Horizonte/SP: Ed. Itatiaia/EDUSP, 1984. Para o século XIX, CHAVES, Cleide de L., *De um porto a outro:* A Bahia e o prata (1850-1889), Salvador: Dissertação de Mestrado, PPGH-UFBA, 2001; JUNQUEIRA, Lucas de F., *A Bahia e o*

estabelecidos em Moçambique e no Prata, com comissários na cidade da Bahia e a oferta de produtos variados atestam a conexão entre esses mercados[148].

Para comprovar essa conexão, será apresentado o caso da galera Arrogante que chegou ao porto de Salvador, em 21 de maio de 1806, proveniente de Montevidéu. Ao que parece, a Arrogante era de propriedade de um comerciante português, Duarte Aureliano, instalado na praça de Moçambique. Em junho de 1804, a galera partiu daquele porto em direção a Montevidéu carregada de escravos. "Em retorno da escravatura carregara de couros e sebo, se dirigiu a esta Colônia [a cidade da Bahia]" conforme instrução recebida via "carta de ordens". Mediante alegação do capitão da galera – Antonio Álvares da Cruz – de que necessitava de reparos, lhe é autorizada a atracação no porto baiano. Segundo informações do governador da capitania, trata-se, na verdade, de uma nova forma encontrada pelos comerciantes espanhóis e portugueses para "facilitar suas negociações" de contrabando de escravos exportados dos domínios coloniais portugueses (Moçambique) para "domínios estrangeiros", favorecendo a entrada de produtos (carne e sebo) vindos diretamente de portos coloniais pertencentes aos espanhóis[149].

O Rio da Prata, por sua vez, além de oferecer produtos como "carne e sebo", proporcionava a entrada de drogas, como a quina, introduzida em Salvador, e que, por sua vez, vai ser exportada para Angola em forma de "aguardente de quina". É o que pode ser constatado pela relação dos produtos exportados para Angola apresentada no (Quadro 2, p. 76)[150].

Das mercadorias importadas, os escravos receberam destaque. O comerciante inglês, Thomas Lindley, registrou no seu diário que "os baianos tem permissão de importar seus próprios escravos e de trazer, nos mesmos navios, diversos artigos africanos, tais como cera e ouro em pó, que obtem em troca de estampados grosseiros de algodão, aguardente e fumo"[151].

Vinte anos antes, Silva Lisboa já havia constatado que o "comércio para a África é de grande conseqüência para esta praça". O advogado baiano enfatizava que era um comércio "dirigido para o que se denomina resgate de escravos". Entretanto, Silva Lisboa reconhecia que "não é só esse o beneficio desta negociação". Segundo ele, das mais de cinqüenta

---

Prata no primeiro reinado: Comércio, recrutamento e guerra cisplatina (1822-1831), Salvador: Dissertação de Mestrado, PPGH-UFBA, 2005.

[148] ARAS, Lina Mª B. de, *Op. Cit.,*

[149] AHU-CA, Bahia, Doc #28.822, CD#024, Pasta137-001, 28/05/1806. *Oficio do Governador Conde da Ponte [João Saldanha da Gamoa] para o Visconde de Anadia [Secretario de Estado da Marinha e Ultramar, João Rodrigues de Sá e Melo], em que lhe participa a chegada da Galera Arrogante, sob o comando do Capitão Antonio Álvares da Cruz, que transportava escravos de Moçambique para Montevidéu*.

[150] Vide nota 48.

[151] LINDLEY, Thomas, *Op. Cit*., 170.

embarcações anuais, entre curvetas e sumacas, expedidas pela Bahia, dez (20%) iam para Angola, "para onde também leva[va]m muita fazenda da Europa". As outras seguiam a "correr a Costa da Guiné a comprar escravos".

Os navios que retornavam "da Costa da Guiné", além da abundância de escravos, traziam "algumas arrobas de ouro em pó, comprado furtivamente aos negros, sem que saibam os holandeses, que estão em posse deste ramo de comércio d'África". Silva Lisboa estimava que o comércio de escravos rendia para o Brasil "para cima de 25.000 escravos" e arriscava dizer que "só para a Bahia entraram neste ano 15.000", enquanto para o Rio de Janeiro "foram 10.000". Dos portos da Costa da Mina, os navios também traziam, "para essa praça muita fazenda, que compram aos ingleses e franceses em troca de tabaco". A prática comercial adotada, habitualmente, entre os comandantes das embarcações, ao declararem que eram coagidos a se "sujeitar as capitulações do estrangeiro" sob ameaça de ter o navio atacado, foi relatada por Silva Lisboa a Vandelli. Para ele o trato clandestino praticado pelos comerciantes e capitães dos navios visava adquirir "as fazendas, que vem de Portugal", por menor preço, uma vez que estariam isentas do pagamento "dos direitos de entrada e saída" devidos à Fazenda Real[152].

Os mapas da alfândega corroboram com as informações até aqui coligidas nos relatos mencionados. Para ampliar um pouco mais a perspectiva de entendimento sobre as trocas de mercadorias feitas entre a Bahia e a África, é recomendável observar o que dizem os mapas.

[152] LISBOA, José da S., *Op. Cit.*, p.504-5.

QUADRO 1 – IMPORTAÇÃO/EXPORTAÇÃO DA BAHIA PARA COSTA DA MINA

Importação da Costa da Mina			**Exportação para a Costa da Mina**		
3.938	Escravos em 18 navios a 100$000 rs	393:800$000	61.383	Rolos de tabaco de 2 ½ arrobas postos a bordo a 4$000rs	245:532$000
	Em ouro em pó entrado na Casa da Moeda	12:220$000	24	Mangotes de tabaco	88$000
	Em panos, e azeite de palma	6:000$000	220	Pipas de aguardente de mel	880$000
			200	@ de açúcar de 40 feixes	600$000
			2.979	Libras de açúcar em 630 barrilinhos	297$900
			441	Boiões de doce	441$000
				2/3 partes do valor de suas cargas em accessórios	165:221$320
DEVE		**412:020$000**	**HAVER**		**413:060$220***

Fonte: AHU-CA, Bahia, CD14, Pasta 090-001, *Mappa dos productos da Costa da Mina, de ngola e do Rio Grande de S. Pedro do Sul, que foram exportados na Bahia durante o anno de 1797*, Doc #18302, 10 de maio de 1798.

Nota: Ao verificar as somas encontradas pelo administrador da alfândega na elaboração dos mapas, identifiquei uma pequena diferença no total dos valores. Optei por registrar nas transcrições o total correto.

* O mapa original registra o valor de 413:064$220

QUADRO 2 – IMPORTAÇÃO/EXPORTAÇÃO DA BAHIA PARA ANGOLA

Importação de Angola			**Exportação para Angola em 01 Brigue**		
580	Escravos na Galera "Certorio" hida de Lisboa	46:400$000		Em mercadorias de Portugal	11:200$000
70.000	Libras de cera bruta a 300rs	21:000$000	16	Pipas de vinho	1:000$000
N3. A Bahia, de muitos anos costuma exportar para Angola e Benguela de 04 até 06 navios por ano e receber ordinariamente 3.000 escravos. Com a perda do Navio Minerva tomado pelos piratas em 1796 poucos dias depois da sua saída, e também pela falta de mercadorias próprias daquele porto tem reduzido este comércio a pouca coisa, de sorte que um único Navio que exportou o presente ano de 1797 ainda não voltou.			36	Pipas de aguardente de mel	1:440$000
			11	Pipas de vinagre	330$000
			02	Balas de papel	48$000
			72	Garrafas de ágoardente de quina	46$400
			52	Frasqueiras de aguardente de Portugal	416$000
				Em zimbo	5:848$360
				Em uma cadeira de arruar	120$000
				Prontificação do transporte e beneficio	12:000$000
DEVE		**67:400$000**	**HAVER**		**32:488$760****

Fonte: Idem, *Ibidem*.
Nota: Ao verificar as somas encontradas pelo administrador da alfândega na elaboração dos mapas, identifiquei uma pequena diferença no total dos valores. Optei por registrar nas transcrições as somas corretas.
** O mapa original registra o valor de 31:488$760

Os (Quadros 01 e 02, p.75-6) trazem informações que confirmam as narrativas dos cronistas até aqui apresentadas. Os gêneros negociados entre os portos de Salvador e aqueles localizados na Costa da Mina e no Reino de Angola não se resumiam a rolos de tabaco, aguardente e escravos. Negociava-se, também, ouro em pó, "fazenda, que compram aos ingleses e franceses"[153], panos ("estampados grosseiros de algodão"), "azeite de palma" e cera. A lista se amplia, consideravelmente, quando se passa a analisar as mercadorias utilizadas para os negócios com a costa africana listadas nos mapas. Além do fumo, "aguardentes de mel" e panos, também arrolados por Lindsley, entram como produtos enviados para a região da Costa da Mina, açúcar e doces. Para Angola, a Bahia enviou, neste

[153] Alem dos produtos já descritos na citação da nota 29, o mapa apresentado pelo administrador da Alfândega relaciona variados tipos de tecido (lanifícios, lanifícios e sedas), mantimentos (queijos, manteiga, bacalhau, chouriços, etc) e metais (ferro, cobre, aço, etc). ARRUDA, José J., *O Brasil no comércio colonial*, São Paulo: Ed. Atica, COL. Ensaios: 67, 1980, p.185-189 e p.207-8.

ano, “mercadorias de Portugal, pipas de vinho, papel, cadeira de arruar, aguardentes de Portugal, aguardente de quina[154], pipas de vinagre e zimbo”.

Aqui cabe destacar os 5:848$360rs (cinco contos, oitocentos e quarenta e oito mil, trezentos e sessenta réis) enviados em “zimbo” e os 12:000$000rs (doze contos de réis) remetidos em “prontificação do transporte e beneficio”, sugerindo tratar-se de valores provenientes da contratação de serviços pagos pelos fretes de embarcações e o despacho, provavelmente em espécie, em favor de alguém com residência em Angola.

A partir dos números apresentados nos dois quadros, é lógico supor que, nesta época, há um forte predomínio dos portos da Costa da Mina na balança comercial entre a Bahia e África, considerando que as exportações superam as importações. Para Angola e Benguela, percebe-se que ocorre o inverso, entretanto o quantitativo de africanos transportados por navios procedentes dessa região, é inferior proporcionalmente.

Há uma ascendência da Costa da Mina em detrimento à de Angola, no que tange ao volume de escravos negociados no ano de 1797. Do total dos 18 navios despachados da Costa da Mina para o porto de Salvador, o montante de escravos negociados foi de 3.938, resultando, uma média de 219 africanos desembarcando na cidade da Bahia, por navio, enquanto aportaram, em um único navio, 580 africanos procedentes de Angola. Ou seja, para cada navio chegado de Angola, teríamos dois navios procedentes dos portos da Costa da Mina aportando em Salvador. A nota transcrita no mapa apresentado corrobora com essa hipótese ao informar, a chegada anual de 3.000 africanos, provenientes de Angola e Benguela, na Bahia, sendo que esses escravos são transportados em, aproximadamente, 1/3 do número de navios oriundos da Costa da Mina. Isso leva supor que os navios vindos desses portos traziam um maior contingente de escravos do que os dos portos da Costa da Mina[155].

Dentre os itens apresentados, no mapa de exportação (Quadro 2, p.76), que representavam o movimento entre a praça mercantil baiana e os portos africanos, os que indicavam maior diversidade de mercadorias foram os de Angola. As ligações mercantis

---

[154] Segundo dicionário Raphael Bluteau (1728) diz tratar-se de uma árvore encontrada no Peru, cuja casca de cor quase avermelhada é utilizada na cura de febres intermitentes (quartã). É consumida também em infusão em vinho, ou em outros licores. p.62. Ao que parece, a *quina* posta em infusão na *cachaça*, recebia o nome de *agoardente de quina*. BLUTEAU, Raphael., Vocabulário Portuguez & Latino: áulico, anatômico, architectonico..., Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728, vol.7, p.62, disponível em «http://www.brasiliana.usp.br/en/dicionario/1/quinaquina».

[155] A lei de Arqueação em vigor desde março de 1684 tratava de definir a capacidade dos navios que carregavam escravos de Angola para o Estado do Brasil. Entretanto a provisão de 30 de março de 1756 que liberava o comércio de escravos em todos os portos de África, principalmente nos portos da Costa da Mina, limitava esse número, quando determinava que “os navios [fossem] pequenos, e não lev[assem] mais de 3.000 rolos de tabaco”. Ao que tudo indica, esse pode ter sido o motivo para que houvesse um numero menor de africanos embarcados nos navios que chegavam da Costa da Mina. (Citar Silva Lara) p.191-5 e 327.

diretas estabelecidas entre essas duas praças mercantis apontam que o comércio entre elas ultrapassava o tráfico de escravos e extrapolava os aspectos, exclusivamente, econômicos. É possível afirmar que a praça de Angola, em relação à da Costa da Mina, durante todo o período colonial, tenha assumido, gradualmente, um papel mais vasto do que de mero exportador de escravos e cera. A Bahia assume cada vez mais a função de provedora, não só de gêneros os mais variados, chegando a assumir, inclusive, um papel intermediário nas relações entre Angola e Portugal.

A importância da cidade da Bahia no contexto do Império ultramarino português é indubitável. Para além do intenso comércio entre colônia e metrópole, a praça baiana tornou-se ponto de convergência, articulação e destino das rotas atlânticas e orientais. Navios oriundos das Ilhas atlânticas, da Costa da Mina, de Angola, de Moçambique, da Ásia e do Oriente arribavam no porto de Salvador, como também daqui saíam em direção a esses destinos.

Salvador, como foi demonstrado, também apresentava um vultoso comércio com as regiões vizinhas à cidade da Bahia. Significativo era esse comércio entre Salvador e as outras áreas dentro da própria Capitania, sobretudo o de produção de alimentos. Esse comércio, "de Barra adentro", difícil de ser calculado, como bem destacou o administrador da alfândega, chamava atenção pela sua pujança e vitalidade. Lindley chegou a registrar o que ele denominou de "espantoso" movimento, cuja "riqueza, em grau desconhecido na Europa, é assim posta em circulação".

> "Oitocentas lanchas e sumacas de vários tamanhos, trazem diariamente sua contribuição para o comércio com a capital: fumo, algodão, drogas diversas, de Cachoeira; o maior sortimento de louça comum, de Jaguaripe; aguardente e óleo de baleia, de Itaparica; farinha e peixe salgado, de Porto Seguro; algodão e milho, dos rios Real e São Francisco; açúcar, lenha e legumes, de todos os lugares"[156].

As informações de Lindsley não só puderam ser confirmadas como também foram complementadas pela *Relação dos navios e transportes que entraram e sahiram no porto da Bahia no anno de 1797* (Quadro 3, p. 82). Em nota, Agostinho José Bernardes, tratava de descrever e quantificar as embarcações e transportes de "Barra adentro" e de "Barra a fora". Do mesmo modo, apresentava quais gêneros eram comercializados:

[156] LINDLEY, Thomas, *Op. Cit*., 170.

> "Estes transportes que se reduzem a Chalupas, Sumacas, Barcos e Lanchas, dos Portos de Inhambupe, Itapicurú, Itapoan, Morro, Jequiriçá, Cahirú, Una, Boipeba, Camamu, Rio de Contas, Ihéus, Patiju, Santa Cruz, Porto Seguro, todos da Capitania da Bahia, conduzem caixas de açúcar, farinha de mandioca, arroz, feijão, milho, peixes salgados, madeiras de todas as qualidades, mastreações para Navios, casca de mangue para curtumes, cabos e betas de Ambé, algodões, café, e outros gêneros qua abundam na População. Esta importação se balanceia com a exportação de mercadorias que vem de Portugal, com obras dos Artesãos da Cidade, com gêneros do Pais e tudo constante dos mapas supras, e com dinheiros Provinciais"[157].

O funcionário da Coroa tentava, além disso, explicar àqueles que tivessem acesso à sua *Descrição...*, o significado do termo "Barra adentro", que regiões estavam situadas nesse espaço e qual a importância que a região assumia para o comércio da Colônia. Dizia ele:

> "Assim como os moradores da Cidade do Porto chamam Barra de terra aos provimentos que recebem pelo Rio Douro e chegam aos seus cais: semelhantemente a Bahia chama Barra de terra ao que lhe vem do seu dilatado Recôncavo e Continente embarcado nas costas e rios de Itaparica, Jaguaripe, Estiva, Aldeia, Nazaré, Jacoruna, Capanema, Maragogipe, Cachoeira, Iguape, Saubara, Santo Amaro, São Francisco, Goiba [Guaíba], Paraguaí Mirim, Loreto, Madre de Deus, Santo Estevão, Passé, Maré, Cotegipe, e outros em tal forma que seguramente se podem contar mais de cem transportes por semana que de todos estes portos chegam aos cais da Cidade de todos de Barra adentro com caixas de açúcar, rolos de tabaco, toda qualidade de viveres, louça vermelha e vidrada, telha, tijolo, madeiras, piaçabas, e outros muitos gêneros da primeira necessidade e de comércio interior, formando um todo de muitos centos de mil cruzados que a cidade lhe retribui em mercadorias de Portugal que vai fazer um segundo e terceiro comércio pelas Vilas e Povoações do Continente, e em moeda corrente para balancear a exportação com a importação"[158].

O comércio realizado entre a Bahia e outras Capitanias, também não era diferente em termos de fluxo de mercadorias e embarcações. O administrador da alfândega já havia registrado isso na *Relação...* por ele elaborada (Quadro3, p. 82). O astuto observador Thomas Lindley pôde constatar algo muito semelhante:

> "O comércio interno dos baianos com as regiões afastadas da colônia é igualmente considerável e extenso: com o sul, de modo especial, sendo muito lucrativo o Rio Grande [Rio Grande de São Pedro do Sul], dada a maneira indolente e irregular na qual é conduzido. *Uns quarenta navios, de duzentos e cinqüenta toneladas cada um*, acham-se empenhados; *raramente completam suas viagens em dois anos, embora a distancia seja apenas de vinte graus ao sul*. Transportam quantidades *insignificantes* de aguardente, açúcar, louças e artigos europeus (principalmente ingleses e alemães), que trocam, em sua maior parte, excetuado o sal, *num comércio de contrabando com os espanhóis de Maldonado e Montevidéu, recebendo em prata*.

[157] AHU-CA, Bahia, Relação dos navios e transportes que entraram e sahiram no porto da Bahia no anno de 1797, Doc #18305, CD#14, Pasta #090-001, 10 de maio de 1798.
[158] AHU-CA, Bahia, , Doc #18306, CD#14, Pasta #090-001, *Descrição das embarcações e transportes que fizeram a navegação no anno de 1797, do interior da Capitania para o porto da Bahia,* 10 de maio de 1798.

> Durante esse tráfico, ocupa-se a tripulação em carregar o navio com carne seca e couros, produtos do bom gado existente nas savanas vizinhas ao Paraguai [...].
> Quando os navios chegam à Bahia, vendem carne a bordo, no varejo, [...] Ela é comprada principalmente pelas classes inferiores da população, sendo também utilizada para consumo dos escravos e dos navios"[159].

Apesar de só se ater na descrição dos gêneros comercializados na região Sul, a narrativa de Lindley traz informações relevantes para o entendimento da complexidade dos mercados por onde essas mercadorias circulavam. O comerciante inglês estimava que em torno de "quarenta navios, de duzentos e cinquenta toneladas cada um," estavam envolvidos neste comércio[160]. Também chamava atenção para o tempo de viagem gasto, "raramente completam suas viagens em dois anos", apesar da pouca distância que separavam os dois portos, e por fim, considera que a carga transportada "de aguardente, açúcar, louças e artigos europeus" era insignificante. Não hesita ainda em denunciar o envolvimento da tripulação "num comércio de contrabando com os espanhóis de Maldonado e Montevidéu, recebendo em prata". Diante de todas essas informações coligidas por Lindley, é mais lógico supor que grande parte desse comércio envolvia o contrabando de escravos, fato omitido pelo observador inglês.

O mapa de exportação/importação, já referido anteriormente, para a Capitania do Rio Grande, traz o levantamento do montante do que foi negociado com os portos baianos, durante o ano de 1797. Os produtos comercializados foram: carne de sol, sebo, farinha de trigo, queijos, velas e algumas peles, que renderam à balança comercial 345:250$000rs (trezentos e quarenta e cinco contos e duzentos e cinquenta mil réis). Na contramão, a Bahia importou sal, preciosos regulados, mercadorias da Europa e gêneros do país, que somaram o mesmo valor dos produtos exportados, equilibrando, portanto o haver/dever.

A relação de navios que saíram/entraram de Salvador traz números expressivos que merecem ser analisados. Do Rio Grande entraram 45 contra 55 que daqui saíram[161]. A Capitania campeã, o Rio Grande, foi responsável pelo envio de 17,9% do total das embarcações que entraram no porto baiano em 1797, ultrapassando, em quase 3% a soma de todas as trinta e seis embarcações (14,3%) vindas de Portugal (Lisboa, Porto, Setúbal e Figueira). O segundo porto mais expressivo foi Cotinguiba, principal porto da Capitania de Sergipe D'El Rey. Este porto participou com o envio de trinta e cinco, alcançando 13,9% do total de embarcações enviadas. Como não existem mapas demonstrativos das cargas desses

[159] LINDLEY, Thomas, *Op. Cit*., 171.
[160] Frederic Mauro aponta que os navios de 250 toneladas tinham capacidade de transportar uma tripulação de 40 pessoas e 65 soldados, podendo inclusive ter 14 canhões. O que nos leva a pensar que a referida embarcação descrita pelo comerciante inglês, dificilmente se enganaria com a capacidade do Navio. Ver MAURO, Frederic., *Op. Cit.*, p.66-67.
[161] Vide (Quadro 3, p.82)

navios, como explicar esse movimento intenso entre os portos baianos e as outras capitanias? O que transportavam esses navios que o administrador da alfândega fez questão de omitir?

Com a região das Minas Gerais, que não aparece na relação, por motivos óbvios, o comércio era feito pelas rotas terrestres e fluviais que margeavam o Rio São Francisco e seus afluentes. Pelo *Caminho dos currais do Sertão* transportavam-se em tropas as mais diversas mercadorias. Gêneros alimentícios, tecidos, chapéus, escravos, armas e ferramentas, móveis de jacarandá, pedras e metais preciosos, gado e produtos manufaturados de luxo[162] cruzavam essas rotas com frequência, levados pelas mãos dos "mineiros" (assim chamados os viandantes que negociavam para as Minas). Caldas, em 1756, informava que "serve de interesse, e opulência a esta Capital a continuidade, e frequência de mineiros [...] que concorrem a esta cidade a buscar fazendas, e escravos que levando para as Minas ou trocam por ouro"[163]. Ao findar o setecentos, essa relação comercial parecia ter arrefecido ao ponto de ter sido comentada por Vilhena. Segundo o cronista, o declínio se deu devido à abertura do *Caminho Novo* que ligou e aproximou o Rio de Janeiro a Minas:

> "O comércio hoje desta praça para Minas Gerais, é muito diminuto, depois que o comum dos mineiros começaram a freqüentar o Rio de Janeiro, distante 80 léguas [480Km] da sua capital, quando a Bahia lhes distava 300 [1.800km] com pouca diferença. Consiste este na exportação de bastantes escravos que o Rio não pode subministrar-lhes com a precisa abundancia, [...] a maior parte porém deste comércio é com Minas Novas, e Jacobina. Desta comarca vem para a Bahia grandes boiadas; entra também muito algodão, e pouco ouro, das gerais porém entra muito pouco deste metal, e a maior parte por alto [por contrabando], e algumas bestas muares, que se encomendam. Pelo mesmo modo entra a maior parte do ouro de Minas Novas, assim como pedras, quais sejam topázios, pingos d'agua, águas-marinha, ametistas, etc."[164].

Entretanto, esse mercado não deixou de existir. O próprio Vilhena nos informou sobre isso. O abastecimento de escravos para a região continuava a ser feito, agora em menor escala. Salvador enviava para a região os africanos que o mercado do Rio de Janeiro não fornecia suficientemente, além dos outros produtos que habitualmente já enviava. Do mesmo modo, Salvador ainda, mantinha um expressivo comércio de metais e pedras preciosas, rebanhos de gado e de muares com as regiões de Minas Novas e Jacobina. As observações de Vilhena podem ser confirmadas com os dados e análise do (Quadro 3, p.82)

No ano de 1797, dez embarcações (4%) entraram e saíram do porto de Salvador dirigindo-se para o Rio São Francisco (portal de entrada para o Caminho do Sertão).

---

[162] SOUSA, Avanete P., Op. Cit., p.43.
[163] CALDACosta da minaS, *Op. Cit.,* 221
[164] VILHENA, Op. Cit., p.57

Comparando com a praça fluminense com quem Salvador mantinha uma intensa troca de tabaco, escravos, e tecidos da Índia por farinha, milho, feijão, arroz e toucinho, pode-se perceber que a mesma quantidade de embarcações deixaram o Rio de Janeiro com destino a esse porto, demonstrando o mesmo fluxo comercial dos dois portos, Rio São Francisco e Rio de Janeiro[165]. Apesar das "descrições" e "notas" deixadas por Agostinho José Bernardes, não declararem textualmente que os escravos faziam parte das cargas dessas embarcações, não é improvável pensarmos nesta possibilidade.

QUADRO 3 – ENTRADA E SAÍDA DE EMBARCAÇÕES DO PORTO DA BAHIA

Entraram		**Saíram**
29	**Lisboa**	22
05	**Cidade do porto**	03
01	**Setuv[b]al**	0
01	**Figueira**	0
18	**Costa da Mina**	18
01	**Angola**	01
45	**Rio Grande**	55
14	**Rio de Janeiro**	10
10	**Rio de São Francisco**	10
07	**Campos**	07
35	**Cotinguiba**	35
17	**Alagoas**	17
13	**Pernambuco**	13
01	**Maranhão**	02
13	**Caravelas**	13
11	**Capitania**	11
06	**Sta. Catarina**	06
09	**Rio Real**	09
02	**Pamaiba [Paraíba]**	02
02	**Laguna**	04
01	**S. Thomé**	0
02	**Torre**	02
06	**S. Mateus**	06
01	**Paranaguai**	02
01	**Ilha da Madeira**	01
01	**Vila Viçoza**	01
252	**TOTAL [Transportes "Barra afora] (A)**	**250**
795	**Transportes de todas as qualidades ["Barra adentro"] (B)**	**802**
1.047	**TOTAL (A+B)**	**1.052**

Fonte: AHU-CA, Bahia, *Relação dos navios e transportes que entraram e sahiram no porto da Bahia no anno de 1797*, Doc #18305, CD#14, Pasta #090-001,, 10 de maio de 1798.

[165] SOUSA, Avanete P., Op. Cit., p.41-2.

Para concluir, a partir da transcrição do mapa de *Entrada e Saída ...*, é possível destacar alguns elementos de análise que consideramos importantes e necessários. O comércio entre as Capitanias (de Barra afora) comportava, sem duvida, um maior número de embarcações, entretanto os valores mobilizados nestas trocas não eram calculados pela Coroa, o mesmo ocorrendo com o comércio "de Barra adentro". A possibilidade de a Bahia abastecer o espaço colonial e extracolonial com escravos novos e os produtos descritos não é de todo improvável. Desse modo, a análise sobre o real fluxo mercantil de exportação/importação do porto de Salvador fica comprometida, contribuindo para desenvolver uma visão imprecisa sobre o predomínio do comércio marítimo de longa distância em detrimento dos demais e, consequentemente, da perda da importância do comércio e dos portos baianos quando ocorriam as oscilações características da economia colonial setecentista. Outro ponto a considerar é a tradição da historiografia baiana ao concentrar suas pesquisas no século XIX, dificultando a elaboração de estudos mais aprofundados e comparativos sobre a temática e contribuindo para favorecer a crença de que a praça mercantil de Salvador perdeu sua importância comercial para o Rio de Janeiro após a transferência da capital em 1763.

CAPÍTULO 2

REDES E ROTAS TRANSOCEÂNICAS DE COMÉRCIO

Durante o século XVIII e primeira década do XIX, a participação da Bahia e de seus comerciantes, nas rotas e redes que envolviam o comércio transoceânico, mantinha-se muito significativa. Este capítulo analisa a dimensão e o funcionamento das rotas de comércio, de gêneros e escravos, consolidadas entre a Bahia e partes da África, e sua extensão ao Estado da Índia.

Em 1798, Luis dos Santos Vilhena assim descrevia o "trato do comércio [...], portos, e praças com quem, [...] se comercia [na praça da Bahia]"[166]:

> "Sabe todo o mundo comerciante, que a praça da Bahia é uma das mais comerciosas das colônias portuguesas, e que o seu comércio, bem a pesar das nações estrangeiras, é somente privativo aos vassalos da Coroa de Portugal, sem que o possam manter, ou girar à exportação, mais do que para esse Reino, e algumas das suas colônias, ou senhorios; como sejam todas as costas, e interior do Brasil, ilhas dos Açores, e ainda Cabo Verde, Reino de Angola, e Benguela, Moçambique, ilhas de S.Tomé, e Príncipe, além dos portos do golfo, e costas de Guiné".[167]

A afirmação do professor de grego deixa evidente que o comércio direto entre as conquistas portuguesas, situadas em diferentes continentes, sempre existiu e a praça da Bahia, enquanto "uma das mais comerciosas", integrou os diferentes circuitos mercantis transoceânicos. Como bem observou Russell-Wood, a projeção da Bahia no império ultramarino português, na sua dimensão comercial, "excede seu contexto Atlântico: comércio de cabotagem ao longo do litoral brasileiro; comércio com a África Ocidental e Central, com Madeira e os Açores, e com Portugal". Projeta-se para o Oriente – Ásia – com a escala na Carreira da Índia e acaba por colocar a Bahia e seu porto – Salvador – "como participante ativo no comércio multi-oceano"[168].

Em trabalho pioneiro, publicado em 1968, que se tornou um clássico, o historiador José Roberto do Amaral Lapa[169] também destacou o papel desempenhado por Salvador da Bahia. Na sua análise, esta praça da América portuguesa, vinculada à Carreira da Índia e ao comércio atlântico de escravos, funcionou como ponto de encontro de diferentes rotas

---

[166] VILHENA, Luis dos S., *Op. Cit*, p.22.
[167] VILHENA, Luis dos S., *Op. Cit.*,, p.56.
[168] RUSSEL-WOOD, A.J.R., *Op. Cit*., p.105.
[169] LAPA, José R. do A., *Op. Cit*,, 2000.

mercantis do império. Afirma ainda Amaral Lapa que, durante os mais de dois séculos de sua vigência, a Carreira da Índia compreendia "o mais complexo e duradouro roteiro marítimo da Idade Moderna". Responsável, não só pelas implicações econômicas que desencadeou, mas pelos reflexos causados nas relações sociais, políticas, culturais e religiosas das civilizações tocadas ao longo das rotas marítimas e, justifica:

> "...pelo montante de capitais que atraiu e muitas vezes esgotou; pela quantidade de vidas humanas que conduziu e muitas vezes aniquilou; pelo conjunto de mão-de-obra especializada que requereu; pelo valor, soma e variedade de riquezas, cuja circulação promoveu, e pelo notável intercâmbio de idéias, técnicas, usos e costumes que representou, atuando nos aspectos econômicos, políticos, sociais, industriais e religiosos, em nada menos de quatro Continentes"[170].

Pode-se observar que Lapa, na obra citada, reconheceu a importância das relações mantidas entre os portos do Brasil, através da Bahia, considerando-a como parte integrante de um grande circuito marítimo. É possível identificar outras passagens em que o autor, mesmo analisando sob uma suposta centralidade da coroa, diante da decisão sobre o monopólio real e a escala em portos "brasileiros" pelas naus da Índia, compactua com a ideia de que

> "[...] a disciplina legal do escalamento não logrou evitar a sua prática ao longo dos séculos. 'A necessidade não tem lei', dizia um documento quinhentista, o que é certo. Essa necessidade e mais o comércio clandestino, esposando opostos interesses, implicaram na política a que a Metrópole sujeitou a navegação ultramarina"[171].

Em diversas passagens de sua obra, percebe-se que as instituições, as autoridades da administração reinol e local (grupos de negociantes, governadores e vice-reis e oficiais régios), o pluralismo e a contradição no direito colonial interferiram nas relações entre a metrópole e a colônia.

Dois exemplos dados pelo autor ajudam a ilustrar estas passagens. O primeiro, ao analisar um trecho do juramento contido nas atas da Câmara de Salvador, feito pelos juízes que compunham as "juntas" instituídas pela Câmara para o fornecimento dos pareceres dos navios que arribavam da Carreira da Índia no porto de Salvador. Amaral Lapa enfatiza que "a grande cautela dos edis, [...] relaciona-se com possíveis vínculos de amizade ou inimizade que pudessem ocorrer entre um membro da comissão e o capitão ou piloto, o que prejudicaria, naturalmente, a imparcialidade do seu julgamento". O que não ocorria em relação a não "ser

[170] *Idem*, Introdução, XVIII.
[171] *Ibdem*, p. 15.

também mencionado o parentesco como causa da suspeição". O segundo, no momento em que são apontados pelo historiador os "problemas da navegação e de aportamento" feitos através de um sistema de frotas. Este sistema prevaleceu até a década de 1760 e foi imposto pela Coroa às naus que iam de Portugal para a América portuguesa ou o Oriente e nas suas torna-viagens. Ao se referir aos *alvarás* que autorizavam a navegação dessas naus "fora da frota", o autor destacava que estes se dirigiam às embarcações particulares, "[...] que deviam forçosamente pertencer a *poderosos armadores* ou servir *a classes de grande influência econômica, pelo que se deduz das facilidades que lhes eram concedidas, flagrantemente contrárias à lei*"[172].

Partindo da perspectiva de que para manter o domínio, a segurança e o estímulo à produção colonial, a Coroa passa a atenuar as restrições ao comércio intercolonial, é possível perceber uma crescente diminuição da centralidade de Lisboa no que diz respeito ao monopólio e controle das rotas do império, resultando na ampliação e no fortalecimento das comunidades mercantis locais, cujos interesses comerciais suplantavam, muitas vezes, as instâncias metropolitanas. Pode-se dizer que o império luso, durante parte do seiscentos e a maior parte do setecentos, mantinha seu mercado regulado por culturas políticas cuja lógica de funcionamento organizava-se no Antigo Regime. Apesar do projeto "iluminista" pombalino (implementado a partir de meados do XVIII), em tese, ter tentado e até certo ponto conseguido uma relativa centralização política e institucional nos territórios de ultramar, circuitos comerciais alimentavam e mantinham práticas de Antigo Regime. Assim, redes sociais se constituíram ao longo das diversas regiões de domínio português, de tal maneira que promoveram transformações na dinâmica da economia imperial ao permitir a participação de grupos de negociantes, oficiais régios e de além-mar na esfera política dos poderes centrais e periféricos[173].

A análise dessa questão, a partir dos estudos feitos pela historiografia portuguesa e brasileira mais recente, vem demonstrando "a vitalidade política das periferias, bem como a equivosidade e multi-direccionalidade" dessas relações. Para Antonio Manuel Hespanha o aprofundamento das pesquisas permitiu caracterizar um novo conceito para as monarquias ibéricas (sobretudo para a portuguesa), denominada de *monarquia corporativa*. Nestes

[172] Grifo meu. LAPA, José R. do A., *A Bahia e...*, pp. 16 e 155.

[173] Concordo com os autores quando afirmam que a aproximação com o círculo de poder (conselheiros e ministros ultramarinos) permitia aos grupos de comerciantes privilégios mercantis, em detrimento a seus concorrentes, FRAGOSO, João., e GOUVÊA, Maria de Fátima., "Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII", in FRAGOSO, João., FLORENTINO, Manolo et al,, *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*, Ilha de Vitória: EDUFES, 2006, pp. 25-30.

estudos, no que diz respeito ao corpo geral do direito, as normas particulares sobrepõem-se às normas gerais. Na prática, a centralização do direito na concentração dos poderes normativos locais, formais ou informais e a atenção às particularidades de caso levaram as decisões das questões a ocorrerem segundo as sensibilidades jurídicas locais, mesmo distantes do estabelecido nas leis formais do reino[174].

Esta prática fica bastante evidente quando se passa a analisar os circuitos comerciais que envolviam as rotas do comércio de escravos, as embarcações que integravam essas rotas e circulavam pelos portos da Costa da Mina, Ilhas Atlânticas, Angola e Moçambique, assim como as naus da Carreira da Índia. É possível perceber a expressiva participação da Bahia no circuito comercial transoceânico, através da exportação de produtos baianos, como o açúcar, a cachaça e, principalmente, o fumo e da importação de mercadorias de origem asiática (têxteis indianos), africana (escravos, marfim, ouro e cera) e europeia (manufaturas e têxteis) aqui desembarcadas e reembarcadas para os diferentes portos destas regiões. Os laços comerciais entre as diversas comunidades de comerciantes residentes nestas regiões, estabelecidos anteriormente, são mantidos e renovados, alguns novos surgem e outros são ampliados. Suas conexões começam a crescer em número, a se organizar coletivamente e tornam-se politicamente poderosos, infligindo cada vez mais pressão sobre a administração colonial e o poder régio, no sentido de fazer valer seus interesses. Nesta perspectiva, buscou-se identificar as conexões que operavam nestas rotas, o funcionamento e as dimensões que as redes e rotas comerciais de mercadorias e de escravos desempenhavam na relação da Bahia com a África.

[174] Esta discussão, longe de ser consensual, está muito bem posta em HESPANHA, A.M., "A constituição do Império português. Revisão de alguns enviesamentos correntes", in FRAGOSO, João., BICALHO, Maria Fernanda., e GOUVÊA, Maria de Fátima., *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI- XVIII),* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, pp. 165-188; SOUZA, Laura de M., *O sol e a sombra*: política e administração na América portuguesa do século XVIII, São Paulo: Cia das Letras, 2006, pp. 27-77; HESPANHA, A.M., "Depois do Leviatã", in Almanack brasiliense, nº 05, maio 2007, pp.55-66.

2.1 ALGUMAS CONEXÕES POSSÍVEIS

Conforme referência anterior, pretende-se, neste capítulo, identificar a dinâmica de funcionamento das rotas comerciais entre Bahia, África e Estado da Índia. Partindo da já mencionada relação de Caldas, dos "alvarás", requerimentos e do TSTD[175], é possível identificar e demonstrar que as "rotas" de comércio "frequentadas" por alguns desses comerciantes nem sempre eram definidas pelo sistema de "frotas", que vigorou por muito tempo, nem através das "licenças de comércio" conferidas a esses negociantes. Muito menos pelas "concessões ou arrendamentos dos contratos" feitos pela Coroa, junto ao Conselho Ultramarino, a seus "concessionários" estabelecidos nas diversas regiões do Império Ultramarino. Além do contrabando, difícil de ser rastreado e combatido, solicitações de permissões poderiam ser feitas através dos "alvarás de navegação" concedidos, excepcionalmente, pelo Rei, com aquiescência do Conselho Ultramarino, ou pelo Governador Geral aos comerciantes, que tinham suas viagens autorizadas, sobretudo, para as regiões da Costa Africana e para o Estado da Índia.

Na relação elaborada por Caldas, constam também "autodeclarações" feitas por vários comerciantes que identificavam as principais rotas de comércio, portos de saída e chegada de suas embarcações. Diversos territórios do ultramar eram "frequentados" por esses "homens de negócio" que se distribuíam pelo Reino (Lisboa e Porto), Índia (Gôa e Calicute), Costa Africana (Ilhas Atlânticas, Costa da Mina, Angola, Moçambique) e na "Colônia" [Nova de Sacramento][176]. Os locais que "frequentavam" apareciam, nesta relação, como um tipo de classificação prévia da importância, que estes negociantes desempenhavam na praça de Salvador, questão que será abordada posteriormente neste estudo.

Dentre as rotas comerciais mais "frequentadas" e declaradas apareciam o "Reino", "Costa da Mina" e "Angola". Havia os que seguiam por dois, três ou mais destinos como "o Porto e Lisboa", "Costa da Mina e Índia", "Costa da Mina e para o Reino", "Costa da Mina e Lisboa", "Reino e Angola", "Angola e Costa da Mina", "Reino, Costa da Mina e Angola", "Reino, Costa da Mina e Minas [das Gerais ou de Goiases]" e "Colônia, Angola [ou] Costa da Mina e mais partes". Também foram identificados os comerciantes que estavam em "várias

---

[175] O *The Transatlantic Slave Trade Database*, Disponível em: <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>, (TSTD doravante) é um banco de dados *on line* e com acesso livre, coordenado por David Eltis, agrupa aproximadamente 35 mil viagens realizadas por navios negreiros entre a África e as Américas.

[176] Trata-se da Colônia Nova de Sacramento, pois apesar do termo não vir acompanhado do nome "colônia" no corpo do texto de Caldas, os documentos consultados que fazem essa referência deixam bem claro que se trata da região mencionada.

partes" e em "varias coisas" ou em sociedade e, até mesmo, os que já estavam aposentados. O estabelecimento destas sociedades por parte desses negociantes (muitas vezes temporárias) viabilizava inserir e ampliar itinerários de viagem, tocando muitas vezes dois ou mais portos. Muitos requerimentos demandados por negociantes distintos favoreciam ao grupo de comerciantes ao qual pertenciam seus "sócios" que se reuniam para aquela viagem específica e, desse modo, podiam receber diferentes autorizações para navegar por diversos portos.

Como exemplo de viagens com roteiros diversificados, pode-se destacar a atuação de João Dias da Cunha. Pela informação contida na relação de Caldas, Dias da Cunha possuía Casa Comercial em Salvador e "declarava freqüentar" o "Reino e geralmente". Entre os anos de 1737 a 1760, cinco navios de sua propriedade – Galera N.S. da Arrábida e Sta. Rita, Galera N.S. da Piedade, Corveta Jesus Maria José, São Francisco Xavier e Almas, Escuna N.S. da Graça, S. João Batista e Almas e o Bergantim Jesus Maria José – estiveram onze vezes na Costa da África. Dessas entradas registradas na Alfândega da Bahia, durante este período, oito vieram da região do Golfo do Benin (Costa da Mina e Epê[177] 1737, 1742, 1744, 1748, 1751, 1755)[178]; duas vieram da África central atlântica (Benguela 1750, 1753)[179] e uma da África Oriental (Moçambique 1760)[180]. Esses dados demonstram que sua atuação no comércio de mercadorias era amplo e incluía, além do "Reino", importantes portos da costa africana, declarados por ele como "geralmente". Além disso, mantinha relações comerciais com diversos outros negociantes e capitães de navios. O primeiro registro de viagem à Costa da Mina, em 1737, divide a propriedade do navio com seu piloto, Jerônimo da Silva Coelho. Em todas as demais, figura como único proprietário das embarcações, o que pode sugerir que seus negócios tenham prosperado.

É provável, também, que tenha conquistado grande proeminência com as atividades mercantis em que esteve envolvido por meio da sua "Casa Comercial", já que após obter "licença" do Rei para seguir viagem para Moçambique e de lá poder "despachar escravos da sua carregação, e de partes", foi atendido no requerimento encaminhado a Sua Majestade, para "reaver [o valor] da fiança dada [por Cunha] pelos escravos vindos de Moçambique, a

[177] Porto situado no litoral da Costa da Mina que no final do século XVIII pertencia ao reino de Ijebu, atual Nigéria. Em seu artigo sobre escarificações de escravos Paul Lovejoy menciona um escravo vindo dessas proximidades: "Osefikunde had been born in c. 1798, perhaps several years earlier, in Makun, near Epe, in the kingdom of Ijebu. Ver LOVEJOY, Paul E. "Scarification and the Loss of History in the African Diaspora". "Scarification and the Loss of History in the African Diaspora," in Andrew Apter and Lauren Derry, eds., *Activating the Past Historical Memory in the Black Atlantic* (Newcastle: Cambridge Scholarly Publishing, 2009).
[178] TSTD, *Op.cit.*, viagens #51964, #50649, #50629,#50679, #50665, #50698, #50732, #50757.
[179] TSTD, *Op.cit.*, viagens #52026, #49613.
[180] TSTD, *Op. cit.* viagem, #48656.

fim de ter "restitu[ído] os direitos do donativo pagos por tal carregamento"[181]. Apesar de não ter sido atendido de imediato e por isso não tenha se aproveitado, pessoalmente, desse benefício – o requerimento só teve uma resposta positiva junto ao Conselho Ultramarino, após longos sete anos, e D. Maria da Encarnação, viúva do comerciante, conseguiu a devolução do que foi cobrado indevidamente do seu marido. Convém ressaltar que as relações comerciais entre os comerciantes estabelecidos, tanto na praça da Bahia como na praça de Moçambique, continuaram no século XVIII.

Continuando a investigação no sentido de comprovar algumas dessas rotas diversificadas, é importante destacar as fontes cartoriais (escrituras e procurações encontradas nos livros de notas) que evidenciam as redes comerciais atendidas por estes comerciantes. As escrituras podem indicar as relações sociais tecidas e as procurações ajudam na identificação dos vários representantes comerciais, estabelecidos em partes distintas, que cobriam tanto o trecho de longa distância quanto o trecho marítimo costeiro e o terrestre, passando pelas diversas vilas nos caminhos do interior da Colônia. Estas fontes apontam para a existência de articulação entre as rotas atlânticas e o tráfico inter-regional de escravos, ouro e outros gêneros coloniais. [182] Os representantes comerciais (procuradores) estavam espalhados pelos mais variados locais. Estavam presentes tanto nas rotas de longa distância (Lisboa, Porto, Grã-Bretanha, Ilha da Madeira, Ilha de São Tomé e Príncipe, Moçambique, Colônia de Sacramento, Montevidéu, Angola, Benguela, Costa da Mina, Goa, Calicute), como nas rotas marítimas intercoloniais (Sergipe D'El Rei, Alagoas, Pernambuco, Maranhão, Paraíba, Rio de Janeiro, São Pedro do Rio Grande do Sul), alcançando também as regiões do sertão (Jacobina, Rio de Contas, Serro do Frio, Vila Boa, Cuiabá, entre outras).

Convém registrar mais um exemplo, selecionado dentre outros que farão parte desta pesquisa, para entender como as viagens podiam ter seus itinerários diversificados. Manoel do O' Freire[183], mais um dos "homens de negócio", relacionados por Caldas, declarava ir para "o Reino e Angola". Foi classificado pelo autor da relação, como um dos homens de negócio de "maior inteligência nos preceitos mercantis, e capacidade para freqüentar o comércio". Desde

[181] ANRJ, *Alfândega da Bahia*, Códice: 141, Lv. 11 (1754-1828), s/fl, 29/12/1760.

[182] Essa conexão entre as rotas foi indicada por Mariza Soares ao tratar especificamente da rotas que levavam escravos vindos da Costa da Mina para Minas Gerais, argumentando ser este trecho um segmento da rota atlântica que por sua vez além da travessia oceânica deve incluir também o trecho terrestre desde o inicio do deslocamento dos escravos até os portos do litoral africano. Ver Mariza de Carvalho Soares, "Indícios para o traçado das rotas terrestres de escravos na Baía do Benim, século XVIII". In Mariza de Carvalho Soares (organizadora) *Rotas Atlânticas da Diápora Africana: entre a Baía do Benim e o Rio de Janeiro*. Niterói. EdUFF. 2007. pp. 65-99

[183] Para maiores informações sobre ele vide ALVES, M. "O Comercio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia"., In *Revista de História*, vol. XXI, nº. 81, São Paulo: FAPESP, 1970, p.181-3.; BARROS, Francisco B., *Op. Cit*. 83; RIBEIRO, A. V., *Op. Cit*. p. 392-3.

1757, O' Freire já "frequentava" as rotas atlânticas do comércio de escravos. Nesta ocasião, atuou como "fiador" do Capitão Bento Fernandes Galiza, outro nome que figurava no rol de pessoas citadas por Caldas, que dizia "freqüenta[r] o comércio, e maneja[r] o seu negócio" e nele declarava comercializar "para a Costa da Mina". Em setembro deste mesmo ano, o Capitão Bento Galiza e Cia., senhorio da embarcação, requer, através de uma petição junto ao Provedor Mor da Alfândega, autorização para carregar uma "corveta por invocação N. Sra. do Cabo, e o Sr. do Bonfim, de que [era] Capitão Damasio Martins de Carvalho [a sair do porto de Salvador, em direção] ao presídio de Benguela, no Reino de Angola, a resgatar escravos [e de lá retornar] em direitura a mesma Cidade da Bahia, ou a do Rio de Janeiro"[184]. Ao que tudo indica, esta petição sucedia uma primeira encaminhada pelo comerciante, em meados de agosto deste mesmo ano, retificando o nome da embarcação. Com isso, o navio Santo Antonio e Almas que havia sido autorizado a seguir viagem para o Presídio de Benguela, em março de 1754, não o fez, pois se "achava incapaz de seguir viagem", sendo substituído três anos mais tarde, pela corveta N.S. do Cabo, e o Sr. do Bonfim. À petição, seguia anexada a provisão régia concedida por D. José I, assim como o termo de ajuste. A este último, seguia a "obrigação" passada por Bento Galiza e abonada pelo seu avalizador, Manuel do O' Freire, garantindo o pagamento de 10$200rs (dez mil e duzentos réis) a cada um dos escravos transportados, pagos ao administrador do contrato dos direitos da saída dos escravos do Reino de Angola na Bahia, Manuel Dantas Barbosa.

Cruzando as informações da provisão régia com dados do *TSTD*, há registro de uma viagem, cujo piloto era o Cap. Damasio Martins de Carvalho e o proprietário o mesmo Bento Fernandes Galiza. A embarcação, N.S. da Penha da França e Sr. do Bonfim, tinha registrado como data de saída da Bahia – 27/08/1757 – contudo, sua chegada ao Reino de Angola ocorreu pelo porto de Luanda, e não ao presídio de Benguela, conforme constava no "alvará de licença". Este registro sugere que, de alguma maneira, a provisão dada por D. José I, em março de 1754, não foi utilizada, imediatamente, para a viagem até o presídio de Benguela, pois o navio Santo Antonio e Almas seguiu para a Costa da Mina, local onde o comerciante não necessitava de autorização prévia, pois já lhe era permitido navegar. Três anos mais tarde, o Cap. Galiza, já de posse da mesma provisão régia, solicita junto ao Provedor Mor da Alfândega a substituição da embarcação, alegando incapacidade da mesma de navegar e tendo seu pedindo deferido, seguiu viagem a bordo da coverta N. Sra. do Cabo, e o Sr. do Bonfim para o presídio de Benguela. Note-se que mesmo indiretamente Manoel do O' Freire pertencia

[184] ANRJ, *Alfândega da Bahia*, Códice: 141, Lv. 11(1754-1828), s/fl.

a um grupo mercantil que estava vinculado de alguma maneira ao Capitão Bento Fernandes Galiza, ao capitão do navio Damasio Martins de Carvalho e ao administrador do contrato dos escravos de Angola, Manuel Dantas Barbosa. É provável que o uso desses expedientes possibilitassem aos comerciantes participarem de "rotas" diversificadas de comércio de escravos, além daquelas declaradas por eles (neste caso o "Reino e Angola").

Para confirmar estas observações, uma procuração registrada, em outubro de 1757, no livro de nota do tabelião João da Costa Ferreira[185], tem papel muito importante. Na procuração referida, Manuel do O' Freire nomeava vários representantes comerciais, em diversos locais, provavelmente, onde mantinha algum tipo de negócio. Assim, dois meses após o embarque do Capitão Damásio para Luanda, a bordo da citada coverta de propriedade de Bento Galiza – NS da Penha da França, e Sr. do Bonfim – O' Freire nomeou o referido capitão e Manuel Luis Leite[186], capitão da sumaca Santíssima Trindade e São Pedro, que havia partido em viagem da Bahia para o porto de Luanda, em 1757, retornando pelo do Rio de Janeiro em 05/12/1758, como seus procuradores para representá-lo nas carregações durante estas viagens. Além desses, outros procuradores também foram nomeados. Na cidade da Bahia, Manuel José de Carvalho, Antonio Álvares dos Reis, Felix Manoel Dias e Francisco Xavier da Costa; em Angola, o Sgto. Mor Manoel de Castro, e em caso de sua ausência, o capitão Custódio Simões da Silva e Francisco Antonio Ribeiro; em Benguela, o Sgto. Mor José da Silva Vieira, Francisco Gonçalves da Silva e o Cel. Antonio Paiva Farias. Nas capitanias do Rio de Janeiro, o cap. Rodrigues Nunes, Francisco Ferreira Guimarães e Cia. e Manoel Rodrigues Ferreira; na de Pernambuco, o Cel. José Vaz de Salgado, Antonio Pinto, Manoel Gomes e Luis Ferreira de Moura; e na do Espírito Santo, João Antonio de Morais e Bento Ribeiro. Esta nomeação de representantes demonstra a diversidade de negócios que O'Freire mantinha em diferentes praças comerciais.

Seguindo as pistas deixadas por Manuel do O' Freire, encontra-se, nos documentos, que o mesmo era "cabeça" de seus negócios e proprietário de dois navios, registrados efetivamente em seu nome – N.S. dos Prazeres e S. Pedro Gonçalves e N.S do Pilar S. Antonio e Almas. Estas embarcações realizaram quatro viagens para a Costa da África entre 1764 e 1777. Nas três primeiras, tocaram os portos de Epê e Porto Novo na Costa da Mina, e na última, seguiram até Luanda. Na viagem realizada em 1772 para a Costa da Mina, dividia a

[185] APB, Seção Judiciária, *Livro de Notas*, nº 101, 1757, fls.14 e 15.
[186] O nome desse Capitão está registrado no TSTD, como Manuel Luis Leitão, que acredito ser o mesmo, por ter havido um pequeno engano no momento de alimentar o banco de dados, *Op. Cit.*, #8872 (1758).

propriedade da corveta N.S. dos Prazeres e S. Pedro Gonçalves com outro homem de negócio dessa praça não tão proeminente, João Machado de Miranda[187].

Quanto à corveta N.S do Pilar S. Antonio e Almas há registros de que seguiu para Porto Novo, passando pela Ilha de São Tomé, em 22/03/1764. Ao que tudo indica iniciou seus negócios em Porto Novo a 02/10/1764, mas só partiu da costa africana em 25/07/1765, mais de um ano, após a provável data de sua saída, retornando ao porto de Salvador em outubro de 1765. A viagem durou algo em torno de 500 dias. Este fato sugere, mais uma vez, que as autorizações dadas para a realização das viagens (alvarás de licença) indicavam os portos de saída e chegada, no entanto os reais trajetos percorridos por esses navios, capitães, gêneros e escravos só eram conhecidos de fato após o término das viagens.

Mais uma vez é importante observar que, nestas viagens, além dos portos de comércio não serem aqueles declarados pelo negociante ─ pois abarcavam, também, a região do Golfo do Benim ─ chama a atenção o tempo gasto para ir e voltar, que ultrapassava e muito a quantidade de dias habitual para este tipo de travessia[188].

A seguir, será abordado o funcionamento e dinâmica do comércio nas rotas ultramarinas e a participação dos diversos comerciantes estabelecidos na praça da Bahia envolvidos nas redes mercantis espalhadas pelas regiões de domínio português.

---

[187] TSTD, *Op. Cit*., viagens, #50867, #50883, #50973 e #40308, Disponível em: <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces, Acesso em 22/07/2011.

[188] A viagem para a região da Costa da Mina, segundo Frédéric Mauro é sempre a mesma: utilizando ventos alísios do Ne. E as correntes marítimas N. Equatorial, depois contra-corrente do Equador, o alísio do Sudeste, navegando contra ele, e a monção de Sudeste", durava em torno de 60 dias. MAURO, f., Op. Cit., 39-55. O navio de Bento Fernandes Galiza para Luanda durou ao todo mais de 750 dias do porto de saída até o seu retorno e desembarque dos escravos.

2.2. NA ROTA DA COSTA DA MINA

FIGURA 6

Figura 6: Mapa da Rota da Costa da Mina
Fonte: L'ISLE, Guillaume de, Costa da Mina, (edição 1792; original 1707) [detalhes], Disponível em <http://www.costadamina.ufba.br/index.php?/conteudo/exibir/11> Acesso em: 03/07/2012.

A região da Costa da Mina, enquanto rota comercial inserida no circuito atlântico de troca de mercadorias e comércio de escravos, manteve-se, durante muitos séculos, sob domínio exclusivo português. A partir da chegada dos portugueses à região da Costa do Ouro em 1471 até a ocupação do Forte de São Jorge da Mina pelos holandeses em 1637, "a Capitania Portuguesa da Mina cobria a área que ia do Cabo Palmas até a embocadura do Rio Volta". Esta região, portanto, correspondia a parte da Costa do Marfim (entre Cabo Palmas e o Cabo Três Pontas) como a Costa do Ouro[189].

[189] Uma das melhores descrições sobre a delimitação geográfica da região da Costa da Mina está em SOARES, Mariza de C., *Devotos da Cor*: Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII, Cap. 1 e 2, pp.39-92, Rio de Janeiro: Civ. Brasileira, 2000. Outras de igual importância para o assunto: LAW, Robin., "Etnias africanas na diáspora: novas considerações sobre o significado do termo 'mina'". *Tempo*: Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Niterói, nº. 20, v. 10, pp. 109-131, jan./jul. 2006, pp. 109-130; LAW, Robin., *The slave Coast of West África,* 1550-1750: the impacto f the Atlantic Slave Trade on na Africa Socity, Oxford: Claredon Press, 1991.

A ocupação do forte português do Castelo de São Jorge da Mina pelos holandeses da Companhia das Índias Ocidentais, em 1637, instituiu o início do controle holandês sobre o comércio dos portugueses nesta região. Após a assinatura do Tratado de Munster/Westphalia, em 1648, a Companhia das Índias Ocidentais Holandesas definiram as bases das suas possessões na Costa do Ouro. Os portugueses foram obrigados a negociar praças comerciais, antes sob seu domínio, na "Costa a Sotavento da Mina", submetendo-se às exigências da Companhia das Índias Ocidentais que controlava a região a partir do forte São Jorge da Mina[190].

Aos portugueses era proibido o comércio de mercadorias provenientes da Europa para "a Guiné holandesa e em seus arredores", salvo os navios oriundos do Brasil com carregamento de tabaco. A estes navios era obrigatória a passagem pela fortaleza de São Jorge da Mina e o pagamento de uma taxa de 10% sobre a carga do navio. Outra exigência era a apresentação de um passaporte emitido pelos holandeses, mediante pagamento, quando seguissem viagem para os portos de Grande Popó, Ajudá, Jaquem e Epkê, a leste do Rio Volta. Quase duas décadas depois, com a revisão do referido tratado, o "livre comércio" foi retomado nas praças africanas portuguesas, nas Ilhas de São Thomé e Príncipe e permitido nos portos a leste do Rio Volta, na "Costa a Sotavento da Mina", região também conhecida como Costa dos Escravos. Entretanto, todas as proibições e restrições não foram suficientes para que impedissem os portugueses de negociar nas antigas áreas a oeste do Rio Volta ou seguissem para leste, em áreas de comércio "permitidas" pelos holandeses. Ao longo do tempo, à medida que avançavam em busca de áreas de comércio no litoral africano em direção a leste do Rio Volta, os portugueses incorporavam as regiões e as identificavam como "Costa da Mina". De tal forma que, ao longo do século XVIII, a região da Costa da Mina era constituída por algumas áreas da Costa do Marfim, Costa do Ouro, Costa dos Escravos, Baía de Biafra e as Ilhas de S. Tomé e Príncipe. À luz da documentação consultada, esta extensa região será considerada, neste trabalho, como a rota de comércio da Costa da Mina que veio a se tornar um dos principais segmentos das rotas de conexão do circuito de mercadorias e do tráfico de escravos entre a Bahia e a Costa Africana[191].

---

[190] VERGER, Pierre., *Fluxo e Refluxo:* do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos (Dos séculos XVII a XIX), 3ª ed., Cap. 2 ao Cap. 4, São Paulo: Ed. Corrupio, 1987.

[191] A discussão sobre a delimitação geográfica da região entendida como "Costa da Mina" está longe de ser esgotada pela historiografia do tráfico atlântico. Segundo Pierre Verger e Maria Inês Cortes de Oliveira a Costa da Mina era a região localizada a sotavento (leste) do forte do castelo de São Jorge da Mina, na Costa do Ouro. Este forte, fundado pelos portugueses ainda no século XV (1482), a partir de 1637 e após o tratado de 1641, passa para o domínio dos holandeses. A partir daí, os holandeses passam a ocupar o forte e a monopolizar o comércio de escravos na região, afastando os negociantes portugueses para a região a leste do Rio Volta, conhecida como Costa dos Escravos. Essa delimitação, no entanto, difere daquela apresentada por David Eltis e

Em 1759, José Antonio Caldas, em *Noticia Geral*, apresenta uma "derrota" minuciosa da região[192]. No capítulo "Descrição da Costa da Mina desde o Rio dos Cestos até o Cabo Lopo Gonçalves, seus portos, sondas, rumos a que corre a dita Costa e seus Comércios"[193], Caldas nomeia, localiza e descreve geograficamente toda a costa com todos os seus rios, lagos, lagoas, cabos, portos, enseadas, aldeias e povoações por onde navegou, provavelmente, quando esteve na região para realizar obras na Ilha de S. Tomé e Príncipe. Revela, ainda, aspectos econômicos relacionados às despesas empreendidas com os diversos tipos de embarcações, que circulavam na região, e com as negociações que envolviam o comércio de escravos e a navegação. Pierre Verger, no seu trabalho clássico sobre o tráfico de escravos entre as baias do Benin e a de Todos os Santos, utiliza-se também de uma parte das "descrições" e, sobretudo, da "contabilidade" feita, pelo cronista baiano, para entender este comércio[194].

O espaço descrito, minuciosamente, na derrota de Caldas apresenta uma antiga região de comércio frequentada por navios de nações estrangeiras e de bandeira portuguesa, desde os anos 1650. Denominada pela historiografia portuguesa de Costa da Mina, a descrição do território é feita pelo autor com a preocupação de definir coordenadas bem precisas para a boa instrução dos "rumos a que corre a dita Costa e seus Comércios". É possível identificar portos localizados na Costa do Marfim (Rio dos Cestos, Cabo das Palmas Aldeia de Portugal, Rio de S. André, Droim e Cabo e Lago Lahou, Rio Sueiro, porto de Axenim, Cabo S. Apolônia), Costa do Ouro, Costa dos Escravos e a Baía de Biafra, incluindo as Ilhas de S Thomé e Príncipe. Os diversos portos identificados por Caldas estão incluídos numa extensão muito maior do que aquela usualmente apresentada pela historiografia do tráfico. Ao abordar este tema no seu livro, Soares já considera como Costa da Mina toda essa extensão[195]. Do mesmo

---

Robin Law. Para esses autores, esta restrição imposta pelos holandeses não foi eficaz, e os navios portugueses, frequentemente, eram vistos negociando, ao longo destas duas costas (do Ouro e dos Escravos). Ver VERGER, Pierre., *Fluxo e Refluxo:* do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos (Dos séculos XVII a XIX), 3ª ed., São Paulo: Ed. Corrupio, 1987; OLIVEIRA, Maria Inês Cortês de., "Quem eram os negros da Guiné?": a origem dos africanos da Bahia", *Afro-Ásia,* Salvador, v.19-20, 1997; ELTIS, David., *The Trans-Atlantic Slave Trade*: a database on CD-Rom, Cambridge: Cambrigde University Press, 1999; SOARES, Mariza de C., *Op. Cit.* 2000, Cap. 1, pp. 39-69; LAW, Robin., *Op. Cit.*,, 1991; LAW, Robin., *Op. Cit.*, jan./jul. 2006, pp. 109-131; e SOARES, Mariza de C. (Org.), *Rotas Atlânticas da diáspora africana:* da Baía de Benim ao Rio de Janeiro, Niterói: EdUFF, 2007, pp. 11-33.

[192] Uma outra "derrota" publicada em SOARES, Mariza de C. (Org.), *Op. Cit.*, 2007, "Descrição dos portos, vilas e aldeias da Costa da Mina /CA. 1786), pp.307-315. Segundo a autora, o documento que consta de 90 páginas, foi escrito por Francisco Alves de Souza, um escravo Mina alforriado, "preto e natural do Reino de Makim" e membro destacado da congregação Maki.

[193] CALDAS, José Antonio., *Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, in Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 57, Bahia: Seção da Escola de Artífices da Bahia, 1931, pp.287-315.

[194] Vide VERGER, *Op. Cit.*, Cap. 01, p. 35, nota 44 e 45 e Cap. 4, p. 139, nota 53.

[195] SOARES, Mariza de C., *Op. Cit.*, 2000, Cap. 1 e 2, pp.39-92.

modo, existe um empenho muito grande, por parte de Caldas, para identificar os portos e indicar os entrepostos frequentados por portugueses e estrangeiros, que participavam do circuito comercial desta rota, assim como os mais propícios e críticos aos negócios que poderiam ser visitados pelos comerciantes "baianos". Igualmente importante, para o autor, era descrever as principais mercadorias negociadas neste giro comercial. A consulta à derrota, transcrita no (Anexo 8.2, p.239) e o mapa da (Figura 6, p.94)**,** ilustram essa premência.

Tudo indica que esta preocupação maior do cronista tenha ocorrido devido à expectativa do aumento do comércio privado na região, mediante a liberação do tráfico na "Costa da Mina, Guiné e mais portos de África [...]" a "*todas as pessoas* que a quiserem cultivar, permitindo a liberdade da dita negociação e comércio, [...]"[196]. Até então, este comércio só era permitido, nesta praça, a 24 embarcações denominadas de "navios de numerário". Seus 23 proprietários tinham autorização para ir, anualmente, comerciar nesta Costa[197]. Havia, ainda, o comércio realizado por "navios de licença" que seguiam para a Costa da Mina mediante "licenças de comércio" conferidas a comerciantes estabelecidos nesta praça. Estes encaminhavam seus requerimentos à Mesa de Inspeção do Açúcar e do Tabaco ou, em casos excepcionais, ao Vice-Rei e Governador Geral da Capitania e, em última instancia, ao próprio Rei, que emitia os "alvarás de navegação", permitindo seguir viagem para o resgate de escravos.

Embora seja considerada zona de livre comércio, tanto para holandeses como para a Coroa portuguesa, comportar "casas fortes" administradas por Portugal e por companhias de comércio europeias (ingleses e franceses), os portos da Costa da Mina, em razão de sua pouca distância dos localizados próximos ao Castelo de São Jorge da Mina, eram alvos de disputas e investidas por parte dos europeus que aí negociavam. E esta observação não passa despercebida pelo próprio Caldas. Ao descrever o porto de Anamabó, localizado a leste do Castelo de São Jorge da Mina, antes do porto de Acra (último da região também identificada como Costa do Ouro), revela o quanto os holandeses vigiavam e controlavam a movimentação dos portugueses na região:

> Neste porto costumam as nações que navegam para aquela costa apurar a ouro a maior parte de suas carregações, e os Holandeses põem todo o seu cuidado em que os Portugueses nele não façam gênero de negócio algum, porque o tabaco que no

[196] Refiro-me aqui a já citada Provisão passada por D. José I (1750-1777) em 30/03/1756. AHU, *Registro de Provisões Régias*, apud, LARA, S. H., *Op. Cit.*, p.326-7.

[197] Ofício enviado pelo Vice-rei Conde de Athouguia para o Secretário do Reino, Diogo de Mendonça Corte Real, onde o Conde institui uma lista com 23 comerciantes que passam a ter autorização para armar os 24 navios para o comércio com a Costa da Mina. *AHU-CA*, Doc. #125, CD #01, Cx. #01, 30/06/1751.

> Castelo da Mina nos compram a troco de suas fazendas o reputam ali cada um rolo por 1 onça, e ½ de ouro, e muitas vezes 2 onças, e se acaso sucede o Português dar fundo, ou por as guardas não poderem evitar, ou porque levados da sua conveniência o consintam logo da Fortaleza, que os Holandeses tem em Coromontim, que deste porto fica menos de uma légua despedem canoas com gente a embaraçar, e obrigar dar a vela a embarcação[198].

Apesar dos acordos comerciais existentes entre as duas nações, os comerciantes portugueses e os administradores da coroa denunciavam, constantemente, os abusos cometidos pelos holandeses. Dentre os vários exemplos encontrados ao longo do setecentos, um foi selecionado por considerá-lo esclarecedor, diante da riqueza de detalhes que apresenta. Em maio de 1769, o então Governador General desta capitania, Marquês do Lavradio, envia um ofício ao Secretário do Reino, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, encaminhando um requerimento de José de Sousa Reis, "homem de negócio desta Praça", e uma "carta [...] do Capitão de uma destas embarcações, que escreveu ao dono dela, também homem de negócio desta praça". Dizia no oficio que encaminhava estes documentos ao secretário a fim de manter "V.Exª. [...] informado dos repetidos insultos, que as Nações do Norte, que negociam na Costa da Mina fazem continuamente às nossas embarcações". Seguia completando que "isto vai subindo a tal excesso, que os homens [de negócio] se vão desanimando deste Comércio, tão útil, e necessario para a América"[199]. O ofício do Marquês comprova que as investidas ousadas dos holandeses tornavam-se cada vez mais frequentes. Do mesmo modo, expõe a dificuldade e fragilidade do Império Português face às ameaças estrangeiras e à segurança dos vassalos de D. José I, em seus domínios ultramarinos, e ratifica a importância que representa o comércio da América Portuguesa com a Costa da Mina.

Quanto ao teor do requerimento, enviado ao Marquês do Lavradio, José de Sousa Reis solicitava indenização dos prejuízos causados pelo apresamento da corveta *NS da Esperança e S. José* de sua propriedade, que há um ano tinha sido apreendida pelos holandeses, nas proximidades do porto do Cabo de Lahú, na Costa da Mina. Esta embarcação havia sido fretada pelo anterior Governador Geral da Capitania – Conde de Azambuja – para conduzir o recém nomeado Governador Geral de S. Thomé e Príncipe, Lourenço Lobo de Almeida. Em troca, para fazer aquele transporte sem gastos para a Real Fazenda, o governador, através de um alvará de licença, autorizou o proprietário a carregar um navio, principalmente com tabaco

---

[198] CALDAS, J.A., *Op. Cit.*, p. 293.
[199] Ofício do Governador Geral Marques do Lavradio (1768-1769) para o Secretário do Reino, Francisco Xavier de Mendonça Furtado. *AHU-CA*, CD #06, Cx. #43, Doc. #7998, 01/05/1769.

e "outros efeitos permitidos para resgate de escravos na Costa da Mina"[200], tais como búzio, aguardente, doce de frutas, açúcar, mel e tecidos de seda[201].

Alegava Reis, que o capitão [Antonio da Costa Basto] foi obrigado a ancorar no referido porto "pela força dos ventos e correntes contrárias, como também porque três navios holandeses, que ali estavam o constrangeram a fazer com ele algum negócio". É possível que tenha deixado o porto de São Tomé com alguma carga e prosseguiu navegando conforme as correntes e ventos até ancorar no porto de Cabo Lahú, para continuar "ao resgate de escravos", como informa Caldas na sua "derrota". Contudo se deparou com as embarcações holandesas que fiscalizavam a costa, e por não querer "pagar aí o pretendido tributo, e tirar passaporte holandês", exigido pelos holandeses da Companhia, foi aprisionado e levado ao Castelo da Mina.

As cópias dos documentos anexados ao referido requerimento de Sousa Reis trazem outras importantes informações concernentes à complexidade da organização destas expedições e ajudam a desvendar as redes de relações estabelecidas entre vários segmentos sociais nelas envolvidos. Como era habitual nestas empreitadas, o proprietário da corveta buscou associar-se a um outro comerciante, e, também, a um sobrinho, aos "companheiros, marinheiros pretos e oficiais", com quem havia estabelecido parcerias e até mesmo sociedades. Dentre os interessados na negociação foi possível identificar "carregações"[202] do conhecido homem de negócio Luis Coelho Ferreira [...], do seu sobrinho José Luis de Souza Reis, de alguns marinheiros seus escravos, de companheiros e oficiais empregados no dito navio. Dentre os oficiais da embarcação citados pelo requerente estavam o mestre tanoeiro João Álvares, o Contra-Mestre Domingos Rebello e o segundo escrivão Antonio Pinto de Almeida. Os companheiros mencionados foram Antonio Lopes e Gonçalo dos Reis[203].

Entretanto, esta não foi a única apreensão de navios feita nesta região. Constantemente os comerciantes baianos encaminhavam representações às autoridades coloniais, denunciando os abusos dos holandeses ou pedindo indenização à Coroa, como no caso de José de Sousa Reis. Era um processo longo, que levava anos para ser resolvido. O caso de Reis se arrastou por quase uma década sem uma solução efetiva. Em janeiro 1777, o comerciante desesperado envia mais uma representação, agora a D. Maria I, alegando que:

---

[200] "Cópia do Alvará por donde se concedeo licença à Curveta N.Sra. da Esperança e S.José de que era Cap. Antonio da Costa Bastos, para navegar a Costa da Mina a resgate de Escravos, coms escala pelas Ilhas [...]". AHU-CA, *Bahia*, Cx#048, CD#7, Doc#9623, 13/07/1767.

[201] "Mappa da carga da corveta N.Sra. da Esperança e S. José", AHU-CA, *Bahia*, Cx#048, CD#7, Doc#9624, 04/01/1777.

[202] Segundo o dicionário Raphael Bluteau, *carregação* é uma parte da carga usada na negociação levada numa embarcação, pertencentes ao senhorio (do principal) e a outros interessados.

[203] "Mappa da carga [...]", op. Cit.

> "Aquele grande prejuízo foi causa de outros que sucessivamente continuou a experimentar; porque ficou inabilitado para pagar aos seus credores, e se lhe suspendeu o giro de sua negociação; de sorte que tendo a sua casa mais de 30 anos de estabelecimento, e sendo ela de tão avultado comercio; [...] está hoje nos termos de se reduzir à ultima ruína, se a Real Grandeza de V.M.R lhe não acudi [...]"[204].

Toda esta instabilidade e constrangimentos, enfrentados pelos comerciantes e pelos agentes da Coroa, ao longo de todo o século XVIII, abalaram, mas não extinguiram as relações comerciais entre a Costa da Mina e os diversos portos escravistas da América. As capitanias de Pernambuco, Rio de Janeiro e Bahia estabeleceram uma profícua, dinâmica e duradoura rede comercial nos dois lados do Atlântico. A Capitania da Bahia e sua praça comercial – Salvador – tornaram-se um dos mais importantes portos de chegada do segmento da rota da Costa da Mina, sobretudo durante o século XIX. Condições diversas levaram os comerciantes, aqui estabelecidos, a gerarem e desenvolverem uma relação direta com a região.

A presença dos holandeses da Companhia das Índias Ocidentais, conforme referência anterior, inibindo a participação das embarcações portuguesas nesta rota de comércio, favoreceu a presença de comerciantes estabelecidos nas Colônias portuguesas da América – principalmente os "baianos" – no circuito atlântico do comércio de mercadorias e escravos. O aumento da demanda de mão de obra escrava para as minas de ouro, recém descobertas na região das Gerais, também impulsionou a ampliação da importação de escravos da região. A excelente aceitação do "tabaco de refugo"[205], produzido na região do recôncavo baiano, adicionados à aguardente e ao ouro contrabandeado dos caminhos do Sertão e das Minas Gerais, assim como, em menor escala, ao açúcar produzido, constituíram-se nos principais produtos de negociação entre a Bahia e a Costa da Mina. Somando-se a isso, uma legislação que alternava momentos de proibição, restrição e liberalização favorecia a falta de controle efetivo por parte da Coroa, beneficiando o domínio dessa rota do comércio de escravos pelos comerciantes "baianos". Deste modo, ao longo do século XVIII, as relações comerciais entre a Bahia e a Costa da Mina continuaram a prosperar, contudo de forma conturbada e instável. Ao mesmo tempo em que o comércio português declinava, aumentava a presença e a gerência dos franceses e ingleses nas suas feitorias através das companhias de comércio. Quanto aos holandeses, demarcavam sua presença através das feitorias que possuíam e exerciam o

[204] AHU-CA, *Bahia*, Cx#048, CD#7, Doc#9619, 04/01/1777.

[205] Sobre a importância deste produto para a rota da Costa da Mina e a produção, comercialização e administração do tabaco cultivado e preparado pelos lavradores baianos ver: VERGER, Pierre., *Op. Cit.*, pp. 20-31; NARDI, Jean Baptiste., *O fumo brasileiro no período colonial:* lavoura, comércio e administração, São Paulo: Brasiliense, 1996; BARICKMAN, B.J., *Um contraponto baiano*: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

controle nos mares próximos ao forte de São Jorge da Mina extensivo à região. Perseguições, aprisionamentos e saques aos navios de propriedade de comerciantes "brasileiros" não foram raros e persistiram durante todo o século XVIII, contribuindo para que rotas mais tradicionais de comércio, no território africano (rota de Angola), não fossem completamente abandonadas e, até mesmo, preteridas por não apresentarem risco iminente.

As feitorias fundadas pelos portugueses nesta Costa – Fortaleza Cesárea de Ajudá (1721) e o Forte de São João (1730, em Jaquim) – nas primeiras décadas do século XVIII, além de outros portos, posteriormente, incorporados (Porto Novo, Epê, Badagri e Lagos) tornaram-se os mais seguros para portugueses e, sobretudo, "brasileiros" realizarem seus negócios. Entretanto, é fundamental registrar que havia ao longo da Costa da Mina uma série de reinos que estavam em constante movimento, ora de forma pacífica, através de processos migratórios comuns às sociedades locais, ora de forma interposta, através dos tributos cobrados aos reinos vizinhos, ou dos embates armados provocados por reinos rivais[206]. Estes movimentos sociais causavam instabilidade e repercutiam nas relações comerciais empreendidas com as nações estrangeiras que aí negociavam, acabando por influenciar e definir a instalação dos locais mais propícios para construção dos fortes na região. Como exemplo, pode-se citar as incursões realizadas pelos reis do Daomé e o controle na venda de escravos na região, ainda na primeira metade do século XVIII, que se estendeu até as primeiras décadas do século XIX[207].

Além disso, os tumultos e insegurança não eram exclusividades dos povos nativos daquela Costa. As guerras entre as nações europeias se prolongavam pelos mares e portos da Costa da África, levando, também, desestabilizações no trato do comércio local. Aprisionamentos, saques e incêndios eram estratégias comuns, infligidas aos navios cujas nações se encontravam em conflito armado. Estas ocorrências e conflitos desencadearam grande preocupação aos soberanos africanos, que buscavam acordar tratados de paz que decretassem neutralidade entre as nações enquanto estivessem negociando em alguns portos da região. Por esta razão, era muito comum o envio de embaixadas aos representantes das diversas nações que comercializavam nesta área, oferecendo amizade, vantagens comerciais e

[206] O processo de formação e luta pelo poder na região por parte dos reis africanos podem ser melhor conhecidos, a partir de: LAW, Robin., *Op. Cit.*, pp.111-124; SILVA, Alberto da Costa, *Francisco Felix de Souza*: mercador de escravos, Rio de Janeiro: Nova Fronteira: EdUERJ, 2004, Cap. 4 ao 6, pp. 41-80; SILVEIRA, Renato., *O Candomblé da Barroquinha*: processo de constituição do primeiro terreiro baiano keto, Salvador: Ed. Maianga, 2006, Cap. 05, pp.297-342;

[207] VERGER, Pierre., *Op. Cit.*, Cap. V, pp. 167-209.

privilégios territoriais para a instalação de fortalezas ou a cada troca de funcionários nos fortes ou comando de um novo rei africano[208].

A integração da Costa da Mina ao espaço econômico das rotas comerciais se deu paulatinamente, ao longo de século XVIII de modo desordenado e conflitante, mas também de maneira cordial[209]. Apesar do estado de guerra que se instalou nesta parte do litoral ocidental africano, por conta da concorrência comercial e da disputa pela dominação territorial, muitas relações afáveis ocorreram com base na dinâmica da constituição de redes sociais de cooperação entre os diversos agentes. Comerciantes, população e monarquias locais passaram a estabelecer relações de cooperação. À medida que o volume de negócios se ampliava, no longo prazo, os diversos sujeitos históricos envolvidos, os "rivais" europeus, brasileiros e africanos estabeleceram laços comerciais, familiares e culturais, forjados não só pelos interesses do capital, mas das relações sociais criadas em torno do comércio de mercadoria e de escravos. Nesta perspectiva, podemos citar dois dos mais importantes comerciantes de escravos da região, Francisco Felix de Souza – o Xaxá – e Domingos José Martins – o Dominguinhos da Costa da África – ambos naturais da Bahia que se instalaram em portos da Costa da Mina (Ajudá e Onim), nas primeiras décadas do século XIX, e de lá despachavam escravos consignados a vários negociantes estabelecidos, tanto na praça da Bahia como em outras localizadas nas diversas colônias[210].

[208] *Idem*, Cap. VII, pp. 257-292.
[209] SILVEIRA, Renato., *Op. Cit.*,pp. 307-8.
[210] Sobre Xaxá ver o excelente trabalho de SILVA, Alberto da Costa e, *Francisco Félix de Souza*, mercador de escravos, 2ª edição, Rio de Janeiro: Nova Franteira: EdUerj, 2004. Sobre Dominguinhos da Costa da África, ver XIMENES, Cristiana F. Lyrio, *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887*, Salvador: UFBA, Dissertação de mestrado, Cap. IV, 1998.

2.3 NA ROTA DE ANGOLA

Desde a segunda metade do século XVII até o final do comércio de escravos durante o século XIX, negociar na África, para europeus e a população que vivia nas suas colônias na América, era sinônimo de comprar escravos. A América Portuguesa não era exceção. Caldas, em *Notícia Geral* (1759), ao indicar os "gêneros em que negociavam os habitantes desta Capitania", já noticiava e confirmava esta tendência global.

> "Deste porto para o reino de Angola sahem todos os anos para cima de 12 embarcações carregadas de fazendas da Índia, e Europa, e agoas ardentes da terra e outros gêneros *a buscar escravos* e [serve] para o serviço, e gasto desta América"[211].

Quase três décadas mais tarde, em 1781, o advogado José da Silva Lisboa, ressaltava a continuidade desse trato comercial. Dizia o futuro Visconde Cairu:

> "O Comércio para África he de grande consequencia para esta praça [Bahia]: he dirigido para o que denomina *resgate de escravos*. Porém não he esse só o beneficio desta negociação, como logo direi. A base dela he o tabaco, ordinariamente de refugo ou da segunda folha e aguardente do paiz. A Bahia expede todos os anos mais de 50 embarcações entre corvetas e sumacas; 8 ou 10 vão para Angola, para onde também levão muita fazenda da Europa. As demais vão correr a Costa da Guiné a comprar escravos"[212].

Esta região da África, desde o século XVI (1571), havia sido conquistada pelos portugueses que aí instituíram sua administração através do domínio da Coroa sobre os "sobados vassalizados"[213]. A partir de então "o grosso do tráfico se desloca da região da Guiné-Cabo Verde para a Bacia do Congo e para Angola"[214]. Durante a União Ibérica (1580-1640), o comércio de escravos para a América espanhola intensificou-se, no entanto esbarrou nas investidas e nos ataques holandeses que terminaram por ameaçar e conquistar importantes posições portuguesas na África (Angola e o Castelo S. Jorge da Mina) e América (Bahia e Pernambuco). Apesar da "reconquista" de Angola (1648) pelos brasileiros (baianos e fluminenses) à Coroa portuguesa, nas últimas décadas do século XVII, o tráfico desta região, sobretudo para a Capitania da Bahia, passou por um redirecionamento. A Costa da Mina tornou-se uma importante região fornecedora de escravos. Mesmo assim, com a grande

[211] CALDAS, J.A., *Op. Cit.*, pp.227-9.
[212] AHU-CA, *Bahia*, Cx.#57, CD#08, Doc.#10907, 18/10/1781.
[213] Voltaremos a essa discussão mais adiante. ALENCASTRO, Luis Felipe, *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo: Cia. das Letras, 2000, p.14.
[214] *Idem*, p.77.

demanda originária pela descoberta de ouro nas Minas Gerais (1698 - 1750), o comércio entre a Bahia e Angola continuou ativo[215].

Segundo *The Transatlantic Slave Trade Database*[216], sabe-se que entre 1750 e 1808 desembarcaram no Brasil um total de 982.088 africanos vindos de vários portos africanos. Comparando as estimativas registradas por este banco de dados, pode-se concluir que a praça da Bahia recebeu 46,9% desse montante (460.082), o Rio de Janeiro 29,4% (288.979) e Pernambuco 13,9% (136.979). Destacam-se como principais regiões responsáveis pelo envio dos maiores volumes de cativos para a América Portuguesa, neste período, o Golfo do Benim, "contribuindo" com 30,1% (295.259, sendo 250.365 da Costa da Mina) e a África Centro-Ocidental com 60,1% (590.046, sendo 478.182 de Luanda). Diante destes dados, é difícil negar a primazia e importância desta região no fornecimento de mão de obra escrava para o Brasil. Os dados referentes às exportações da África Centro-Ocidental e à entrada de escravos desses portos na cidade do Salvador não são de todo irrelevantes. Significativos 29,3% do volume total de cativos, vindos da África centro-ocidental, aportaram na praça da Bahia. Deram entrada, no porto de Salvador, 532 navios, trazendo um total de 172.867 escravos traficados, sendo que 127.286 (73%) do porto de Luanda e 45.581 dos demais portos desta região[217].

A região centro-ocidental africana, que compreendia a rota de Angola, abrangia portos localizados em áreas muito demarcadas. Os portos de Benguela e Luanda eram os mais favoráveis ao comércio de escravos, embarcando o mais expressivo contingente de cativos para a América, durante a vigência do tráfico negreiro[218]. Esta rota ainda englobava os portos litorâneos localizados ao norte de Luanda – Loango, Malembo, Cabinda e Pinda – sob controle dos holandeses, franceses e ingleses, presentes na região a partir da década de 1640. Diferentemente da rota da Costa da Mina, a de Angola estendia-se pelas feiras, povoados, presídios e núcleos coloniais distribuídos pelo interior dos antigos Reinos do Congo (Pumbu e São Salvador) e, principalmente, de Angola (Ambuíla, Ambaca, Maçangano, Pungo Andongo, Golungo, Caçanje, Benguela e Caconda) (ver Figura 7, p. 116)

---

[215] REGINALDO, Lucilene., *Os rosários dos angolas: irmandades negras, experiências escravas e identidades africanas na Bahia setecentista*, Campinas: UNICAMP, (Tese de doutorado), 2005, p.181.

[216] Em 1998, ano da conclusão da minha dissertação, o TSTD ainda não havia sido concluído. Este banco de dados figura entre as minhas principais fontes.

[217] Os outros portos que aparecem citados no Banco de dados são: Benguela, Loango, Molembo, Cabinda, Ambriz, Rio Zaire, Rio Congo, Novo Redondo, Penido, TSTD, *Ob. Cit*., 04/02/2011.

[218] LOVEJOY, Paul., *A escravidão na África*. Uma história de suas transformações. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p. 98.

O modelo político-administrativo estabelecido pelos portugueses nos potentados angolanos (sobados vassalizados) eram os *tratados de vassalagem*. Por apresentar uma riqueza de situações e realidades políticas locais das mais simples às mais complexas, o sistema empregado nos sertões de Angola, semelhante ao que prevalecia na Índia, combinava o estabelecimento de feitorias-fortalezas (feiras-presídios) com acordos de paz, que incluíam cláusulas de amizade, comércio e vassalagem[219].

Segundo Antonio Manuel Hespanha e Maria Catarina Santos, originalmente, esses tratados, em muitos casos, resultaram de acordos feitos após conquistas militares. Ao perceber a impossibilidade de continuar a administrar territórios, cujas populações apresentavam culturas políticas e jurídicas estranhas aos modelos europeus, a Coroa portuguesa assumia a posição dos antigos *ngolas* (reinos), "cobrando tributos, exercendo direitos e criando outros que eles já tinham nas comunidades aldeãs tradicionais". Situação que durou desde o século XVI até início do XX, apesar do sentido mais interventor da política pombalina[220].

Catarina Madeira Santos na sua tese sobre o governo colonial português em Angola, à época de Pombal, aborda as relações de vassalagem entre os Estados africanos e as autoridades portuguesas. Segundo a autora, estas puderam se constituir formalmente, através de documentos escritos e, também, por meio de cerimônias públicas, compostas por atos e gestos simbólicos de legitimação, interpretados de diferentes formas pelas culturas políticas envolvidas. Cabe destaque, no trabalho citado, para a aproximação que a autora faz da forma de governar portuguesa presente na África com a encontrada na Ásia[221].

À medida que as conquistas militares e a conversão dos reis africanos ao catolicismo eram impostas aos territórios conquistados, os acordos entre a administração portuguesa e as sociedades africanas ampliavam-se e tornavam-se mais comuns. A "vassalagem" que anteriormente existia nestes territórios antes da chegada dos portugueses passa a ser rentabilizada pela Coroa. É importante chamar a atenção para a grande responsabilidade do comércio de escravos na constituição destes sistemas ambivalentes de poder. Como bem observou Alberto da Costa e Silva, "antes da expansão da demanda por mão de obra forçada no Brasil, e no resto das Américas, em Luanda os cativos eram subproduto das guerras

---

[219] HESPANHA, A.M., e SANTOS, Maria Catarina, "Os poderes num Império oceânico", in HESPANHA, A.M. (coord), *História de Portugal: Antigo Regime*: 1620-1807, Vol. 04, p.358.

[220] Idem, p. 359. Chamo a atenção para a necessidade de se realizar uma discussão mais aprofundada no que se refere ao processo de constituição desses "laços" no momento inicial da conquista desses territórios. Contudo isso só ocorrerá na Introdução da tese. Cito por este momento o trabalho de referência de SOUZA, Marina de Mello e, *Reis Negros no Brasil escravista: história da festa de coroação de Rei Congo*, 1ª reimpressão, Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

[221] SANTOS, Catarina M., *Um governo "polido" para Angola: reconfigurar dispositivos de domínio* (1750-c.1800), Lisboa/Paris: tese de doutorado, (inédita), 2005, pp.115-6.

políticas, um ganho que se acrescentava ao da vitória militar"[222]. Os estudos desenvolvidos em todo o mundo, nas últimas décadas, sobre a diáspora africana demonstram que o tráfico de escravos se constituiu numa das principais atividades econômicas para diversas nações europeias, alterando de maneira irreversível a estrutura das várias sociedades africanas. A intensificação da demanda por cativos transformou não só o mapa do poder político no cenário das nações envolvidas, como também a organização política, econômica, social e cultural de diversos Estados africanos[223].

2.3.1. "Atos de sujeição, obediência e vassalagem" caminhos para o comércio do sertão

Conforme descrito no tópico anterior, a pré-existência de relações formais de poder local (*undamentos*) nos territórios do Reino do Congo e terras localizados ao sul e sudeste da região Ndongo – posteriormente Angola – e Matamba tiveram nos "acordos de paz, amizade, comércio e vassalagem" os mecanismos mais comuns de contato entre a administração portuguesa e os reinos africanos. O processo de dominação portuguesa iniciado pela conquista militar e pela catequização continuou através dos "contratos" firmados entre as partes, para realização do comércio em feiras, povoados coloniais e entorno dos presídios e nas regiões do interior dos sertões. A formação de uma rede de comércio constituída por negros, mulatos e brancos, intermediando as negociações com regiões, cada vez mais distantes, do interior, gerou a necessidade do aumento da demanda por cativos. Os régulos ou comerciantes comuns que tinham "casa de negócio para efeito", nas cidades da costa, designavam "mercadores sertanejos" que poderiam se tornar comerciantes independentes, bem como seus filhos, genros, funcionários ou escravos, constituindo-se assim, um grande número de intermediários, denominados em algumas regiões de "pombeiros". Segundo Costa e Silva, "uma rede de créditos estendia-se desde as praias de Luanda, ou melhor, desde quem financiava o armador do navio negreiro, até o centro do continente"[224].

Os autos de vassalagem ("actos de vassalajem") constituíram-se nos contratos comerciais e políticos assinados por estados africanos ante às autoridades portuguesas (governadores, diretores das fortalezas e dos presídios e capitães-mores) que permitiam e garantiam a segurança na circulação desses pombeiros pelas feiras e caminhos do sertão.

[222] SILVA, Alberto da Costa e, p.839
[223] Refiro-me aqui, principalmente, aos trabalhos de Joseph C. MILLER e John THORNTON que se tornaram clássicos para o estudo dessa região.
[224] SILVA, Alberto da C., *A Manilha e o limbabo:* África e a escravidão, de 1500 a 1700, Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Fundação Biblioteca Nacional, 2002, pp. 839-40.

Santos, ao analisar o *Livro de Juramento de Sobas*[225], constatou que os "autos de vassalagem" apresentavam textos muito parecidos entre si e foram muito comuns ao longo do tempo. Foram inspirados num tipo de "formulário das homenagens", instituído por D. João II, durante as cortes de Évora, em 1481, mas que continuaram a ser usados por funcionários da governança no ultramar. Apesar das alterações sofridas pelo modelo de civilização setecentista, a partir da década de 1760, percebe-se que nas relações coloniais, em território angolano, vigoraram, por muito tempo, práticas jurídicas e políticas próprias à lógica do Antigo Regime[226].

Os sobas[227], em troca de paz, proteção e vantagens comerciais, assumiam obrigações e juravam fidelidade ao rei de Portugal. "[...] cumprindo e respeitando as leis do governo, auxiliavam na guerra com forças militares e comprometiam-se a não declarar a guerra, aos sobas vassalos, ou outros, sem aprovação de Luanda. Acrescentava-se o pagamento de tributos (dízimos); auxílio nas obras reais; abertura dos caminhos e livre trânsito para que se fizesse o comércio dos escravos e de mercadorias [...] fornecimento de carregadores para o comércio; hospedagem dos empregados oficiais, eclesiásticos, civis, judiciais e militares; não acoitar foragidos ou desertores; e viver em paz com seus povos"[228].

Como descreveu Catarina Maria Santos, os "actos de vassalajem" apresentavam um padrão de escrita que ajuda a entender a complexa dinâmica de dominação instituída pelos portugueses nesta região africana. Via de regra, esses documentos elaborados pela administração colonial portuguesa apresentavam-se como "acto de sujeiçam, acto de obediência" ou ambos, explícito no próprio título do documento. É o que se pode observar no ato de vassalagem pesquisado – "Actos de Sujeiçam, Obediência e Vassalajem que faz a Sua Mag$^{de.}$ Fidelissima Dom Caluette Cambonde Rei Ginga de Dongo e Matamba, nas mãos do Ilm^{o} e Exc^{o} Snr D. Francisco Innocencio de Souza Coutinho, Gov^{dor} e Cap^{am} Gen^{al} destes Reinos e suas Conquistas, pelos seus Embaixr.^{es} Quimbamba quiagonga e Matumbi

[225] Este códice encontra-se no Arquivo Nacional de Angola, em Luanda e contem o Registro dos termos de juramento de fidelidade preito e homenagem dos sobas. SANTOS, Catarina M., *Um governo "polido" para Angola*..., p. 116, nota 312.
[226] *Idem*, p. 120. Estes acordos datam do século XV no momento inicial de contato com o Reino do Congo. Apresentam a figura concreta da pessoa do Rei (de Portugal e sobas africanos) como poder supremo e capaz de ser operacionalizado e compreendido no quadro político africano.
[227] Também grafado *sova*. Na língua *quibundo* é o título do chefe africano de menor poder e que é vassalo de outro. Eram assim denominados nas regiões africanas ao Norte do rio Cuanza. SANTOS, Catarina M. e TAVARES, Ana Paula., *A apropriação da escrita pelos Africanos*, in Africae Monumenta, vol.1, Glossário, IICT/MCES: Lisboa, 2002.
[228] SANTOS, Catarina M., *Um governo "polido" para Angola*..., pp. 116-7, nota 315.

aquilunga"[229] – e que será analisado, detalhadamente, mais adiante. Havia também, no corpo do texto, composto por seis a sete cláusulas, um padrão bem definido de disposições que deviam ser seguidas pelo régulo africano e sua corte. A primeira cláusula apresentava a promessa de "inteira" obediência ou sujeição fiel a S.M.F. A segunda confirmava ou preconizava uma obediência do régulo e seu povo aos preceitos da religião cristã, a terceira confirmava o pagamento de todos os tributos, antes devidos a sobas vizinhos, agora transferidos à Coroa Portuguesa. A quarta dizia respeito ao compromisso de não guerrear sem a "expressa" licença do Governador do Estado e a quinta, sexta e sétima (quando existiam), explicitavam os acordos em relação ao comércio, com preferência para os súditos portugueses.

Ao mesmo tempo, uma leitura na "contramão" dessa documentação de maneira mais atenciosa pode indicar, muitas vezes, o grau de dominação, que emerge desses contratos, concretizando-se em cooptação, sujeição, obediência, negociação e resistência dos reinos africanos em relação aos representantes e funcionários da Coroa portuguesa. A análise mais detalhada possibilita um maior conhecimento sobre práticas políticas da administração portuguesa, revelando aspectos importantes da sua cultura política, como os "modos de governar", a sua capacidade de adaptação à realidade local e a relação entre vassalos e soberanos, construída entre o centro do poder e a periferia. Além disso, é possível perceber as redes comerciais e alianças políticas e econômicas estabelecidas entre os territórios africanos.

Nessa perspectiva, é revelador o ato de vassalagem assinado, em 1768, durante o governo de Francisco Inocêncio de Souza Coutinho (1764-1772) entre S.M. Fidelíssima D. Caluette Cabonde, Rei Ginga de Dongo e Matamba e o governador, fiel representante de D. José I, e seus embaixadores. É importante também registrar a localização do reino africano referido, situado a nordeste do Rio Cuanza, entre as terras altas do Congo e o Reino de Kasanje. No século XVIII, representava as terras *quiambóle*, na margem sul do Dande, estrategicamente situadas na fronteira com as terras dos Ambuíla. (vide Figura 7, p. 116)

Também não se pode deixar de falar sobre D. Caluette Cabonde. Tudo indica que foi escolhido por herança e reconhecido pelos *macotas* e *guardas do Estado* (elite africana) do "povo" de seu Estado, para substituir sua tia D. Anna Guterres, provavelmente, a última rainha, de uma "dinastia de mulheres" que durou 80 anos, e que teve início com a rainha

[229] RGPL, *Arquivos de Angola (AA)* "Actos de Sujeiçam, Obediência e Vassalajem que faz a Sua Magde. Fidelissima Dom Caluette Cambonde Rei Ginga de Dongo e Matamba, nas mãos do Ilmº e Excº Snr D. Francisco Innocencio de Souza Coutinho, Govdor e Capam Genal destes Reinos e suas Conquistas, pelos seus Embaixr.es Quimbamba quiagonga e Matumbi aquilunga". 25 de fevereiro de 1768, vol. I, nº 04, nov 1935, s.pp.

Njinga[230]. Povo de origem tradicionalmente guerreira, os ambundos-jagas sempre mantiveram com os portugueses uma relação ambígua. Mostraram-se resistentes à dominação imposta, "exigindo que seu reino fosse tratado como igual, não aceitando a cobrança de tributos e guerras de escravidão entre parceiros comerciais soberanos"[231]. A cerimônia do *undamento* se realizava acompanhada de rituais religiosos próprios. Após proceder a todo ritual ao qual era submetido e aceitar ser o novo rei, tinham lugar as festas de investidura do novo *dembo* que, apesar de presidir todo o festejo, só era declarado o novo rei após tomar juramento. Do lado português, o juramento representava uma renovação do auto de vassalagem, com a confirmação pelo governador (ou representante), a tomada de posse das insígnias e, entre elas, do sinete[232].

Para compreensão do grau de dominação imposto pela Coroa portuguesa em relação aos reinos africanos, faz-se necessária uma análise deste ato de vassalagem, considerando o termo "sujeiçam" que aparece no título. O histórico rebelde desse reino indica sua utilização à "submissão" do Rei Ginga perante o "poderoso" rei português, D. José I. Como se tratava de um "acordo de paz", firmado há mais de um século, melhor seria não arriscar e ter D. Caluette Cabande também como aliado de Portugal, tratando de imediato de assegurar a fidelidade e obediência a sua majestade, ratificando os "tratados, acordos e promessas" feitos com as "Raynhas suas Antecessoras". O último deles foi firmado em "25 de mayo de 1765". Apesar de não ter tido acesso a esse documento, fontes da época, pesquisadas por Catarina Santos, sugerem que, em fevereiro de 1765, o governador "conferiu patente relativa às terras *quiambóle*" ao rei africano[233].

Em seguida, o acordo relembrava a D. Caluette Cabande, "as antigas promessas de professar e admitir nos seus Estados a Religiam Christam", garantindo que fosse dado livre trânsito em suas terras "aos Missionários", além da cooperação com a "fundação de Hospícios e Igrejas para o bem da Cristandade". Ainda em meados do século XVIII, a colonização portuguesa conservava o discurso jurídico que justificava e garantia o direito à primazia de dominação dos territórios africanos recém conquistados, através da "guerra justa" em nome da defesa da fé e do reino.

Do lado africano, o interesse de D. Caluette Cabande em tirar maior proveito dessa aliança com a coroa fica evidente, quando escreve ao governador, em 1771, solicitando a

---

[230] THORNTON, John. Legitimacy and political power: Queen Njinga, 1624-1663, Journal of African History, 32, p.25-40, 1991, apud SOUZA, Marina de Mello e, *Reis Negros no Brasil escravista: história da festa de coroação de Rei Congo...*, p.106.
[231] SOUZA, Marina de Mello e, *Op. Cit.*, p.107.
[232] SANTOS, Catarina M. e TAVARES, Ana Paula., *A apropriação da escrita...*, p.396.
[233] Idem, p. 436.

presença de um padre missionário para realizar o seu batismo e dos seus avassalados. Em resposta, D. Francisco Inocêncio Coutinho adverte que, em outra ocasião, já tinha enviado um padre, conforme havia solicitado, mas este não havia encontrado o Rei Ginga em suas terras[234]. De fato foi o que ocorreu, pois em nova correspondência enviada, em 05 de março de 1772, agora assinada por D. Francisco Caluette Cabande endereçada ao rei português, o Rei Ginga não só informa ter sido batizado, como também os "sobordinados, e Povos meus [...] com a Sumissão, Reverencia, [...] por Francisco, e a minha principal por Maria, e com ela me Recebi; e a minha may por Roza"[235]. Coincidência ou não, o nome cristão escolhido pelo rei africano foi o mesmo do governador.

Ainda nesta carta, D. Francisco Cabande, apesar de declarar inteira lealdade e obediência às ordens da Coroa, condiciona "satisfazer inteiramente" o acordo, mediante atendimento à representação que faz ao rei D. José I, por intermédio do governador, solicitando "providencias e o auxílio necessário" na guerra contra a "Revultoza Camana e o gentio do Certão dentro, prevenidos de Armas, Pólvora e Chumbo que adquirem nas negociações, e por que facilitão socorrerem minha adverssaria". Além disso, adverte que após sanar os problemas com os revoltosos, "[...] se dará principio Castigar-se" reinos submissos a "ginga" (Cagongo) e *sobas* avassalados de Portugal (Luamba Luagolome), localizados na outra margem do Rio Lucala, bastando que seja ordenado por Luanda que o "Capitão mor do Prezídio de Ambaca" proceda a uma execução completa[236].

No que tange à quarta clausula, concernente às questões comerciais, o ato de vassalagem, assinado por D. Francisco, imprimia o caráter comercial do acordo, garantindo que o rei africano não dificultasse, mas ampliasse e franqueasse os caminhos aos negociantes e pumbeiros. Mantinha inalterados os valores cobrados às fazendas (matérias-primas) e aos escravos, e que não fossem feitas novas imposições tributárias nas "feiras ou outros pumbos de commercio" que viessem a ser criados. Seguia, pedindo como prova maior da fidelidade e obediência, a nomeação de um escrivão "para suas Terras o qual promova a execuçam das Ordens de Sua Magestade, e facilite os prontos Despachos dos Negociantes e Pumbeiros". Ao seu término, o contrato advertia aos embaixadores – Quimbanba quiagonga e Matumbi aquilunga – representantes do rei "ginga de dembo e matamba" sua ratificação ao capitão-mor do presídio de Ambaca, num prazo de cinco meses. Após leitura e explicação de todos os

[234] RGPL, *AA*, vol. III, nº 28, nov 1937, p. 311.
[235] RGPL, *AA*, vol. III, nº 30 a 33, nov 1937, p. 415.
[236] Idem, p. 416.

artigos, "na língua da terra", feita pelo capitão Tendala Nicolao de Nazareh, procedia-se a assinatura (mediante o sinal de uma cruz) [237].

Mais de duas décadas depois, durante o governo de Manoel de Almeida e Vasconcelos – 2º Barão de Mossamedes (1789-?) – mais um termo de fidelidade e vassalagem foi passado pelo governador geral ao novo diretor da feira de Cassanje – Paulo José de Loureiro – para sua "instrução quando partiu [de Luanda]". Neste momento, apesar de Angola ser considerada, em Lisboa, como parte dos domínios da Coroa, o controle português era tênue, nominal e em muitos casos simbólico. As desordens figuravam pelo interior dos domínios portugueses e graçava a insegurança nas rotas de comércio. Como política de controle, os Governadores que assumiam, recebiam a missão de manter a ordem e proteger o território de qualquer tipo de ameaça. Por isso, tentavam retomar o controle, buscando renovar os termos jurados nos acordos firmados entre os chefes africanos e seus oficiais, além de instruir os recém-nomeados funcionários da coroa portuguesa que assumiam as feiras e presídios.

A cerimônia que acompanhou o juramento desse acordo foi realizada no "Banza do Potentado do "Jaga Cassange – D. Paschoal Rodrigues Machado Quitamba Quiaxiba" – e contou com a presença do embaixador (espécie de tradutor/língua responsável pela tradução da leitura dos artigos), o Capitão Marcos Pereira Bravo, e de toda a comitiva, que acompanhava D. Paschoal, formada dos "pungos, com a dita ganda revestidos de poder para aparecerem no Trono e ratificarem a sua obediência", feirantes e ainda "sendo ahi prezentes, [...] seus Macottas"[238]. Este termo, assinado em dezembro de 1789, não fugindo ao padrão já descrito, procurava ratificar a obediência, os pactos políticos e comerciais, já jurados e obedecidos pelos seus antepassados que deveriam ser renovados anualmente. Os artigos lidos, traduzidos, jurados e assinados procuravam garantir a segurança dos caminhos e a integridade daqueles que por ali circulavam nas carregações que adentravam o sertão para comerciar. Demonstrava, no entanto, as desordens e os conflitos enfrentados pelas autoridades coloniais nos sertões angolanos, com o recrudescimento do comércio de escravos ao longo do século XVIII.

Será transcrito, na íntegra, o referido termo, como suporte para compreensão da análise de seus artigos:

---

[237] RGPL, *AA* "Actos de Sujeiçam, Obediência [...], vol. I, nº 04, nov 1935, s.pp.

[238] RGPL, *AA* "Termo de fidelidade, e Vassalagem que jurou o Jaga Cassange na Prezença do Embaixador Marcos Pereira Bravo, cujo S.Excª deo ao Director Paulo Jozé de Loureiro para sua maior instrução quando partio desta Capital; na forma seguinte", vol. II, nº 11, nov 1936, pp. 341-3.

"Termo de fidelidade, e Vassalagem que jurou o Jaga Cassange na Prezença do Embaixador Marcos Pereira Bravo, cujo S. Exº deo ao Director Paulo Jozé de Loureiro para sua maior instrução quando partio desta Capital; na forma seguinte,

Aos 19/12/1789, nesta Banza do Potentado Jaga Cassange Dom Paschoal Rodrigues Machado Quitamba Quiaxiba, aonde veio o Embaixador, o Capitão Marcos Pereira Bravo enviado pelo Ilmº e Exmº Senhor Barão de Mossamedes Governador, e Capitão General do Reino de Angola, e suas conquistas commigo Escrivão ao diante nomeado, e toda a sua cometiva, e feirantes, e sendo nos ahi prezentes, perante o mesmo Jaga, e seus Macottas abaixo assignados, forão por mim lidos os Artigos da Embaixada, os quaes lhe forão declarados pelo idioma da terra, que bem entenderão, e perceberão, pelos quaez prometeo cumprir tudo quanto nelles se declara, como fiel vassalo de S.M.F em satisfação da practica de seus antepassados, e respondeo da maneira seguinte:

Ao segundo Artigo disse, que se sugeitava a obediência esquecida, como praticarão seus antepassados, mandando em companhia do mesmo Embaixador seus Pungas com a dita Ganda revestidos de poder para aparecerem no Trono do Soberano e ratificarem a sua obediência, e que continuaria anualmente, como lhe foi expressado no ditto Artigo.

Ao terceiro disse, que protestava em tempo nenhum elle Jaga e seus povos extorquir a fazenda dos negociantes, e pumbeiros descalços com fantásticos crimes e de cativar os libertos das bandeiras de S.M, como o tem praticado pelo esquecimento da sua obediência.

Ao quarto disse, que se sugeitava a fazer remessa dos fugidos, que podesse haver, dezertores e enimigoz, segundo a obrigação dos Seuz Antepassados, como executou, permitindo ao Embaixador mandar prender os poucoz que leva, ficando de deligenciar pelos mais dos feitores proximoz, e entragalos a seuz donoz.

Ao quinto disse, que da mesma forma se sugeitava a patuação dos preços das cabeças, como com efeito o fes perante o Embaixador, prezentez os seus Macottas, e mais Povo, condecedendo com o mesmo, e os Feirantes de se comprarem as peças de Índia a 28 beirames, e a gente inferior por menoz, sem exceder o ditto preço, sendo pela media, que o mesmo Embaixador estipulou com aprovação dos feirantes, protestando o mesmo Jaga, que em tempo nenhum hiria contra esta nova rezolução, eximindose porem de facultar as Nações, diversas que o circulem, a não comerciarem com os feirantes, rizivel, pelo damno que se segue de os proverem de armas, e pólvora; por que logrando esta força, experimentaria rigoroza inquietação de guerra contra os Povos das suas Terras, e em damno aos mesmos Feirantes, e da patuação das fazendas, tafetazes, Armas, e outros diversos gêneros, que desde seu principio tiverão o memso preço prezente, sem serem obrigados os donoz dellez a dalloz, pelo preço do arbítrio delle Jaga, certificando isto mesmo os feirantes.

Ao ultimo Artigo respondeo, que a tranzitação das fazendas, desde as Terras do seu Sobado, do Bondo para a sua Feira distava 11 diaz de viagem, e não consta tivessem perigo de cohibir qualquer malévolo, que intender o contrario, e que toda a hostilidade contra os Feirantes, era ao pe dos contornoz de Ambaca, como consta da iníqua morte do feirante Jozé Faustino de Barros Ganchineiro, feita no Rio Camuanze, bem perto do Rio Lucala, que parte a Jurisdição Ambaca, e Ginga, sendo motora desta desordem a Rainha Ginga, como he notório, e Povos de Holariamua, e ultimamente prometeo se fazer reportar com vigor toda a dezordem que athé aqui se practicava com os Feirantes, e Pumbeiroz, desterrar Cabellos, Upandas, e tudo o maiz seu prejuízo dos mesmos; e do contrario, que pratique, se sacrificava ao rigor de lhe tirar a feira e da violência das Armas de S. M. F:

Requerendo finalmente ao Embaixador que para utilidade commua do Commercio na sua Feira, se fazia precizo reprimirse a tranzitação das fazendas, para o Sertão do

> Congo; Vassalos do mesmo Jaga que com a provizão de pólvoras, e armas, se tem Rebelado ao mesmo, uzando com os negociadores, que lá commerceião de incessantes mortes, e roubos, e não consta haver feirante legitimado para o mesmo Sertão, e sendo assim respondido pelo ditto Jaga Cassange perante o seu Povo, logo mandou tocar escalho, para que todos observassem o que elle tinha prometido, pena de serem castigadoz asperamente, se o contario praticassem, e assignou este com o Embaixador, e Seus Macottas principaes, que prezentes se acharão, por não saberem escrever o fizerão de Cruz, Rubricado de Mum Escrivão: Manoel Xavier Fontoura, Escrivão nomeado da mesma Embaixada o Escrevi.
>
> Assinam:
> Marcos Pereira Bravo – Signal de Dom Paschoal Rodrigues Machado Cassange Quitamba Quiaxiba – Fronteira – Signal do Golambole Quiluangi Quiacassange – Fronteira – Signal do Caza Dom Antonio Qual – Fronteira – Signal do Pande Dom Butu Hiacaximba – Fronteira – Signal do Tendala do Cassange – Fronteira – Signal do Donga Acaxito – Fronteira – Signal do Calay – Fronteira – Signal do Muingi – Fronteira – Signal do Embolo de Cassange – Fronteira – Signal do Quilhenda do Cassange – Fronteira – Signal do Quipungo do Cassange – Fronteira – Signal de Hui Calunga – Fronteira – Signal do Izallo do Cassange – Fronteira – Signal do Micete do Cassange – Fronteira – Signal do Caiate do Cassange – Fronteira – Signal do Quindala – Fronteira – Singal do Hunda – Fronteira – Signal do Sambe Golambole – Fronteira – Signal do Cucu Calandulla – Fronteira – Signal do Cumba Riasamba – Fronteira – Signal do Quimba Quialucamba – Fronteira – Signal do Quinzunze – Fronteira – Signal do Cassange Cahimbi – Fronteira – Signal do Calanda – Fronteira – Signal do Canguengo – Fronteira – Signal do Quissoma Quiacassange – Fronteira – Sinal do Igico de Cassange – Fronteira – Sinal do Mutu do Bango – Fronteira.

Nos artigos apresentados neste termo, fica explicita a intenção do Governo colonial assegurar que "o jaga e seu povo" respeitassem os acordos instituídos pelos sobas anteriores. Do mesmo modo, demonstram as fragilidades existentes nestes acordos entre S.M.F e os chefes africanos locais, indicando certa resistência ao domínio colonial por parte dos sobas. No terceiro artigo, o jaga Cassange Quitamba Quiaxiba e "seu Povo" negavam desobediência à tradição dos seus antepassados e asseguravam não encontrar-se a "extorquir a fazenda dos negociantes, e pumbeiros descalços com fantásticos crimes e de cativar os libertos das bandeiras de S.M.F" como estavam sendo acusados. No quarto artigo, admitia sujeitar-se a remeter os cativos provenientes das fugas, deserções e inimigos, entregando-os aos seus donos, além de manter diligências entre os feitores próximos para garantir esse compromisso.

O quinto artigo traz informações sobre as tentativas da administração central portuguesa em Luanda para manter, muitas vezes sem sucesso, os preços dos escravos nos patamares negociados com o soberano e ou seus funcionários no interior das feiras. Os "preços das cabeças [em comum acordo entre os macotas e "mais Povo" e os Feirantes] de se comprarem as peças de Índia [escravos] a 28 beirames[239] e a gente inferior por menoz" não

[239] Segundo o Dicionário Bluteau, *beirames* eram "panos de algodão de três palmos de largo, que vem da índia e serve para roupa branca , deles há mais finos e mais grossos". In BLUTEAU, Raphael., V*ocabulario portuguez & latino***,** aulico, anatomico, architectonico, Coimbra, 1712 – 1728, disponível em << http://www.ieb.usp.br/online/dicionarios/bluteau/buscaDicionarioPlChave.asp >> acesso em 09/08/2011.

podendo ultrapassar este valor. Se por um lado o Jaga assume o compromisso de não majorar os preços, por outro, insinua que não poderia garanti-los caso as "Nações diversas que o circulem", providas de "armas e pólvora", viessem causar uma "rigoroza inquietação de guerra contra os Povos das suas Terras". Tal situação poderia ocasionar "em damno aos mesmos Feirantes, [quanto] a patuação das fazendas, tafetazes, Armas, e outros diversos gêneros". Diante disso, não poderia obrigar os "donoz dellez a dalloz, pelo preço "que desde seu principio tiverão". Esta afirmação sinaliza que as guerras na corte do Jaga Cassange Quitamba Quiaxiba poderiam acarretar aumento dos preços das fazendas independente da sua vontade.

O sexto e último artigo indicam o caminho percorrido pelas fazendas transportadas nas carregações, que atravessavam "desde as terras do Sobado do Bondo, para sua Feira", levando "onze dias de viagem". Segundo o Jaga, este era um caminho sem perigo para os "feirantes", conquanto a feira funcionasse em terras do próprio D. Paschoal. O território apontado pelo régulo como mais perigoso e hostil era, precisamente, a região "ao pe dos contornoz de Ambaca". Foi nesta região que havia acontecido a "morte do feirante Jozé Faustino de Barros Ganchineiro", ocorrida "no Rio Camuanze, bem perto do Rio Lucala", na fronteira entre Ambaca e Ginga. Afirmou também que atribuía as hostilidades infligidas aos feirantes e pumbeiros às desordens e violências praticadas pela "Rainha Ginga e Povos de Holariamua", comprometendo-se a "reportar com vigor toda a dezordem praticada". Ao concluir, afirma e sugere que "para utilidade commua do Commercio na sua Feira", S.M.F teria de reprimir a circulação de fazendas para "o sertão do Congo", região ocupada por "Vassalos do mesmo Jaga, que com provizão de pólvoras e armas" têm se rebelado, promovendo "incessantes mortes e roubos" aos "negociadores, que lá commerceião".

Fica evidente nos dois últimos artigos do *Termo de Vassalagem* a importância para o governo colonial português em garantir o controle das rotas de comércio desta região que ficou independente da influência dos funcionários régios e dos comerciantes "aviados"[240] até, pelo menos, final do século XVIII. Era importante para a Coroa portuguesa tentar manter o controle nas feiras localizadas fora dos limites da colônia, pois a aliança estabelecida com os régulos locais, mesmo que momentânea, garantiria o comércio no interior e o transporte para os portos do litoral. Afinal, desde meados do século XVIII, a feira do Bongo, "na fronteira do [Presídio] de Ambaca e [as Terras de] Ginga", instalada nos domínios do Dala-Ginga, fazia

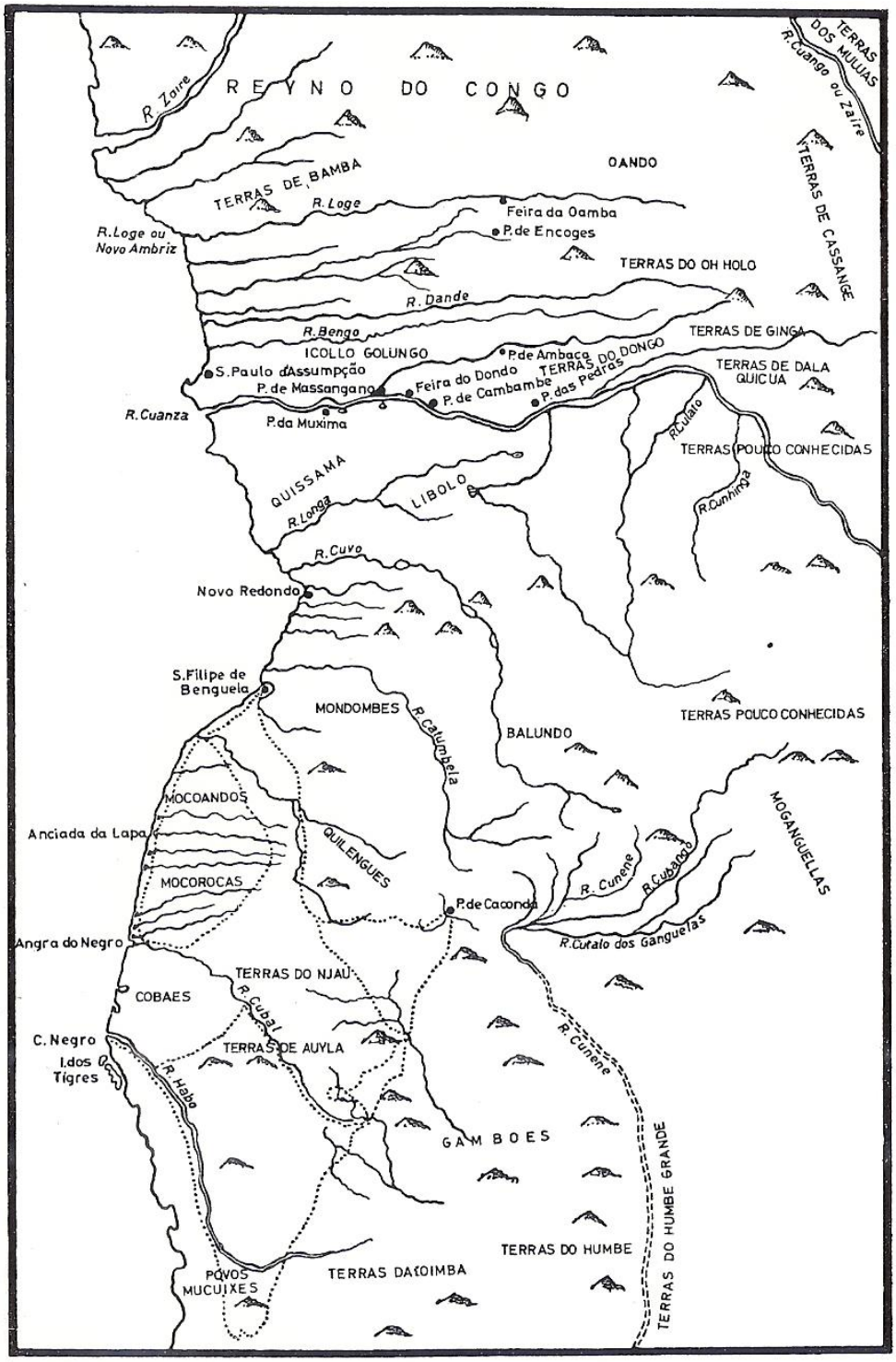
[240] Comerciantes do interior de Angola que possuíam capital próprio, adquiridos a base de crédito dos comerciantes e casas comerciais de Luanda. VENÂNCIO, José Carlos, *Op. Cit*., p.155.

parte da mais importante rota de comércio de longa distância que ligava o Médio Cuanza à costa de Loango de onde as mercadorias e os escravos seguiam, via marítima, para Luanda[241].

Neste ato de vassalagem, percebe-se a tentativa do governador de Luanda de inserir os sobas africanos na lógica da política colonial, entretanto não se pode esquecer que, cada vez mais, o tráfico de escravos se tornava parte integrante dessa política. Pode-se observar que os poderes africanos jogavam com a lógica colonial à medida que mantinham o domínio das relações comerciais nos territórios sob seu controle, impedindo o acesso e afastando os agentes da colonização das fontes de mercadorias e escravos nos sertões angolanos. Não obstante as situações criadas pela dinâmica pré-colonial e de dominação portuguesa, foi possível à periferia reagir e manter o controle nestas regiões inseridas no comércio atlântico. Foi através dessas redes comerciais que envolviam régulos locais, administradores e oficiais coloniais, comerciantes lusos, brasileiros, luso-africanos e mercadores "sertanejos", instalados nestes territórios, que a presença portuguesa se efetivou. Conhecer o território, ocupar estes espaços e montar as estratégias de alargamento só se realizaram, de fato, quase um século depois, a partir de meados do século XIX.

[241] VENÂNCIO, José Carlos., *A econômia de Luanda e Hinterland no século XVIII:* um estudo de Sociologia Histórica, Lisboa: Editorial Estampa, 1996, p. 131-162.

FIGURA 7: LOCALIZAÇÃO DOS TERRITÓRIOS DO TERMO DE VASSALAGEM



Fonte: FURTADO, Luis Candido., *Copia muito simplificada da carta de Angola* (1790), *apud* MOTA, A. Teixeira, A cartografia antiga da África Central e a travessia entre Angola e Moçambique (1500-1860), Lourenço Marques: Sociedade de Estudos de Moçambique, 1964, p.110.

2.3.2 Redes e conexões na rota de Angola

As relações comerciais existentes entre a Bahia e Angola persistiram durante todo o tempo de duração do tráfico negreiro e além dele. Manteve-se contínua, porém variando de intensidade, mesmo com o redirecionamento deste comércio para a região da Costa da Mina. Alvarás de licenças concedidos a comerciantes estabelecidos na Bahia demonstram que, mesmo no final do século XVII, quando a navegação da Bahia se abre para a Costa da Mina, o comércio com os portos de Luanda e Benguela permaneceu ativo. Entre os anos de 1685 e 1686, a Fragata São Joseph obteve duas licenças para seguir viagem "à Costa da Mina com escala por Angola". Em 1685, o "alvará de licença" foi concedido a Manuel Vaz Castello Branco – Mestre da Fragata – e em 1686, a licença foi concedida a Manuel Gracos da Silva – proprietário da fragata – para "carregar e partir para a Costa da Mina [com escala por Angola] livremente sem tomar os portos de S. Thomé"[242].

Os depoimentos feitos por Caldas e Silva Lisboa, reproduzidos no início deste capítulo, ajudam a comprovar a manutenção das relações entre Bahia e Angola, no século XVIII. A relação dos 120 nomes, publicados pelo próprio Caldas (1759), indicava os "homens de negocio, mercadores, traficantes e todas as mais pessoas que vivem de algum gênero" na capitania da Bahia. Dentre os relacionados, estão oito comerciantes que "declaravam" possuir negócios em Angola[243]. Num primeiro levantamento feito nos livros de notas de Salvador, entre os anos de 1750 e 1808, foi possível localizar 38 procurações com nomes de diversas pessoas residentes ou de passagem pela Bahia que nomearam procuradores para representá-las nas cidades de Luanda e Benguela. Rodrigo da Costa de Almeida, cavaleiro professo na Ordem de Cristo e Provedor da Alfândega da Cidade da Bahia, no ano de 1758, nomeou dentre seus procuradores em Angola "a seu primo o Coronel de Infantaria Paga [...] Manoel Mattoso de Andrade [...] e os administradores dos contratos do mesmo Reino [...] que ao presente são e os que ao diante forem"[244]. Do mesmo modo, um ano depois, o Reverendo

[242] APB, Seção Colonial-Provincial, *Livro de Provisões, Alvarás e Ofícios*, s/n, (1658-1702), apud, BARROS, Francisco B., "Relação dos Armadores de Naus que fazem o Comércio com os Portos da Costa D'África", in *Novos documentos para a história colonial*, Anais do Arquivo Publico, v.20, Salvador: Impressa Oficial da Bahia, 1931, pp.110-5.

[243] Os comerciantes relacionados por Caldas que declaravam "para onde freqüentam" foram: João Luis de Deus, Faustino Luis da Silva, José Fernandes Pereira, Antonio Rodrigues, Luis da Silva Pinto, Felix Manuel Dias, Manuel do O'Freire e David de Oliveira Lopes. Destes só não constam das procurações encontradas João Luis de Deus e Luis da Silva Pinto.Para maiores informações sobre os comerciantes ver capítulo 3.

[244] APB, Seção Judiciária, *Livro de Notas*, nº. 102, fls. 20 a 21v, 14/12/1758.

Padre Francisco Tavares de Souza, morador na Baixa dos Sapateiros, nomeou "na Cidade de Luanda, Reino de Angola" nada menos que seis procuradores[245].

Dentre os "homens de negócio", moradores na praça desta Capitania, nomearam procuradores, em Luanda e Benguela, Manuel do O´Freire[246] e o Cap. Faustino Luis da Silva[247], ambos presentes na relação de Caldas. Pessoas de passagem por Salvador, provavelmente, cuidando dos negócios, também deixavam procuradores nomeados para representá-los, quando tivessem que retornar aos seus destinos e, por isso, constituíam representantes em várias praças comerciais. Em janeiro de 1760, Domingos Rodrigues Chaves, "Homem Viandante, e de presente assistente nesta Cidade desta Praça" instituiu procuradores em diversas cidades da colônia (Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco), na Costa Africana (Angola e Moçambique) e no Reino (Lisboa)[248]. Já o capitão de navio Antonio Rodrigues, mesmo residindo em Salvador, enquanto "caixa da sumaca N.S. do Bom Sucesso, Santa Anna e Almas, antes de partir para a Costa da Mina, receoso quanto ao tempo que levaria fora, ou, até mesmo, se retornaria, resolveu nomear procuradores na Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, Colônia Nova de Sacramento, Ilha de São Tomé, de Príncipe, cidades do Porto, Lisboa e Reino de Angola[249].

Convém notar que as mulheres baianas estavam também inseridas no circuito da rota de comércio entre a Bahia e Angola. Dona Isabel Maria de Sintra, residente em Salvador, registrou sua procuração em julho de 1774. Muito precavida com seus negócios, nomeou como "seus bastantes procuradores, no Reino de Angola, em primeiro lugar a Manoel da Costa Pinheiro, ausente, José da Costa Pinheiro e em terceiro, Manuel Francisco da Silva"[250]. Do mesmo modo, procedeu Ernestina de Sá e Mello. Ao que tudo indica, seus negócios se estendiam além dos portos de Benguela e Luanda, pois nomeou representantes nestas duas praças, como o fez, também, na Bahia e no Rio de Janeiro[251]. Dentre os procuradores nomeados em Salvador, figurava o nome do grande comerciante e homem de negócio Luiz Coelho Ferreira[252]. Outras mulheres, como Joaquina Marta de Santana e Francisca Maria da Graça, realizavam seus negócios em família. Em novembro de 1808, mãe e filha nomearam

[245] APB, Seção Judiciária, *Livro de Notas*, nº. 103, fls. 102v e 103, 04/11/1759.
[246] APB, Seção Judiciária, *Livro de Notas*, nº. 101, fls. 14 e 15, 07/10/1757.
[247] *Idem*, fls. 173 e 174, 20/07/1758.
[248] APB, Seção Judiciária, *Livro de Notas*, nº. 102, fls. 152 e 152v., 03/01/1760.
[249] *Idem*, fls. 53 e 53v, 21/04/1759.
[250] APB, Seção Judiciária, *Livro de Notas*, nº. 116, fls. 135-6, 09/07/1774.
[251] *Idem*, fls. 270v e 271, 24/03/1775.
[252] Voltaremos a ele com maiores informações no capítulo 3.

como seus procuradores, em Angola, o ajudante Pedro Rodrigues Bandeira, Manuel Pereira Gonçalves e Francisco José de Abreu[253].

Para o Rio de Janeiro, Roquinaldo Ferreira afirma que as ligações mantidas, durante a legalidade do tráfico, permitiram que as relações continuassem bem intensas, após a ilegalidade. Muito mais do que ligações econômicas, os brasileiros cultivaram laços de amizade com as principais famílias da costa africana envolvidas na rota do comércio de mercadorias e escravos. As famílias luso-africanas que formavam os grupos mercantis emergiram em várias regiões de Angola, como Luanda e Benguela, durante o tráfico legal, fortaleceram-se e expandiram-se para outros portos (Ambriz e Cabinda), e continuaram seus negócios durante o período do tráfico ilegal (1831-1850) [254].

Na Bahia, conforme descrito anteriormente, foi possível perceber que a dinâmica das relações comerciais extrapolou aspectos econômicos do circuito do tráfico. A composição de laços familiares e de amizades, constituídos no circuito da rota de Angola, evidencia a natureza dessas relações e ajuda a entender o funcionamento do comércio de escravos entre a Bahia e Angola. Neste contexto, é possível identificar baianos que atuaram junto aos luso-africanos[255], tornando-se, às vezes, seus sócios e enviando para aqueles portos as *fazendas* (aguardente, têxteis e mantimentos) usadas na troca por mercadorias do sertão de Angola (escravos, cera, marfim e couros). As *fazendas* comercializadas eram utilizadas como "moeda substituta"[256] na aquisição de escravos. Sem elas tornava-se impossível fazer negócio nas feiras da região.

Do lado africano, funcionários régios, comerciantes residentes em Benguela e Luanda[257] mantinham também relações diretas com a Bahia que extrapolavam as ligações econômicas. Além de cuidarem dos negócios estabelecidos nas praças africanas como

[253] APB, Seção Judiciária, *Livro de Notas*, nº. 160, fls. 119 e 119v., 05/11/1808.

[254] Em 1835, iniciou-se a repressão do tráfico em Luanda que, em 1845, passou a ser combatido pelas autoridades administrativas de Angola., Com isso, houve um aumento do tráfico nas regiões localizadas ao norte, Cabinda, Ambriz e Rio Zaire, que se constituíram nos principais portos de contrabando de escravos até 1860. Apesar do Rio de Janeiro predominar como destino das embarcações empregadas no tráfico (1835 a 1849), "também saíram navios para Pernambuco e Bahia neste período". FERREIRA, Roquinaldo A.,"Brasil e Angola no tráfico Ilegal de Escravos, 1830-1860", in PANTOJA, Selma e SARAIVA, José Flávio S. (orgs), *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, pp.144-5.

[255] Refiro-me ao grande comerciante de escravos da praça da Bahia o Conde Joaquim Pereira Marinho que no inicio de sua carreira, em 1830, mantinha negócios com D. Ana de Angola, conhecida negociante de Luanda. Ver XIMENES, Cristiana F.Lyrio, *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887*, Salvador: UFBA, Dissertação de mestrado, 1999.

[256] Aqui uso a expressão "moeda substituta" trabalhada por Antonio Carlos Jucá de Sampaio que analisa a questão para o Rio de Janeiro colonial. Trato dos mecanismos de crédito utilizado na praça da Bahia, de forma mais detalhada no capítulo 1. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá., *Na encruzilhada do Império*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2001,Cap. 4.

[257] Até agora não foi possível concluir se esses comerciantes estabelecidos em Angola eram apenas contratadores daqueles residentes na Bahia. A fonte não deixa claro o grau de amizade estabelecido entre esses comerciantes.

funcionários de casas comerciais, sócios, ou dono do seu próprio negócio, estes comerciantes participavam da vida econômica da capitania mesmo estando do outro lado do atlântico. Eram parte interessada nos carregamentos que chegavam à Bahia, articulando-se, muitas vezes, com grandes comerciantes, armadores de navios ou homens de negócio que tinham casas comerciais. Igualmente, cultivavam laços de amizade e familiares com pequenos comerciantes, capitães de navios e, muitas vezes, possuíam esposas, filhos e irmãos que tinham participação, tanto no comércio local, quanto em outras colônias. Dentre os diversos exemplos encontrados, foram selecionados dois que podem evidenciar as relações socioeconômicas mantidas dentro dessas redes comerciais, possibilitando entender algumas possíveis conexões praticadas na rota de Angola.

Nazário Marques da Silva, morador em Benguela, remeteu para Domingas Maria Sacramento, sua mulher na Bahia, quatro escravos novos – dois por nome "João Benguela", "Maria de nação Benguela" e "Luzia Benguela" – pela corveta denominada Levante, pilotada pelo experiente capitão João Vaz Pinheiro Guedes. O Capitão Guedes fazia a rota Rio-Angola-Rio. Das vinte viagens que realizou entre 1787 e 1798, somente uma foi feita à Baía do Benin, cujo destino final foi o porto da Bahia. As dezenove restantes foram para os portos de Luanda e Benguela e o retorno, majoritariamente, pelo Rio de Janeiro[258]. A Levante, segundo o *Slave Trade*, chegou ao porto do Rio de Janeiro, no ano de 1793, trazendo 324 cativos dos 353 que embarcaram em Benguela[259]. Os quatros africanos enterrados pelo banguê, na Bahia, deviam fazer parte de um "lote" maior de cativos remetidos de Benguela, por Nazário, para ser vendido na "casa" [loja] que possuía com sua mulher, em Salvador. Aqui desembarcaram em setembro de 1792 e, pelo menos, cinco africanos vieram a óbito meses após sua chegada[260].

Não foi possível, através da documentação pesquisada, obter informações mais detalhadas sobre os negócios do casal (Nazário e Domingas). Tem-se notícia da remessa de uma "moleca Angola", que acabou por vir a óbito, feita para Manuel da Costa Silva, ainda durante o ano de 1793, pelo próprio Nazário[261]. Estes dados permitem supor que, além de

[258] TSTD, #8296, #51163, #48712, #40323, #48724, #8453, #8361, #19004, #8388, #19021, #19050, #19064, 05/05/2011.
[259] TSTD, #8453
[260] A pesquisa neste livro só foi possível a partir do mês de outubro. As primeiras páginas que contemplam os meses de agosto e setembro – mês do desembarque em Salvador –encontravam-se em avançado estado de deterioração e não puderam ser consultados. A Levante, segundo o TSTD, chegou ao porto do Rio de Janeiro no ano de 1793. Além dos dois João, Maria e Luzia, pude identificar, também, "Margarida de nação Benguela" da conta do Capitão Lourenço Carvalho Gameiro em casa do comerciante Adriano de Araújo Braga que falarei mais adiante. ASCM, *Livro de Bangüê*, Livro nº 09 (1264), 20/08/1792 a 19/02/1815, fls. 21 a 22v.
[261] ASCM, *Livro de Bangüê*, Livro nº 09 (1264), 20/08/1792 a 19/02/1815, fl.35.

possuir uma loja onde vendia escravos, também fornecia cativos para diferentes interessados. Acrescente-se que Nazário Marques da Silva aparece como "bastante procurador" em duas procurações na cidade de Benguela. A primeira, constituído por José de Campos Lima[262] e a segunda, nomeado por José Gonçalves Lima, "um preto forro que anda embarcado". Durante sua estadia, em Salvador, Lima resolveu nomear "por seus certos e em tudo bastantes procuradores" a Inácio Pereira dos Santos, Manoel do Nascimento e o já conhecido Nazário Marques da Silva[263]. Nas fontes consultadas, há informações de que nove anos depois (1802) de Nazário ter remetido o ultimo lote de que se tem notícia, Domingas teve que se desfazer dos parcos bens amealhados com o *resgate de escravos*, enquanto manteve "sociedade" com seu marido. Em maio deste mesmo ano, vendeu a Caetano Lopes de Macedo "uma morada de casas térreas de taipa de mão, já bastante arruinada, cita a Rua da Poeira em chãos foreiros a ordem terceira de São Francisco", que possuía "em meança", possivelmente, com o marido. É provável que seu pequeno negócio tenha sofrido um grande baque com a alta mortalidade dos escravos novos remetidos por Nazário. Com dificuldades para saldar as dívidas, Domingas foi obrigada a lidar com a ruína de seu pequeno comércio, tanto que, em uma única escritura encontrada, além de estar "devendo foro de terra", no valor de 20$000rs, aos franciscanos, possuía uma dívida "penhorada por sucessão", requerida "em juízo de fora por Benedito da Costa", que somado o principal e as custas, chegava ao montante de 40$650rs. Com isto, foi obrigada a se desfazer do imóvel que possuía pela quantia de 70$000rs. Após saldar as dívidas com os credores, Domingas pôde dispor da quantia de 9$350rs[264].

Em relação à formação da rota de Angola, para entendê-la, é necessário observar e destacar alguns aspectos peculiares. Como demonstrou Mariza de Carvalho Soares, a rota de comércio dos escravos, localizada pelo TSTD, desconsidera sua complexidade e totalidade, dificultando sua compreensão. Como o banco de dados só avalia a rota dos escravos, a partir da ligação entre os portos de embarque e desembarque, não leva em consideração as possíveis conexões feitas, as paradas, os caminhos percorridos e os vínculos criados entre os comerciantes[265]. Note-se que por razões de navegação[266] e de comércio, o capitão da corveta Levante pôde fazer uma escala no porto de Salvador e realizar o desembarque do lote de africanos remetidos por Nazário a Domingas e, provavelmente, de um outro grupo remetido à "casa" de Adriano de Araújo Braga. Mas qual a garantia de não ter havido outros lotes de

[262] APB, Seção Judiciária, *Livro de Notas*, nº. 140, fls. 190 a 192v., 21/03/1800.
[263] APB, Seção Judiciária, *Livro de Notas*, nº. 147, fls. 345 e 345v., 06/05/1803.
[264] APB, Seção Judiciária, *Livro de Notas*, nº 145, fls. 21 a 22v.
[265] SOARES, Mariza de C. (Org.), "Introdução", in SOARES, Mariza de C. (Org.), *Rotas Atlânticas da diáspora africana:* da Baía de Benim ao Rio de Janeiro, Niterói: EdUFF, 2007, pp.19-23.
[266] Citar ALENCASTRO e MAURO para explicar as correntes e ventos.

escravos consignados a diferentes comerciantes em outras ocasiões? Diante da lacuna dos dados existentes, que reduzem a avaliação do tráfico a partir dos pontos de embarque e desembarque, não se pode calcular o número exato de escravos que aportaram na Bahia. Parte do contingente de africanos procedente dos diversos portos da África, sobretudo da região centro-ocidental, passa despercebido, assim como a totalidade de suas rotas.

O segundo exemplo, selecionado com o mesmo objetivo do primeiro descrito, permite visualizar, de forma mais evidente, as redes que se criaram entre os comerciantes que atuavam nas rotas do comércio transoceânico e as relações comerciais envolvidas. Em outubro de 1792, "uma negrinha Benguela" recém chegada a este porto, provavelmente, ainda pagã[267] "faleceu em casa de Adriano de Araújo Braga" que tratou de pagar seu "bangüê". Era "marcada da conta do Capitão Antonio José Pinto Serqueira, morador em Benguela"[268]. Mas quem eram Adriano de Araújo Braga e o Capitão Antonio José Pinto Serqueira? Do segundo não se tem muita informação. Sabe-se que era um comerciante residente em Benguela que mantinha negócios no trato de escravos com comerciantes estabelecidos na praça da Bahia a serem vendidos "por comissão".

Já Adriano de Araújo Braga era português, natural da Vila de Prado, norte de Portugal[269]. Comerciante matriculado na Junta de Comércio de Lisboa e "moedeiro dos números" da casa da moeda desta Cidade"[270], possuía "casa" [loja] localizada na Cidade Baixa. Negociante de muito prestígio e poder da Cidade foi administrador do Celeiro Público durante quatro anos (1796-180)[271] era proprietário de várias embarcações que seguiam viagem para os portos de Luanda e Benguela[272] e, provavelmente, para os portos da Europa, Buenos Aires e Montevidéu. Nestes dois últimos, juntamente com dois sócios, Francisco Afonso do Rego e Manoel José de Magalhães e Cia., também comerciantes da Bahia, nomeou dois

[267] Não era comum aos escravos da África Centro-Ocidental chegarem aos portos das Américas sem batismo. No entanto o livro de bangüê traz vários exemplos que isso acontecia com certa frequência.
[268] ASCM, *Livro de Bangüê*, Livro nº 09 (1264), 20/08/1792 a 19/02/1815, fl.10.
[269] ASCMB, *Livro 05, Termo de Irmão*, fl.197. Foi aceito como Irmão de maior condição em 15/03/1785.
[270] APB, Seção Judiciária, *Ação de Libelo*: 58/2071/15, 30/05/1801.
[271] Segundo Afrânio Simões Filho o cargo de administrador do Celeiro Público além de dar prestígio aos homens de negócio, investia-os de "poder de controle sobre que os estoques de farinha outorgado pelo governo colonial" Note-se que este produto era base alimentar nos navios mercantes, além de importante produto de troca nas negociações do tráfico de escravos na costa da África, incluindo os portos de Luanda e Benguela. Sobre os homens de negócio na administração do celeiro publico ver: SIMÕES FILHO, Afrânio M., *Política de abastecimento na economia mercantil: o Celeiro Público da Bahia (1785-1866)*, Tese (Doutorado em História), Salvador: UFBA/FFCH, 2011, especialmente o capítulo IV. Sobre a importância da farinha no rota de comércio dos escravos ver: BEZERRA, Nielson R., *Mosaicos da Escravidão:* identidades africanas e conexões atlânticas do recôncavo da Guanabara, Dissertação defendida no PPGH, UFF/Niterói, 2010, principalmente o Capítulo IV.
[272] Foram identificadas treze viagens feitas pelas embarcações, cuja propriedade lhe era atribuída. Todas elas embarcando e desembarcando na Bahia em direção aos portos de Benguela e Luanda. TSTD, *Op. Cit.*, viagens # 8464, #49206, #40493, #40156, #40173, #47524, #47529, #7341, #48619, #47079, #7412, #7410, #48870. Acesso em 05/0/2011.

procuradores, João Batista Ferreira e Francisco Gênico, para tratar dos negócios que possuía naquelas duas cidades[273]. Ainda nas cidades de Benguela e Luanda mantinha relações comerciais com vários comerciantes residentes. Em Benguela, com os capitães Antonio de Araújo Pinto Serqueira (já citado) e José Maria Arcenio de Lacerda, e, em Luanda, com os coronéis Antonio da Fonseca Couto e Anselmo de Afonseca Coutinho[274]. Para este último, comprou na mão do Capitão Manuel da Silva Ribeiro, comerciante desta praça, em dezembro de 1804, o bergantim Esperança, pela quantia de seis contos de reis (6:000$000), pagos "em dinheiro de contado"[275]. Do porto da Bahia para os de Angola, como bem noticiou Caldas e Silva Lisboa, suas embarcações saiam carregadas de fazendas da Índia e Europa, aguardentes da terra, tabacos, "outros gêneros" para o negócio de "resgate de escravos", além de muita farinha. Além disso, sua "casa" comercial negociava com gêneros dos mais diversos tipos e procedência, desde escravos, manufaturas de origem europeia (tecidos, ferramentas para lavoura, chapéu, armas), panos da Índia, alimentos (bacalhau) e tabaco de corda e em fardo. Abastecia as lojas de comerciantes em vilas no recôncavo baiano e no interior do sertão da Capitania, como as de N.S. do Rosário do Porto de Cachoeira[276] e a de São João de Água Fria[277], fornecendo os mais diversos gêneros, além de empréstimos usados na emissão de letras de crédito e para resgate de dívidas.

Considerando todas essas ligações identificadas entre os vários comerciantes atuantes nestas redes tecidas por pessoas espalhadas nas feiras e presídios em Benguela e Luanda, nas vilas do recôncavo, do sertão e da principal cidade da Capitania da Bahia, nas paragens e portos dos domínios da América Espanhola (Buenos Aires e Montevidéu), regiões distantes entre si, mas intimamente ligadas pelos negócios de Adriano de Araújo Braga, é possível perceber a complexidade que envolve o conhecimento dessas rotas de comércio. Contratos comerciais diretos ou indiretos e as ligações entre Bahia e Angola indicam vários segmentos de uma rota que não se esgota nos portos de Salvador, Luanda ou Benguela, sendo lógico supor que constituem uma verdadeira "trama das redes" que, se ampliadas e aprofundadas as

[273] APB, Seção Judiciária, *Livro de Nota*, nº 155, fls. 190-1, 12/06/1806.
[274] Estes comerciantes foram citados nos livros de Bangüê da Santa Casa de Misericórdia. Não foram encontradas entre as fontes pesquisadas notícias mais detalhadas sobre eles.
[275] APB, Seção Judiciária, *Livro de Nota*, nº 148, fls. 39v a 41, 17/12/1806.
[276] Nesta vila Adriano de Araújo Braga impetrou uma ação de cobrança em 1802 aos herdeiros do comerciante Cipriano Antunes de Araújo, no valor de 2:089$736rs. referente provimentos da sua "Casa" em "vestuário competente para sua família, ferramentas para lavoura, escravos para ela e, ainda todo o gênero de fazenda para revender aos seus fregueses de tabaco, e também em certa ocasião para sustentação da família, uma pipa de bacalhau", além de "avultadas quantias de dinheiro [...] para pagamento de outros credores". APB, Seção Judiciária, *Ação de cobrança*: 09/315/14, 30/07/1802.
[277] Já nesta vila, instituiu uma ação de libelo contra os herdeiros de Anastácio Moreira da Silva, que quando vivo, "contraiu contas de fazendas, e outras negociações das quais passou os créditos feitos em nota, cartas e recibos" no montante de 222$575rs. APB, Seção Judiciária, *Ação de Libelo*: 58/2071/15, 30/05/1801.

investigações como vem sendo feito aqui, contribuem para a melhor compreensão de seu funcionamento.

2.4 NA ROTA DE MOÇAMBIQUE E SUAS CONEXÕES

Falar da rota de Moçambique significa pensar sua conexão com a *Carreira da Índia*, incluindo-se a rota de Angola. De fato, tratar da *Carreira da Índia*, como demonstrou José Roberto do Amaral Lapa[278], a partir de meados do século XVII, é pensar Salvador como porto de escala da rota marítima que ligava anualmente Lisboa ao Estado da Índia (Goa, Diu e Damão). Tanto na ida para o Oriente, quanto na torna-viagem, as naus que seguiam para a Índia necessitavam fazer várias escalas para manutenção e reabastecimento em portos situados ao longo da Carreira[279]. Do lado ocidental, Salvador veio a ocupar o lugar mais frequente das escalas, enquanto Moçambique o fez do lado oriental.

Segundo Russel-Wood, mercadorias das mais variadas (preferencialmente, panos indianos) trazidas do Oriente nas naus da Índia, com destino à Lisboa, eram vendidas na praça da Bahia. Daqui seguiam para portos da chamada Costa Africana (Costa da Mina e Angola) onde eram trocadas por escravos, ou seguiam para o Rio da Prata para serem trocadas por prata. Na viagem de volta, os navios eram carregados de fumo, cachaça, madeiras, búzio, ouro em barras, alimentos e couros até chegarem a Goa. Inicialmente o comércio era clandestino e ilegal, mas, na década de 1670, passou a ser legalizado, tornando-se direto e intenso ao longo do século XVIII[280].

Do lado oriental, desde o inicio das conquistas de ultramar, ainda no século XVI, o porto de Moçambique se destacou como um ponto estratégico e importante para os portugueses, na realização do comércio com a costa oriental africana, a Índia portuguesa (Goa, Diu e Damão) e na navegação de longo curso (entre Portugal e suas colônias no oriente). Inicialmente, o interesse dos mercadores portugueses foi despertado pelo movimento dos portos localizados ao longo do litoral. Sofala foi o primeiro e Moçambique veio logo a

---

[278] LAPA, José R. do A., *A Bahia e a carreira da Índia,* Ed. Fac-similada, São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.

[279] RUSSEL-WOOD, Anthony J., "A dinâmica da presença brasileira no Índico e no Oriente. Séculos XVI-XIX", in *Revista Topoi*, nº 03, Vol. 2, Rio de Janeiro: julho-dezembro, 2001, pp.09-40, disponível << http://www.revistatopoi.org/numeros_anteriores/topoi03/topoi3a1.pdf>>, acesso: 11/05/2011, 18:00; FERREIRA, Roquinaldo., " 'A arte de furtar': redes de comercio ilegal no mercado imperial ultramarino português" (*c*.1690- *c*.1750), in FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs)., *Na trama das redes*: Política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII, Civ. Brasileira: Rio de Janeiro, 2010, pp.205-241, ANTUNES, Luis F.Dias., .

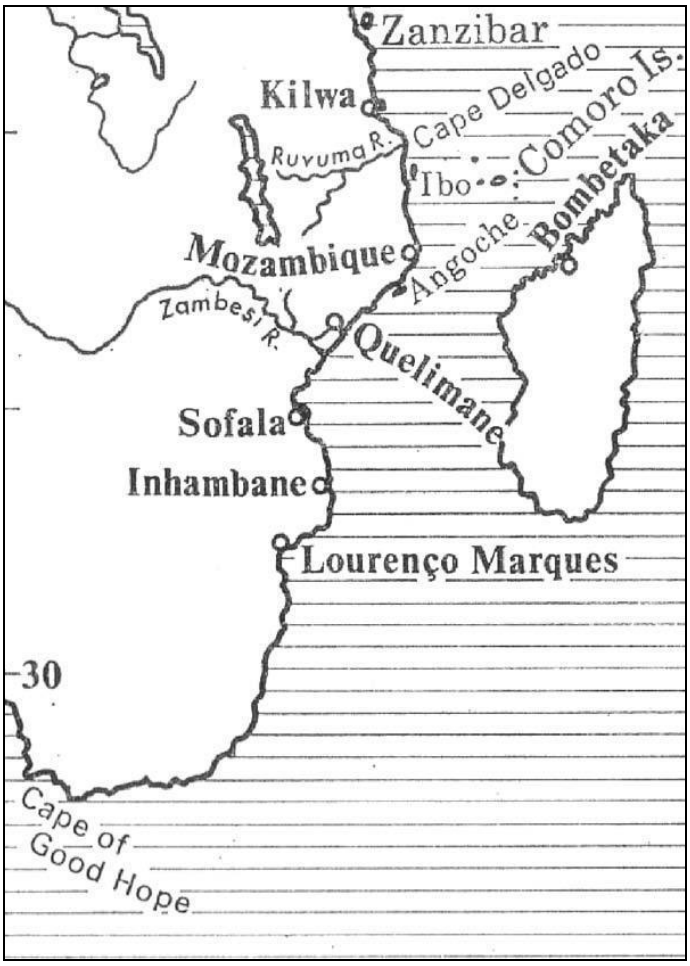
[280] RUSSEL-WOOD, A.J., *Op. Cit.*, p.19.

seguir. A partir da Ilha de Moçambique, era feito o comércio de cabotagem com diversos portos: Cuama (Sena), Tete, Quelimane, Inhambane, Lourenço Marques, Ilhas de Cabo Delgado, Mombaça e outros (vide Figura 8, p.126). Daí, seguiam mercadorias distribuídas por dois circuitos: o oficial, em direção aos portos secundários, e o privado, frequentado por comerciantes de Moçambique que alimentavam o comércio do interior. Dos demais portos, feitorias e feiras do interior eram enviados para o porto de Moçambique ouro, marfim, âmbar, cera, alimentos e escravos. Do mesmo modo, Moçambique redistribuía para os outros portos as fazendas importadas (especiarias, pano indiano e velórios). José Capela divide estas fazendas em dois tipos: "fazendas de lei" e "fazendas livres". A importação e distribuição das fazendas livres podiam ser feitas por qualquer comerciante, enquanto a das fazendas de lei era privilégio da Junta de Comércio de Goa – depois Administração do Comércio (1744) – e usadas para o pagamento dos oficiais da administração pública[281].

Segundo Joaquim Romero Magalhães, a presença portuguesa em Moçambique e região está relacionada com o controle do comércio e com a ocupação e instalações de fortes e fortalezas que foi conseguindo manter ao longo dos chamados Rios Cuama (Rios de Sena), Sofala, Quilimane, Sena e Tete, fundamentalmente, no vale do Zambeze. O resgate do ouro e do marfim estava organizado em feiras e bares – explorações mineiras e centros comerciais – localizadas no interior, como as feiras de Manica e do Zumbo, esta última fundada em 1715. Este negócio era realizado de duas maneiras. Diretamente pelos portugueses que trocavam, nas feiras (oficial), o marfim por panos indianos e por velórios vindos de Portugal, ou através de mercadores africanos que adentravam as rotas do interior do sertão, levando as mercadorias vindas dos portos do litoral (privado)[282].

[281] CAPELA, José., *O Trafico de escravos nos portos de Moçambique*, 1733-1904, Porto: Ed. Afrontamento, 2002, pp.208-9.
[282] MAGALHÃES, Joaquim R., "Os territórios africanos", in BETHENCOURT, Francisco e CHAUDHURI, Kirti, *História da Expansão portuguesa*: O Brasil na balança do Império, (1697-1808), Vol III, Lisboa: Circulo de Leitores, pp.60-83.

FIGURA 8 - MAPA DOS PORTOS DA ROTA DE MOÇAMBIQUE



Fonte: Edward A. Alpers, "„Moçambiques‟ in Brazil: Another Dimension of the African Diaspora in the Atlantic World", In: José C. Curto e Renée Soulodre-La France (eds.). *Africa and the Americas: Interconnections during the Slave Trade*. Trenton, NJ: Africa World Press, 2005, p. 68, *Apud*, SILVA JUNIOR, Carlos F. da, *Identidade afro-atlânticas: Salvador*, século XVIII (1700-1750), Salvador, 2011, 251 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011, p.143.

Até meados do século XVIII, a conexão do Brasil na rota de Moçambique ocorria, de forma pontual e esporádica, pelas naus da Carreira da Índia. Os navios que saíram do porto de Salvador com licenças para o comércio de escravos em Moçambique, entre 1690 a 1806, somam ao todo onze[283] e só nas primeiras décadas do século XIX esta navegação se torna mais regular. Na primeira metade do século XVIII, franceses e alguns brasileiros, estabelecidos na praça da Bahia, já atuavam no tráfico de escravos para as colônias francesas do Índico e das Américas, pois tinham percebido que o envio de africanos para o Brasil não era frequente.

[283] TSDB, *viagens* #19719, #46681, #49470, #50829, #50818, #50828, #48658, #50843, #40297, #47950, #46720, 05/05/2011.

Como destaca Capela, a partir de meados do setecentos, uma reunião de diversos fatores proporcionou o estabelecimento do tráfico comercial regular de escravos de Moçambique para o Brasil. O predomínio de uma política colonial, implementada pelo Marquês de Pombal, que visava à centralização e ao controle mais efetivo da produção econômica e da administração colonial em relação aos seus domínios de ultramar, e o aumento constante da demanda por escravos impulsionaram a regularidade do tráfico para as colônias francesas do Índico (1740) e da América (1760), notadamente aquelas localizadas no Brasil (Salvador, Rio de Janeiro e Pernambuco)[284].

Paralelo à autonomização e unificação de Moçambique do Estado da Índia (1752), no que tange às questões de defesa e da administração, articula-se a liberdade para todos os súditos portugueses da Ásia, América e Europa comerciarem na Ilha de Moçambique (1761), transformando e impulsionando o giro de mercadorias e de homens, incentivado pelo aumento do tráfico de escravos. Todos esses elementos contribuíram para a organização e o fortalecimento da capacidade financeira do grupo de negociantes e armadores, pequenos comerciantes locais e funcionários da administração colonial, constituindo-se um grupo forte, cada vez mais particularizado e inserido nos circuitos das rotas de comércio[285].

2.4.1 Baianos na rota de Moçambique

Luis Frederico Dias Antunes, em estudo feito sobre a presença de comerciantes brasileiros no tráfico de escravos da África Oriental para o Brasil, entre 1750 e 1800, identificou a presença de um maior contingente de navios e comerciantes baianos, atuando no comércio de escravos em Moçambique, do que de comerciantes do Rio de Janeiro. Para o autor, a própria dinâmica da economia baiana e o aumento da demanda por mão-de-obra, acrescidos de uma "eventual perda de influência econômica no contexto brasileiro", levaram os baianos a procurarem um mercado fornecedor, mais periférico e por isso mais vantajoso para o trato comercial[286].

Antunes destaca que, apesar desta maior participação dos comerciantes baianos na rota de Moçambique, durante as últimas quatro décadas do século XVIII, a atuação de brasileiros

[284] CAPELA, José., "O trafico da escravatura nas relações Moçambique-Brasil", *Revista História & Debate*, Curitiba 9(16):187-219 Jun 1988, p.188.
[285] Idem , *Ibidem*, p.189
[286] ANTUNES, Luis Frederico., "Nichos e redes: interesses familiares e relações comerciais luso-brasileiras na África Oriental (1750-1800)", in BICALHO, Maria Fernanda. E FERLINI, Vera Lucia A., (orgs), *Modos de Governar:* idéias, e praticas políticas no império português (séculos XVI a XIX), São Paulo: Alameda, 2005.

(da Bahia e do Rio de Janeiro) na economia moçambicana do tráfico de escravos tinha pouca representatividade, principalmente, se comparada àquela praticada pelos baneanes e comerciantes franceses ali estabelecidos. Argumenta que isto se deveu à falta de um produto brasileiro que competisse com a concorrência comercial local e satisfizesse as exigências e especificidades de um mercado, atendido, durante muito tempo, pela sofisticação das mercadorias indianas. Somando-se a isso, o historiador chama atenção para a falta de domínio técnico dos mestres e pilotos dos navios e a dificuldade de navegação nas rotas litorâneas da costa moçambicana, impedindo uma maior participação dos baianos na rota de Moçambique. Dentre os comerciantes baianos pesquisados pelo autor, encontram-se Luis Coelho Ferreira, David de Oliveira Lopes, José Gomes da Silva e também João Dias da Cunha. Das quatro viagens identificadas, três foram atribuídas a Luis Coelho Ferreira, sendo que, em ao menos uma delas, Ferreira dividia a propriedade da embarcação com mais dois outros comerciantes – David de Oliveira Lopes e José Gomes da Silva – prováveis sócios na expedição. Este último com fortes ligações com comerciantes fluminenses. A última viagem identificada foi a da galera *NS da Arrábida e Santa Rita* de propriedade de João Dias da Cunha[287].

Todos os argumentos levantados e analisados pelo historiador apontam para a pouca incursão dos comerciantes brasileiros, no trato negreiro na rota de Moçambique. Contudo, deve-se considerar que esta rota de comércio fazia parte da Carreira da Índia e já era frequentada por comerciantes baianos durante os séculos XVI, XVII e XVIII, como bem demonstrou Amaral Lapa. Diferente da rota atlântica dos escravos (Costa da Mina e Angola), o trato negreiro não era a principal mercadoria na rota de Moçambique. Mais uma vez, recorrendo às informações dadas por Caldas (1759), é possível perceber a extensão da importância do comércio do Oriente para a colônia e a Coroa. O Engenheiro Militar ao noticiar os gêneros que os "habitantes desta Capitania negociam" esclarecia que além do açúcar, tabaco, couro, pau-brasil, madeira de lei, escravos e ouro, "junto com as fazendas que da Azia se transportão nas Naos da Índia para esta Cidade, em que geralmente negoceam todos os seos habitantes são os que avultão o negocio, e dão grandes interesses ao Comercio, e utilidade não pequena a S.M.".[288]

Também não resta dúvida que, conforme referência anterior, a liberação do comércio para os súditos dos domínios ultramarinos em Moçambique objetivava aumentar o fluxo de comércio e riquezas para a Coroa na costa oriental africana. Contribuiu, igualmente, para formar e organizar um grupo mercantil na colônia africana, voltado para o desenvolvimento

[287] ANTUNES, Luis Frederico., *Op. Cit.,* pp.201 a 206.
[288] CALDAS, J.A., *Op. Cit.*,p. 221.

do trato negreiro entre Moçambique e o Brasil que ganhou força a partir da segunda década do século XIX. Do mesmo modo, favoreceu a sistematização de um comércio direto que já existia entre a Bahia, Moçambique e Goa[289]. Antes de 1761, as naus que faziam a Carreira da Índia poderiam, munidas de alvará de licença, na viagem de volta à Lisboa, fazer escala na Ilha de Moçambique, onde aproveitavam para fazer o trato de escravos. No porto baiano, descarregavam os africanos e parte das fazendas da Índia. Esta prática continuou após a liberação do comércio, regulado pela fiscalização, para recolhimento dos impostos alfandegários, no embarque do porto de Moçambique e da Bahia, e era adotada por grande parte dos navios que saiam dos portos de Lisboa ou da Bahia e seguiam viagem para o Estado da Índia, incluindo na torna viagem a escala em Moçambique.

A partir de informações coligidas nos arquivos baianos e cariocas sobre os comerciantes citados, em suas viagens e seus negócios, nos últimos cinquenta anos do século XVIII, foram identificados elementos importantes que ampliam o entendimento sobre o comércio colonial baiano e as conexões com a rota de Moçambique. Trata-se, portanto, de conhecer um pouco mais a dinâmica das relações comerciais entre as praças envolvidas, as estratégias utilizadas pelos comerciantes locais, para lidar com as dificuldades de uma rota de comércio, quase inexplorada, e a atuação e controle praticados pelos agentes coloniais da Coroa. Nesta perspectiva, busca-se entender as conexões estabelecidas pela rede de comerciantes e seus representantes distribuídos ao longo dessas rotas.

Ao cruzar as informações levantadas por Antunes com o TSTD, foi possível obter dados, no mínimo, curiosos. De acordo com o banco de dados, oito embarcações deixaram a Bahia com destino a Moçambique, entre 1750 e 1810, cujos senhorios eram Domingos Rodrigues Chaves, Manoel Inácio Ferreira, João Dias da Cunha[290], Davi[d] de Oliveira Lopes, Luis Coelho Pereira[Ferreira], Antonio José Coelho, José Gomes dos Santos e José Álvares Branco. Todos juntos foram responsáveis pelo desembarque de 1.923 africanos, sendo 1.823 no porto de Salvador e 100 no de Barbados[291]. Ainda, de acordo com o TSTD, David de Oliveira Lopes era o proprietário da *Corveta Jesus Maria José, S. Francisco Xavier e Almas* que deixou o porto de Salvador, em novembro de 1759, em direção à Moçambique, pilotada pelo capitão Samuel Cox. Nesta praça, a corveta embarcou 107 africanos, dos quais 100

[289] Em 1672 o comércio direto do Brasil para a Índia foi liberado e dois anos depois (1674) o do Brasil para Moçambique.
[290] Este homem de negócio também foi encontrado negociando com portos da África Centro-ocidental. Sua relação com Angola será tratada no capítulo 4.
[291] TSTD, *viagens*, #50816, #50829, #48658, #50828#, #50843, #40297, #47970, #47950, #46720, 13/05/2011.

desembarcaram no porto de Barbados (Ilhas Caraíbas), em maio de 1760. Toda a viagem de ida durou 126 dias[292].

Segundo Antunes, além de Lopes, constam dois outros nomes de comerciantes que "expediram seu navio em direção à praça de Moçambique e ao porto de Inhambane" – José Gomes da Silva[293] e Luis Coelho Ferreira e – ambos comerciantes estabelecidos na praça da Bahia. A licença que Coelho Ferreira levava autorizava "que, caso estes [escravos] não sejam em número suficiente, 'possa mandar prefazer a sua carregação das fazendas que houver no dito Porto de Moçambique', preenchendo a totalidade da carga do navio com marfim e tecidos asiáticos de modo a assegurar os lucros da empresa" [294].

Levando-se em conta a confiabilidade dos dados contidos nas duas fontes, é possível concluir que os comerciantes atuantes na rota de Moçambique negociavam para além dos domínios portugueses. Os escravos que foram embarcados nos portos de Inhambane e Moçambique e desembarcados nas Caraíbas, descontados os que, talvez, não tenham sobrevivido, evidencia a existência de ligações comerciais entre comerciantes baianos, moçambicanos e ingleses. Nesta perspectiva, percebe-se que a rota de Moçambique, tão complexa na sua composição, apresenta outro provável segmento: Bahia-Moçambique-Ilhas Caraíbas-Bahia. Do mesmo modo, como o número de escravos transportados era inferior à capacidade de uma corveta, os comerciantes complementavam o carregamento da embarcação com marfim e tecidos asiáticos, fato que revela uma das estratégias para lidar com as dificuldades de uma rota de comércio pouco conhecida e de muito risco. Adquiridos, provavelmente, em alguma viagem de cabotagem entre o porto de Inhambame e Moçambique[295], o "marfim" e o "pano de negro" eram, usualmente, negociados no comércio da rota atlântica dos escravos (Costa da Mina e Angola). Aliás, Lopes e Ferreira, conhecidos comerciantes baianos, atuavam, também, no trato negreiro desta rota[296].

A análise da documentação consultada demonstrou que um outro segmento dessa rota, também, foi frequentado por comerciantes de origem portuguesa e espanhola. O trajeto Moçambique-Montevidéu-Bahia surge, também, como parte integrante da rota de

[292] TSTD, *viagens* #50828, 13/05/2011.
[293] AHU, *Baía*, cx.145, doc. 11101 [ant. a 20.09.1760], *apud*, ANTUNES, Luis Frederico., *Op. Cit.*,p. 203.
[294] AHU-Baía, cx. 139, doc.#10722 [ant.1759, Janeiro,17], CD#017, Pasta #143/001.
[295] Apesar de não poder precisar a duração destas viagens, acredito que 126 dias supere em muito a duração delas. Algumas derrotas pesquisadas indicavam em média 80 dias de viagem. Segundo Antunes, era frequente os capitães dos navios, não dispondo de mercadorias adequados, fretarem as embarcações e empregá-las no comércio de cabotagem transportando, víveres, marfim e escravos dos portos "secundários" para Moçambique.
[296] Várias petições foram encaminhadas ao Conselho Ultramarino, por parte dos dois comerciantes, requerendo autorização para "seguir viagem ao Presídio de Benguela a resgate de escravos de sua arqueação". ANRJ, *Alfândega da Bahia*, Lv. nº. 11, Códice 141, (1741-1828)

Moçambique. Em maio de 1806, um oficio enviado pelo Conde da Ponte – então Governador e Capitão General da Capitania da Bahia – informava ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar – Visconde de Anadia – que havia aportado na Bahia uma galera vinda diretamente de Montevidéu. Os papéis apresentados por seu piloto, o Capitão Antonio Álvares da Cruz, confirmavam que a embarcação havia sido "comprada em Moçambique por Duarte Aureliano, e carregada de escravos, seguira directamente para Monte Vidio [...], vindo em retorno da escravatura, carregara couros, e sebo, e se dirigira a esta Colônia". Álvares da Cruz, alegando avaria e necessidade de fazer reparos na embarcação, recebe a autorização do Conde da Ponte, para se dirigir a um dos trapiches da cidade utilizado para executar os serviços de consertos. Mesmo confirmando a autenticidade do passaporte e dos papéis apresentados pelo Capitão Cruz, o Conde da Ponte questionava a legalidade da negociação e resolveu informar ao Secretário de Estado "esta nova porta que a industria recíproca dos negociantes hespanhoes e portugueses abrio, para facilitar suas negociações". Pediu, ainda, uma posição do secretário sobre a questão, já que, na avaliação do Governador da Capitania, "a negociação recíproca entre hespanhoes e portugueses", fazia oposição às orientações vigentes recebidas (Alvará de 14/10/1751), pois permitia a entrada, nas Colônias da América, de produtos estrangeiros vindos diretamente de Portos que não pertenciam aos domínios portugueses.[297]

Corrobora ainda, para confirmar a inserção do porto da Bahia e a participação de comerciantes estabelecidos dentro e fora dos domínios coloniais portugueses, nesta rota, uma "escritura de venda, paga e quitação", datada de 27/06/1806 e registrada no cartório do Tabelião Joaquim Tavares de Macedo, em Salvador. Antonio da Cruz e Almeida, comerciante da praça de Moçambique, "pela pessoa de José Faustino Tavares", vendia uma Galera, "denominada N. Senhora do Rosário, com todos os seus pertences, surta no porto da Bahia", a Francisco Ignácio de Siqueira Nobre, pela quantia de 6:900$000 (seis contos e novecentos mil réis) em "dinheiro de contado".

Detalhes importantes sobre a negociação, propriamente dita, como o valor, forma de pagamento, a identidade dos dois comerciantes, as praças comerciais que atuavam e o tipo de negócio que operavam, puderam ser identificados a partir da leitura da escritura acima mencionada. Entretanto, à escritura acompanhava a transcrição de uma 'carta de ordem' registrada pelo tabelião que permitiu conhecer aspectos significativos das redes e dinâmica do comércio que envolvia a rota de Moçambique.

---

[297] AHU-CA, *Bahia*, Cx.#144, CD#24, Doc.#28822, 23/05/1806. Um navio pertencente ao mesmo proprietário (**Duarte Aureliano**) está registrado no TSTD. Vindo de Moçambique sob o comando do Capitão Antonio **Martins** da Cruz, a galera Arrogante chegou ao seu destino, Montevidéu, em 1807 com uma carga de 250 escravos. TSTD, *viagem* #46806, 14/05/2011.

A referida 'carta de ordem' enviada por Cruz e Almeida, em novembro de 1805, além de autorizar e garantir a validade legal da venda da embarcação era uma resposta a uma missiva anterior, remetida por José Faustino Tavares, encarregado dos negócios de Cruz e Almeida durante a viagem. Na ocasião, ainda em Montevidéu, Faustino, além de avisar sobre a "sua feliz chegada àquela praça", relatava "ter vendido os negros, [de] ter reduzido a carga para [as] carregar na [...] Galera N. Senhora do Rosário" e que estava "pronto para dar vela a Bahia", conforme ordenara seu patrão. Em vistas das notícias sobre o estado precário do navio e da necessidade de realizar "uma grande obra", Cruz e Almeida ordenou a "imediata venda da dita [...] Galera, com todos os seus pertences, até o preço de 6:800$000 rs a dinheiro". Além disso, a carta instruia o encarregado sobre o destino a ser dado ao montante alcançado com a venda do navio, e o lucro obtido pela venda dos escravos "da carregação". Toda a quantia deveria ser passada "a Lisboa, em letras seguras e mão de José Antonio Serqueira Nobre". Chama atenção o sobrenome deste comerciante lisboeta, que sugere um grau de parentesco muito próximo do comprador da galera – Francisco Ignacio de Siqueira Nobre – comerciante estabelecido na praça da Bahia, com quem o senhorio da N. Senhora do Rosário devia manter algum tipo de negócio. Em seguida, Cruz e Almeida orientava Faustino, a tão "logo que se verifique a venda, [retornasse a Moçambique], via o Rio de Janeiro, a tomar conta do novo navio" que deveria ser construído, "em lugar [da galera N. Senhora do Rosário] para o mesmo giro"[298].

Considerando as informações dos documentos consultados que sinalizam para a existência de mais um itinerário na rota de Moçambique, até então pouco conhecido, envolvendo áreas externas aos domínios portugueses, foi possível entender mais detalhadamente o funcionamento do trato e das redes comerciais que compreendia essa rota.

Outro aspecto importante merece registro. Além das viagens e negócios que tiveram bons lucros e que nem sempre tinham aquiescência da Coroa, navios pertencentes a particulares eram fretados para servir à Companhia de Comércio, a Sua Majestade, para transportar degredados, enviados aos domínios ultramarinos, ou conduzirem passageiros e autoridades metropolitanas que iam assumir cargos nas colônias. Uma carta enviada, em 29/11/1786, pelo Governador e Capitão-General de Moçambique, Antonio Manuel de Mello e Castro (1786-1793), ao Governador e Capitão-General da Bahia, D. Rodrigo José de Meneses[299] (1784-1788), traz informações importantes sobre o trânsito de pessoas, mercadorias, bem como sobre "práticas e os costumes mercantis". Revela, ainda, algumas

[298] APB, Seção Judiciária, *Livro de Nota*, nº 155, fls. 204v-206, 27/06/1806
[299] APB, *Seção Colonial e Provincial, Governos Estrangeiros*, mç. 197, fl. 18 a 20 (Microfilmado)

formas de negociação empreendidas entre as praças da Bahia e Moçambique e notícias sobre o cotidiano local.

Nesta carta, o Capitão Antonio Manuel de Mello e Castro anunciava a D. Rodrigo, José de Meneses a entrada no porto de Moçambique, em 03/04/1786, da Corveta N.S. de Belém[300], "de que é senhorio Luis Gomes dos Santos". Vinha conduzindo "os presos de transporte que vinham destinados da Corte para o serviço desta praça". Informava, também, que estava prestando todo o auxílio necessário ao senhorio da corveta, para que não houvesse "prejuízo algum na sua navegação" e por isso tinha permitido "carregar de escravos a galera que vai em sua companhia, e que ele é interessado com um dos moradores desta praça". No entanto, alertava ao governador da Capitania da Bahia que estava tomando todos os cuidados para que não fosse transportada "fazenda alguma das proibidas nessa cidade pelas leis de S.M.".

Tudo indica que a corveta havia quase um ano que zarpara de Salvador, trazendo a bordo, além dos degredados, uma guarnição de artilharia da Bahia, composta por uma dezena de praças e um sargento. A guarnição havia recebido "em porto, um ano de soldo adiantado" cujo vencimento se daria em outubro de 1786. Entretanto, com as despesas tidas com "algum provimento preciso para esse embarque e na escala que fez o navio por Tafalbay[301], onde levou cinqüenta e sete dias", o sargento declarava ter ficado sem "socorro algum". Como o senhorio e capitão da corveta, Luis Gomes dos Santos, alegava que por não haver "pedido a dita guarnição" não era obrigado a sustentá-la, "e que se no mar fizera, fora de livre vontade". Por isso, mediante representação feita pelo Sargento da guarnição Raimundo Freitas Santos, e diante da situação, o Governador de Moçambique resolvia "mandar [...] se lhe desse soldos, mantimentos, enquanto aqui se demorasse" por conta da Fazenda Real. Acrescentava, ainda, que "não sendo de outra sorte possível, que aonde custa viver os mais abastados pela carestia dos viveres, pudessem subsistir uns homens que necessitam de tudo, e não podiam de tão longe achar recurso". Concluía sua carta, participando a D. Rodrigo José de Meneses que mandasse a Real Fazenda da capitania da Bahia proceder ao reembolso das despesas desde o dia da chegada ao porto, até o dia 20/12/1786, data provável da partida. Ao que parece, ao

[300] No caso da Corveta NS de Belém, o TSTD registra que por duas ocasiões, em 1784 e 1788, a embarcação foi fretada pela Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, TSTD, #19631 e #19632. Numa outra, a corveta foi fretada por Sua Majestade, em 1794, TSDT, #40442, 14/05/2011.

[301] Feitoria localizada na costa oriental da África de onde os holandeses haviam sido expulsos em meados do século XVIII, in Notícias dos Domínios portugueses na Costa de África oriental, apud., PORTELLA, José Roberto B., *Descripçoens, memmorias, noticias e relaçoens*: Administração e Ciência na construção de um padrão textual iluminista sobre Moçambique, na segunda metade do século XVIII, (Tese de Doutorado), Curitiba: CEDOPE – Centro de Documentação e Pesquisa de História dos Domínios Portugueses, 2006, 259pp.

retornar de Moçambique, a *N.S. de Belém* entrou no porto de Salvador com 324 escravos dos 353 que embarcaram.

A partir dos fatos narrados e dos dados levantados sobre as rotas transoceânicas de comércio, que envolvia portos do Brasil, através da Bahia, e os portos de diversos pontos do litoral africano e até mesmo asiático, é possível afirmar que a praça de Salvador continuou a manter sua importância, enquanto integrante do grande circuito marítimo nas rotas de comércio de gêneros e escravos. Além disso, 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[302].

Da mesma forma, os laços comerciais forjados entre as diversas comunidades de comerciantes, residentes nas regiões envolvidas nestes circuitos, ampliaram-se na medida em que, entre 1750 e 1808, aumentaram os interesses desses indivíduos no lucrativo comércio de escravos. As conexões firmadas, inicialmente, renovaram-se e alargaram-se, de maneira que suplantaram o domínio da administração do Império Português, quando se estenderam a portos fora dos domínios portugueses (Montevidéu, Buenos Aires, Tafalbay). As situações criadas pela dinâmica colonial e o emaranhado de interesses econômicos, que envolvia o comércio de escravos, possibilitaram à periferia reagir e manter o controle nestas regiões inseridas no comércio atlântico.

Através dos laços originados nas redes comerciais que envolviam relações sócio-politicas, de parentesco e amizade, provenientes do fluxo constante de indivíduos que circularam nos trechos de longa distância, nos marítimos costeiros e terrestres, situados em importantes praças de comércio, nos inúmeros portos e diversas vilas nos caminhos do interior e sertões da América, África e Ásia, os envolvidos neste negócio organizaram-se coletivamente e tornaram-se politicamente poderosos, impondo cada vez mais pressão sobre a administração colonial e o poder régio, no sentido de fazer valer os interesses locais. As

[302] Para o Recôncavo da Guanabara, a importante pesquisa de doutorado do historiador Nielson R. Bezerra, identificou como uma rota minoritária a "viagem redonda". Ainda neste trabalho, o autor denomina "rota majoritária" àqueles itinerários de viagem que compunham as grandes rotas comerciais entre o Brasil e a África, por onde circulavam a maior parte dos navios pertencentes aos grandes comerciantes que atuavam nas praças do Rio, Bahia e Pernambuco. Essas viagens tinham o controle fiscal da administração portuguesa e, por isso, deixaram registros na documentação das Alfândegas (licenças, alvarás, provisões, etc.). Estas fontes alimentaram o banco de dados TSDB. Nessa perspectiva, o autor denomina "rota minoritária", ou "viagem redonda" os trajetos de viagem que serviam de alternativa para comerciantes de pequeno porte que viviam dessas rotas menores, que atuavam em sociedade com outros comerciantes. Estas rotas, apesar de pouco estudadas, tiveram uma importância muito grande na manutenção e abastecimento do sistema escravista nas diversas regiões do Brasil. Para a Bahia, é possível perceber que, muitas vezes, essas rotas podiam fazer parte de rotas maiores. Por não ser comum seu registro na documentação, essas viagens são difíceis de serem identificadas, uma vez que os trajetos eram encobertos pelas rotas maiores. BEZERRA, Nielson R., *Mosaicos da Escravidão:* identidades africanas e conexões atlânticas do recôncavo da Guanabara, Tese (Doutorado em História), PPGH, UFF/Niterói, 2010.

escrituras e procurações apresentadas não só identificam esses vários indivíduos, como também evidenciam as redes tecidas, seu funcionamento e suas práticas de comércio, demonstrando a existência de articulação entre as rotas atlânticas de diversos domínios coloniais europeus e o tráfico inter-regional de escravos, metais e diferentes gêneros nestas áreas coloniais.

Na Bahia, conforme descrito anteriormente, foi possível perceber que a dinâmica das relações comerciais extrapolou aspectos econômicos do circuito do tráfico. A composição de laços familiares, de amizades e políticos, constituídos no circuito da rota de Angola, por exemplo, evidencia a natureza dessas relações e ajuda a entender o funcionamento do comércio de escravos entre a Bahia e Angola. Neste contexto, é possível identificar baianos que atuaram junto aos luso-africanos, desde tempos remotos, tornando-se, muitas vezes, seus sócios e enviando para aqueles portos as *fazendas* (aguardente, têxteis e mantimentos) usadas na troca por mercadorias do sertão de Angola (escravos, cera, marfim e couros) e que permaneceram nesse trato, ainda que outras regiões tivessem superado, quantitativamente, o montante desse negócio[303].

[303] Refiro-me ao grande comerciante de escravos da praça da Bahia o Conde Joaquim Pereira Marinho que no inicio de sua carreira, em 1830, mantinha negócios com D. Ana de Angola, conhecida negociante de Luanda. Ver XIMENES, Cristiana F.Lyrio, *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887*, Salvador: UFBA, Dissertação de mestrado, 1999.

CAPÍTULO 3

COMERCIANTES NO COMÉRCIO BAHIA-ANGOLA

Este capítulo investiga a dinâmica do comércio transatlântico, com ênfase no tráfico de escravos de Angola para a Capitania da Bahia. Para isso é de fundamental importância conhecer não só as rotas de comércio, apresentadas no capítulo anterior, como também os agentes de negócios que atuavam nos diferentes segmentos do mercado. Ao identificar estes homens de negócio comerciantes, armadores, contratadores, mercadores e pilotos, envolvidos com o comércio na praça da Bahia, buscou-se conhecer e compreender as práticas de comércio difundidas e incentivadas pelo Império Português nos deus diversos domínios.

Em primeiro lugar, foi feito um inventário crítico do acervo de conhecimentos disponíveis, selecionando-se a documentação e publicações sobre o tema, identificando como foi tratado e conceitualizado, quais os limites e que avanços poderiam ser alcançados. Após análise das fontes de informação, verificou-se a necessidade de delimitar o universo a ser pesquisado, evitando repetições que não conduzissem ao problema, objeto de reflexão deste capítulo. Nesta perspectiva, optou-se por compor uma lista de 41 comerciantes – agentes de negócios – estabelecidos na Capitania da Bahia e que estiveram atuantes entre os anos de 1750 e 1808. O critério preliminar de seleção para inclusão dos agentes de negócios, nesta lista, foi sua atuação em diferentes categorias (armadores, contratadores de negócios, comissários, administradores de contrato, mercadores, comerciantes, pilotos) que realizavam o comércio de escravos e de variadas mercadorias nas rotas que compreendiam áreas do Império Português, notadamente a rota de Angola.

Uma série de artigos publicados pela *Revista de História*[304], entre as décadas de sessenta e setenta do século passado, de autoria da professora e historiadora baiana Marieta Alves, constituíram o ponto de partida desta pesquisa sobre as redes comerciais formadas entre os diversos negociantes estabelecidos na Bahia colonial. Estes artigos trazem como destaque, na sua introdução, a importância que o comércio marítimo alcançou, durante o século XVIII. Segundo a autora, dentre os séculos "atravessados sob o domínio português" este foi "o mais importante" para esta atividade. Para fortalecer esta ideia, Alves se propôs

[304] Ao todo foram publicados sete artigos de autoria de Marieta Alves com o seguinte título, "O Comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia". Tudo indica que o oitavo e último artigo não foi publicado, pois não foi encontrado nos números subsequentes, apesar de constar no sétimo artigo a indicação que havia continuidade. *Revista de História*, vol. XXXI, nº. 63, pp. 133-142, 1965; vol. XXXIV, nº. 69, pp. 91-98 e nº. 70, pp. 537-543, 1967; vol. XXXVI, nº. 73, pp. 153-160, nº. 74, pp. 425-434, 1968; vol. XL, nº. 81, pp. 179-183, 1970; vol. XLII, nº. 86, pp. 475-481, 1971.

identificar e biografar os "homens de prol", estabelecidos na Bahia e que aqui "prosperaram em seus múltiplos negócios" e tiveram "seus nomes ligados às obras mais antigas de assistência social, na cidade de Salvador"[305].

A historiadora ressalta que os "armadores e homens de negócio" por ela relacionados haviam se destacado "por suas qualidades pessoais e prestigio financeiro, com atuação no século XVIII, na Bahia"[306]. Em seu trabalho, Alves apresenta uma relação de 21 "armadores", arrolados no (Anexo 8.3, p.240). Alves assinala que alguns destes "armadores" já haviam sido identificados, em 1929, pelo Dr. Francisco Borges de Barros[307] como envolvidos com o comércio marítimo e a construção naval, ainda no século XVII. A relação de Borges de Barros, referente ao século XVIII, é composta por 50 armadores, que constam (Anexo 8.5, p.241). Marieta Alves registra ainda que muitos dos nomes relacionados por ela foram, também, apresentados pelo Engenheiro Militar José Antonio Caldas (1759), na relação denominada de "todos os homens de negócio com a distinção que serve [nesta Capitania]"[308]. A relação final de Caldas, composta a partir de relações parciais, engloba um total de 120 nomes que ele classifica como "homens de negócio, mercadores, traficantes e todas as mais pessoas que vivem de algum gênero", que compõe o (Anexo 8.5, p. 242).

Estas três listagens contribuíram de forma significativa para a composição da lista de comerciantes elaborada por mim e apresentada neste capítulo. Além de tomar como base as três relações citadas, nas consultas aos livros de Bangüê foram localizados outros treze nomes de comerciantes, estabelecidos na Bahia e nove estabelecidos na costa centro-ocidental africana (Luanda e Benguela) que constam do (Quadro 6, p.171). Visando confirmar e avaliar com mais precisão a importância de cada um deles, todos estes nomes foram identificados no *Slave Trade Database*[309].

A partir da análise dos dados coletados, procedeu-se a seleção baseada no critério já referido, agentes de negócios, atuantes em diferentes categorias, estabelecidos na Capitania da Bahia e em Angola (Benguela e Luanda). Convém ressaltar que a lista de comerciantes, apresentada neste capítulo, foi construída a partir da análise da relação de Caldas, embora as

---

[305] ALVES, Marieta., "O Comercio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia"., In *Revista de História*, vol. XXXI, nº. 63, São Paulo: FAPESP, 1965, p. 133.
[306] ALVES, Marieta., *Op. Cit*., vol. XXXIV, nº. 69, p. 91.
[307] BARROS, Francisco B., "Relação dos Armadores de Naus que fazem o Comércio com os Portos da Costa D'África", in *Novos documentos para a história colonial*, Anais do Arquivo Publico, v.20, Salvador Imprensa Oficial da Bahia, 1931, pp.82 a 84.
[308] CALDAS, José Antonio., *Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, in Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 57, Bahia: Seção da Escola de Artífices da Bahia, 1931, pp.316-22.
[309] Todos os nomes pesquisados e encontrados no TSTD foram identificados inicialmente nas relações de Caldas, Alves, Borges e o livro de Bangüês. Muitos desses nomes pesquisados no TSTD não foram encontrados.

relações de Marieta Alves e Borges de Barros tenham contribuído para sua elaboração. Ambas não só ratificam vários dos nomes indicados por Caldas, mas também noticiam a participação de outros negociantes influentes ao longo do século XVIII e inicio do XIX.

Quanto à análise da relação de Caldas ter sido a base principal da seleção dos nomes que farão parte da lista de comerciantes, produzida por este estudo, várias são as razões para esta tomada de posição. Caldas foi o primeiro a noticiar a participação de um número tão expressivo de comerciantes atuantes na praça da Bahia, em 1759. Este dado sinaliza que a composição da sua relação pode estar próxima do que seria a representação do grupo social de comerciantes estabelecidos nesta Capitania. Outra razão, não menos importante, é que concluiu sua obra, *Noticia Geral*, em 1759, tratando-se, portanto, da única relação composta e escrita no século XVIII, já que as demais são resultados de estudos realizados no século XX.

3.1 ANÁLISE DA RELAÇÃO DE CALDAS: SENTIDOS A SEREM COMPREENDIDOS

Considerando que todo discurso é o espaço em que saber e poder se articulam, pois o sujeito fala/escreve de algum lugar social, comprometido com suas crenças, valores, práticas políticas e culturais, é fundamental, para uma leitura interpretativa e crítica, definir os contextos sociohistórico e situacional em que o texto analisado foi produzido. Com o discurso de Caldas não poderia ser diferente, pois sua relação com os contextos referidos é constitutiva de sua significação. Dessa forma, admitindo os contextos como relevantes para a leitura e compreensão dos sentidos, os mesmos foram levados em conta na produção da leitura e análise a ser apresentada.

3.2 CONTEXTOS SOCIOHISTÓRICO E SITUACIONAL

Convém lembrar que o espaço de interlocução autor e leitor é tenso, reúnem-se no tempo-espaço, de forma simbólica, unindo-se e separando-se, numa relação impregnada de contradições, antagonismos e até mesmo cumplicidade. Nessa perspectiva, é importante conhecer quem era Caldas, de que lugar social produz o seu discurso e para quem, qual o contexto histórico no momento da produção do texto e sua relação com o poder político e intelectual. Em primeiro lugar, serão feitas algumas considerações sobre a vida de Caldas.

Nasceu em Salvador, (*c.*1725), filho legítimo de Pedro da Silva Caldas e de D. Maria da Natividade Cavalcante, natural da cidade de Salvador[310], o engenheiro José Antonio Caldas foi um exemplo do segmento de homens que "ascendeu socialmente por intermédio da sua qualificação profissional". Seu pai exerceu a ocupação de calafate, foi oficial escrevente e requerente de "papéis". Seu avô materno viera de Recife e, em Salvador, foi prateiro com "tenda aberta"[311]. Ingressou como aluno na "Aula da Bahia"[312] e nela foi "lente"[313] por dezessete anos, iniciando como "discípulo partidista"[314] do Coronel Manoel Cardoso de Saldanha[315], seu grande incentivador, responsável por sua formação e indicação na participação de várias missões a serviço da Coroa Portuguesa[316], tornando-se seu sucessor após sua morte.

José Antonio Caldas iniciou sua vida profissional, em 26/03/1745, assentando praça de soldado, na companhia do primeiro regimento da guarnição de infantaria, onde permaneceu pelo período de quase cinco anos. Alcançou o posto de Cabo de Esquadra da Companhia, em 1750, com aprovação do então Vice Rei – o Conde de Athouguia (1749-1754) e neste posto atuou por dez anos[317]. Em paralelo, tornou-se "discípulo partidista de Aula da Bahia", onde permaneceu de 1752 até o ano de 1754. A partir de 1755, sob o governo do Conde dos Arcos, surgiu sua grande oportunidade profissional, quando teve seu nome indicado por Cardoso de Saldanha, para acompanhar o governador das Ilhas de São Tomé e Príncipe, para "ver e

---

[310] ASCM, *Livro 4º de Admissão de Irmão*, fl. 235v.
[311] KANTOR, Op. Cit., p.142.
[312] A "Aula da Bahia" foi criada pelo Rei D.Pedro II, por Carta Régia de 11/01/1699 e fazia parte de um projeto maior de Portugal, iniciado no século XVII, para tentar resolver o problema da escassez de Arquitetos e Engenheiros Militares nos seus domínios colônias na Ásia, África e América. Salvador sediou uma das primeiras Escolas Superiores de Arquitetura e Engenharia, outras duas também foram fundadas em Recife e no Rio de Janeiro. Seu principal objetivo era a preparação de recursos humanos habilitados ao projeto e execução de obras de Arquitetura Militar (fortificações) e, também, o exercício da Arquitetura Civil (pontes, chafarizes, edifícios públicos e particulares, estradas), além de trabalhos de levantamento cartográfico. UFBA–CEAB., *Op. Cit*., p. 129-30.
[313] Lente de "Aula da Bahia" era o cargo equivalente a mestre professor, encarregado de ensinar a, no máximo, três alunos a profissão de engenheiro militar.
[314] "Discípulos de partido" eram estudantes de "partido", ou partidista. Equivale aos bolsistas de hoje. Estes alunos deveriam ter a idade mínima de dezoito anos, soldados ou não, que, em caso de ser soldado, receberiam o soldo, além de uma quantia de meio tostão ao dia como "bolsa", pagos pela Coroa Portuguesa, para aprenderem a profissão de "engenheiros". Apud UFBA–CEAB. *Evolução física de Salvador,* Edição Especial, Salvador: Pallotti, 1998, pp. 129-130.
[315] Proficiente profissional, o engenheiro militar Manoel Cardoso de Saldanha, chegou á Bahia em 1749. Juntamente com Nicolau de Abreu e Carvalho, também Engenheiro militar vindo de Portugal em 1723, recomendado pelo Engenheiro-mor e formador do ensino de Arquitetura Militar em Portugal, Manoel de Azevedo Fortes, tornou-se um dos mais importantes professores da "Aula da Bahia" no século XVIII que veio a substituir Abreu de Carvalho. Morre na Bahia em 1767 e seu aluno e discípulo José Antonio Caldas passa a substituí-lo nas funções de engenheiro de Arquitetura Militar, assim como professor da "Aula da Bahia". Idem, p.133.
[316] OLIVEIRA, Mário Mendonça., "Sargento-Mor José Antonio Caldas, um professor", in *Anais do IV Congresso de Historia da Bahia*, Salvador: IHGB, 2002, pp.535-47.
[317] AHU-CA, *Bahia*, Doc. #10917, Cx.#57, #CD 08, 15/06/1778.

desenhar a Fortificação a ser feita por planta"[318]. Esta missão aufere a Caldas prestígio e garante-lhe, ao retornar, autorização do Conselho Ultramarino para seguir para Lisboa, a fim de aperfeiçoar seus estudos de engenharia (1759), além da nomeação de Capitão Engenheiro, posto no qual sentou praça em 20/06/1761, com patente de S. M. José I de 03/04/1761, função que desempenhou por mais de sete anos[319]. Um ano mais tarde foi admitido como Irmão maior na Santa Casa de Misericórdia e dela se tornou mordomo maior[320].

Apesar das inúmeras missões desempenhadas a serviço do Senado da Câmara, do Governo Geral e a S.M.R, Caldas enfrentou muitas "dificuldades ao requerer a habilitação da Ordem de Cristo, tendo sido obrigado a recorrer diversas vezes para conseguir as dispensas de impedimentos apontados nas provanças", mercê que só alcançou, finalmente, em 1768[321]. Mesmo tendo servido aos interesses da administração real por trinta e dois anos, período que atuou como soldado, cabo, capitão e sargento mor de infantaria, inspetor de obras públicas da Fazenda Real e lente da Aula Militar, faleceu em 1782, com a idade de 52 anos, sem ter alcançado o reconhecimento que esperava por parte da Coroa, já que durante quatro anos aguardou a patente e nomeação de Tenente Coronel de Infantaria requerida em 1778[322].

Este relato, em síntese, sobre a vida de Caldas, evidencia o lugar social de que fala, legitimado não só por sua competência profissional, como engenheiro e professor, como pelas funções e missões desempenhadas à serviço do Império Português. Elabora seu texto como conhecedor das práticas políticas e sociais, especialmente, de uma classe particular, a dos comerciantes, associadas às condições de existência e de seu modo de organização. O segundo aspecto a ser abordado refere-se a sua obra *Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia*[323], concluída em 1759. Enquadra-se no gênero "memórias históricas" compreendendo "descrições geográficas, inventários administrativos (civil e eclesiástico), mapas de populações e rendimentos da Fazenda Real, catálogos de autoridades (bispos, governadores, capitães-mores), coleção de tratados e cópias da legislação vigente"[324]. Estão também incluídos aspectos econômicos relacionados à produção agrícola colonial, exploração das minas, extração de madeira e os lucros obtidos pela metrópole com o comércio português nas Conquistas, comprovados pelos mapas comerciais dos negócios e gêneros comercializados,

[318] OLIVEIRA, Mário Mendonça., *Op. Cit*., pp. 540-41.
[319] Idem, *Ibidem*.
[320] ASCM, *Livro 4º de Admissão de Irmão*, fl. 235v.
[321] KANTOR, *Op. Cit*., pp.142-3.
[322] AHU-CA, *Bahia*, Doc.#10911a #10918 Cx.#57, #CD 08, 15/06/1778.
[323] CALDAS, José Antonio., *Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, in Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 57, Bahia: Seção da Escola de Artífices da Bahia, 1931.
[324] KANTOR, Íris., *Op. Cit.*, p.142.

durante os anos de 1756 e 1759, entre a Capitania e as diversas Colônias sob domínio português.

Esta obra, escrita por incumbência da Academia dos Renascidos[325], dedicada ao então Vice-Rei D. Marcos Noronha e Brito (1755-1760)[326], contrariava a ideia inicialmente proposta dos Acadêmicos de dedicar as memórias de governo ao Rei. O programa de estudos, proposto pelos acadêmicos, insere-se no contexto das reformas pombalinas que visavam, através de uma intervenção estatal, transformar "a economia colonial, promovendo desenvolvimento das manufaturas, agricultura, comércio e a interligação metrópole e colônia". Para que esta obra atendesse às exigências da Academia, seria imprescindível reunir informações sobre os territórios metropolitano e colonial luso, por meio da produção de um "inventário das conquistas", considerados "cartas, diários, participações, derrotas, *memórias* e mapas" que passam a ter "relevância no império e transformam-se definitivamente em serviço ao rei"[327].

Nesse contexto, Caldas deveria atender às especificidades estabelecidas pela Academia, no que tange à elaboração de "um mapa geral da América, mapas particulares das 'capitanias' e 'bispados' e plantas de fortificações"[328]. Esta obra figura como uma importante fonte documental para o estudo do contexto colonial da Bahia de meados do século XVIII por ter gerado uma "memória do comércio ativo e passivo"[329], além de apontar diversos nomes de negociantes que, também, eram acadêmicos. Nas últimas páginas da *Notícia Geral,* constava o "*apendis*" onde foram anexadas as cinco relações com os nomes "de todos os homens de negócio com a distinção que serve [nesta Capitania]", que, conforme dito anteriormente, constituíram a base da lista elaborada nesta pesquisa.

---

[325] Fundada pelo recém nomeado Conselheiro do Ultramar na Bahia José Mascarenhas Pacheco Pereira Coelho de Melo, em 1759, durou apenas cinco meses. Sua composição advinha das elites coloniais e metropolitanas. Visavam à escrita de uma história geral e à potencialização do conhecimento e exploração da América Portuguesa como parte da proposta pombalina de transformar os rumos da economia portuguesa. A Academia dos Renascidos tinha nas obras escritas pelos "renascidos" uma convergência de interesses com as elites metropolitanas, ajudava a assegurar o controle Português nos territórios ameaçados em terras da América Portuguesa e atenderia aos seus membros no que diz respeito à flexibilização nas negociações dos interesses individuais e coletivos desses grupos. Para conhecer mais sobre o tema ver KANTOR, Íris., *Esquecidos e Renascidos: Historiografia Acadêmica Luso-Americana, 1724-1759*, São Paulo: Hucitec, Salvador: Centro de Estudos Baiano/UFBA, 2004 e PESSOTI, Bruno C., *Ajuntar Manuscritos, e Convocar Escritores:* O discurso histórico institucional no setecentos luso-brasileiro, Salvador: Dissertação de Mestrado/UFBA, 2009.

[326] Dom Marcos José de Noronha e Brito – Conde dos Arcos – fidalgo português, figura como o sexto Conde dos Arcos e o primeiro a administrar a Capitania. Ocupou o 42º lugar na lista dos Governadores-Gerais e 7º Vice-Rei do Estado do Brasil, no período de 23/12/1755 até 09/01/1760. Enviado à América Portuguesa para assumir o governo da Capitania de Pernambuco, aí permanece quando é enviado pelo Rei para a Capitania das Minas de Goiases.

[327] Grifo nosso. RAMINELLI, Ronald., *Viagens Ultramarinas: monarcas, vassalos e governo a distancia*, São Paulo:Alameda, 2008, pp.59-63.

[328] KANTOR, *Op. Cit.*, p.141.

[329] Idem, *Ibidem*, p.138.

Considerando o contexto histórico no momento da produção de seu discurso, pode-se observar que a escrita de uma história geral convergia para os interesses das elites coloniais e metropolitanas com o objetivo de ampliar o conhecimento e exploração da América Portuguesa, como parte da reforma pombalina, que pretendia mudar os rumos da economia. Ao ser escolhido pela Academia, esta confere-lhe prestigio e autoridade, atribuindo-lhe o papel de poder elaborar a escrita desta história e o direito de construí-la, provocando aproximações, afastamentos e silenciamentos de fatos/acontecimentos que não atendessem aos interesses das elites e ao controle do Império Português.

A seguir, será apresentada a análise da obra de Caldas, elaborada no processo de interação entre contexto e texto.

3.3 CALDAS E SUA OBRA: DISCUSSÃO E ANÁLISE

Conforme abordado no (Tópico 3.2, p.138), a obra de Caldas é bastante abrangente. Além dos aspectos econômicos, apresenta descrições geográficas e mapas de populações, produção agrícola, exploração de minas, entre outros tantos assuntos já mencionados. Entretanto, considerando o objeto de reflexão deste capítulo, a discussão e análise têm como foco principal o "*apendis"* da obra em que estão anexas as cinco relações com os nomes de todos os comerciantes atuantes na Capitania da Bahia.

Ao iniciar a análise, convém ressaltar que o conjunto de 120 nomes, que compõe a quinta relação de Caldas, intitulada "Relação de todos os homens de negócio, mercadores, traficantes, e todas as mais pessoas, [...] com declaração das partes para onde frequentam"[330], resulta da reunião dos nomes das quatro relações anteriores, acrescida de novos nomes. É também importante registrar que, nesta extensa e última relação, consta uma declaração dos próprios negociantes, definindo que tipo de atividade realizavam e as rotas que "frequentavam".

Considerando que a quinta relação é resultante das quatro que a antecedem, é fundamental para esta análise conhecer os critérios adotados por Caldas para a sua composição. Observa-se que estas quatro relações eram compostas por quatro grupos de comerciantes. O primeiro grupo era formado por quatorze pessoas que "*frequentam o comércio, e em que se considera possuírem cabedal grande para o poderem continuar*", o

[330] CALDAS, José Antonio., *Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, in Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 57, Bahia: Seção da Escola de Artífices da Bahia, 1931, pp. 316-321.

segundo, por vinte e uma pessoas que "*frequentam o comércio e manejam o seu negocio com possibilidade e abundancia, e que possuíam Cabedal*", o terceiro, por dezenove pessoas que tinham "*Casas com a formalidade de homens de negócios*" e o quarto, por vinte e dois nomes de "homens de negócios" que "*se considera [de] maior inteligência nos preceitos mercantis, e capacidade para freqüentar o comércio*". Estas relações totalizavam setenta e seis nomes, que, por vezes, apareciam repetidos nas diferentes relações. (ver no Quadro 6, p.171),

Pode-se observar que as diferentes designações dadas aos grupos apresentam hierarquias de classificação. Os dois primeiros indicavam as *"relações de pessoas"* que frequentam o comércio, manejam seu negócio e se consideram aptas e com possibilidade, abundância e "cabedal" para continuarem na atividade. Estes dois grupos eram compostos por trinta e cinco nomes distintos que não se repetiam, incluídos alguns "mercadores" e/ou aqueles que emprestavam "dinheiro a avanços".

Já o terceiro, composto pelas "relações de pessoas" que tinham "Casas com a formalidade de homens de negócios", representava o grupo de homens do comércio, que não eram considerados, naquela época, "homens de negócios". Dos dezenove nomes que compunham esta relação, quatorze faziam parte do grupo que passou a representar a "relação dos homens de negócio", considerados de "maior inteligência nos preceitos mercantis". Este grupo, por sua vez, era composto por vinte e dois nomes, sendo que oito não aparecem nas três relações anteriores.

Apesar de não ser possível afirmar com segurança que estas designações tenham sido dadas em períodos de tempo diferentes, alguns indícios levam a pensar nesta possibilidade e podem ajudar a entender a classificação proposta por Caldas. Por se tratar de um "*apendis*", é bem provável que as relações tenham sido organizadas em anos diferentes, inclusive em data posterior à conclusão de sua obra (1759). À medida que os negócios se tornavam prósperos e os participantes eram agraciados por títulos, mercês, privilégios régios e patentes oficiais, seus nomes eram incluídos nos diferentes grupos.

O exemplo de Luis Coelho Ferreira é um argumento que corrobora para a possibilidade de que os grupos das relações de Caldas tenham sido organizados, a partir de critérios de classificação. Um deles foi as hierarquias no que se refere à importância de atuação, participação, inteligência e capacidade para o comércio. Este homem de negócio, citado nas relações de Caldas, Borges e Alves, desde 1757 aparece no cenário econômico

baiano entre os "oito homens de negocio dos mais principais desta praça"[331] e como armador e proprietário de navios em parceria com outros comerciantes. Em 1761, arremata a propriedade hereditária do ofício de Guarda Mor da Alfândega e, em novembro de 1774, é agraciado com a patente de Capitão no Regimento dos Úteis. Apesar da "memória histórica" de Caldas cobrir um período de três anos (1756-1759), Coelho Ferreira aparece naquela que considero a primeira relação escrita por Caldas, "*das pessoas que frequentam o comercio, e em que se considera possuírem cabedal grande para o poderem continuar*". Posteriormente, foi citado em mais uma "*relação de pessoas que tem casas com a formalidade de homem de negócio*", e por fim na "*relação dos homens de negócio*". Pode-se observar que, ao ganhar notoriedade na elite comercial, a dos homens de negócio, e ascender socialmente, tem seu nome registrado em diferentes "relações" que, provavelmente, foram elaboradas a partir de níveis hierarquizados de atuação e participação na praça comercial da Bahia Colonial.

Um outro elemento de classificação utilizado por Caldas foi o de pertencer ao "grêmio brasílico". Por ter sido supranumerário da Academia dos Renascidos, é possível pensá-lo como mais um critério para compor sua relação dos "homens de negócio". Como exemplo, pode-se citar Joaquim Inácio da Cruz, José Álvares da Silva e José Lopes Ferreira. Todos faziam parte da "relação dos homens de negócio com maior inteligência nos preceitos mercantis", com diversas e importantes atuações na vida econômica da Bahia, figurando como acionistas de uma pleiteada Companhia de comércio, com "pretensão de conseguir a exclusividade do comércio negreiro na Costa da Mina"[332]. Apesar de constarem em quatro das cinco relações de Caldas, inclusive na mais importante delas, não foram citados por Borges, na sua "relação dos armadores de naus que faziam o comércio com os portos da Costa d'África", e por Alves na "relação dos armadores 'mais ativos' no comércio marítimo da Bahia no século XVIII"[333].

Outro fato que merece atenção e registro refere-se a outro importante "homem de negócio", Antonio da Silva Lisboa, mencionado não só pelos dois historiadores citados, mas também referendados pelas fontes cartoriais, inventário e correspondências da administração colonial consultadas, sequer mereceu referência nas relações apresentadas por Caldas. O mesmo ocorreu com o Mestre de Campo Theodosio Gonçalves Silva que, apesar de ter sido

---

[331] Oficio do Governador Geral da Capitania – Conde dos Arcos – a Sebastião José de Carvalho e Mello informando sobre o estabelecimento na Bahia da *Companhia da extração do vinho do Alto Douro*. AHU-CA, *Bahia*, Doc.# 2360, Cx.#13, CD#02,29/04/1757.

[332] A *Companhia Geral da Guiné* será estudada em outro capítulo. Dos três "homens de negócio" aqui apresentados, Joaquim Inácio da Cruz, será tratado como um estudo de caso que retornarei mais adiante. Para saber mais sobre os outros dois ver KANTOR, *Op. Cit*., p.139.

[333] BARROS, Francisco B., *Op. Cit*., pp. 82-84 e ALVES, Marieta., *Op. Cit*.,

noticiado por Caldas, Borges e Alves, não lhe foi dada por Caldas a devida importância como "homem de negócio" atuante na vida econômica e social da Colônia, durante todo o século XVIII.

Um outro dado que parece confirmar o pertencimento ao "grêmio basílico" como critério de classificação, encontra-se no banco de dados do *Slave Trade*, registrando que "ser acadêmico" constou como critério nas relações escritas por Caldas. Acrescente-se ainda que foram identificadas, nesta pesquisa, algumas viagens feitas pelas embarcações destes "homens de negócio" citados por Caldas. Foram sete as viagens dos navios, cuja propriedade foi atribuída a Joaquim Inácio da Cruz, enviados à Costa africana entre os anos 1748 e 1760[334], um enviado por José Álvares da Silva (1751) [335] e um por José Lopes Ferreira em 1822[336]. Embora, estes "homens de negócio" figurassem em três das quatro relações de Caldas, como se vê seus navios não se mostram tão atuantes na rota atlântica do comércio de escravos. Ao comparar estes dados com os referentes a outros "homens de negócio", como Antonio da Silva Lisboa, que não foi sequer citado por Caldas, foram identificados cinco navios relacionados ao seu nome, "frequentando" os portos da região da Costa Ocidental e Centro-Ocidental Africana[337]. Todos estes dados parecem confirmar evidências que "ser acadêmico" foi um dos critérios de classificação adotado por Caldas.

Quanto ao último grupo da quinta relação, Caldas listava de uma forma mais abrangente todos os "*homens de negócio, mercadores, traficantes, e todas as mais pessoas, que vivem de algum gênero [...] com declaração das partes para onde frequentam"*. Estas não identificavam, apenas, os destinos, a geografia do comércio, mas também demonstravam em quais atividades as pessoas, que viviam de algum gênero, estavam envolvidas na Cidade da Bahia.

Como pode se observar, estas relações organizadas, a partir das atividades desempenhadas no comércio, possibilitam reconhecer os diversos grupos mercantis formados e determinar o lugar social ocupado por esses comerciantes. Pertencer a um grupo de comerciantes que estava envolvido com a armação de navios, administração de contratos régios, ser proprietário de embarcações, negociar "em comissões e com fazendas suas" e fornecer "dinheiro a avanços" distinguia os "homens de negócio" notórios de "todas as mais pessoas" que comercializavam "em várias coisas" ou que eram "mercadores" e comerciavam "na sua lo[ja]".

---

[334] TSTD, *Op. cit.* viagens, #50708; # 46695; #49598; #50764; #47614; #50830; #50803. Acesso em 22/2/2011.
[335] TSTD, *Op. cit.* viagem, #50737. Acesso em 22/2/2011.
[336] TSTD, *Op. cit.* viagem, #2934. Acesso em 22/2/2011
[337] TSTD, *Op. cit.* viagens, #50935; #48495; #8400; #51358; #51422. Acesso em 22/2/2011.

Nessa perspectiva, como suporte para avançar na compreensão da relação de Caldas, avaliou-se como indispensável a análise destes grupos mercantis em relação às ocupações declaradas.

3.3.1 Grupos mercantis e suas ocupações

As atividades desempenhadas ou as ocupações declaradas pelos comerciantes a Caldas podem ser visualizadas no (Quadro 4, p.147), apresentado a seguir. Dos cento e vinte nomes de comerciantes da relação de Caldas dos *"homens de negócios[...] e todas as mais pessoas que vivem de algum gênero [...]"*, 63 (52,5%) declararam possuir uma única ocupação, enquanto oito deles, mais de uma. Foi o caso de Manuel Teixeira Basto, João da Costa Braga e Domingos Rodrigues da Costa Braga que declararam ser mercadores e emprestarem "dinheiros a avanços". Destaque para os dois últimos, que por apresentarem os sobrenomes comuns sugerem algum tipo de parentesco. Do mesmo modo, Florêncio Lopes, João dos Santos Horta, Caetano de Freitas Carvalho, Antonio Gonçalves Viana e Manuel Bernardo de Castro que alegaram atuar por "comissões" e "na sua loja".

Considerando que dos 120 nomes listados por Caldas (ver Anexo 8.5, p.242), oito deles têm mais de uma atividade o (Quadro 4, p.147) apresenta 71 ocorrências de atividades e 63 nomes distribuídos em nove categorias de atividades que, segundo Caldas, foram declaradas pelos próprios comerciantes. Desses 63, Caldas identifica ainda dez deles como homens de negócios[338], sendo que cinco dos seis mercadores são classificados como "homem de negócio".

[338] Manuel Dantas Barbosa, José Vieira Torres, José Álvares Ferreira, Antonio Pinto de Carvalho, Lourenço da Silva Niza, João da Costa Braga, Domingos Rodrigues da Costa Braga, Antonio Álvares Lima, Antonio Luis do Vale, Francisco Teixeira Álvares.

QUADRO 4 - COMERCIANTES E SUAS OCUPAÇÕES

	ATIVIDADES	%	COMERCIANTES	%
Administradores de contratos	03	4,2	3	4,8
Comissões	32	45,0	32	50,8
Dinheiro a avanços	9	12,7	7	11,0
Na sua loja	14	19,8	8	12,7
Cobrança de parte	1	1,4	1	1,6
Mercador	6	8,5	6	9,5
Em várias coisas	2	2,8	2	3,2
E seus sócios	2	2,8	2	3,2
Aposentados	2	2,8	2	3,2
TOTAL	**71**	**100,0**	**63**	**100,0**

Fonte: CALDAS, *op cit*., pp. 316-321.

Para auxiliar na análise dos dados coletados, no sentido de aprofundar a compreensão sobre esses grupos mercantis, foi imprescindível a leitura do trabalho clássico do historiador americano Rae Flory. Ao estudar a sociedade baiana de plantadores de cana e tabaco, mercadores e artesãos, em meados do período colonial (1680-1725), Flory propõe na sua tese uma das mais abrangentes descrições dos diversos tipos de comerciantes que atuavam em Salvador e no seu Recôncavo[339]. O historiador considera que a melhor palavra para descrever esses comerciantes é mercador. Segundo ele, mercador refere-se a todos os tipos de negociantes, exceto os mais modestos. A partir desta tipologia, o autor passa a diferenciar as atividades mercantis realizadas e as ocupações exercidas pelos diversos grupos sociais ligados ao comércio. Assim, a designação de *homem de negócio*, em meados do XVII, compreendia um homem que estava envolvido em uma ou mais rotas do comércio Atlântico e tinha como principal atividade o "comércio de longa distancia". No século XVIII, este *grande mercador* adquire posição oficial a partir da inscrição na Real Junta Comercial, devendo possuir, entre outros requisitos, certo montante de capital investido na atividade. Além de lidar com as atividades do comércio (importação-exportação, distribuição interna de mercadorias, proprietário de armazéns e trapiches, propriedade e armação de navios), os homens de negócio investiam na ampla faixa da economia de risco (emprestavam dinheiro, forneciam

[339] FLORY, Rae., *Bahian society in the mid-colonial period*: the sugar planters, tabacco growers, merchants and artisan of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725, Texas: The University of Texas at Austin (Tese de doutorado), 1978.

créditos, arrematavam grande parte dos contratos régios e dos dízimos). Também adquiriam bens de raiz (compra de imóveis, fazendas de tabaco, terras e engenhos) e envolviam-se na produção de tabaco, açúcar e aguardente, no Recôncavo, e na criação de gado nas mais remotas áreas parcialmente desenvolvidas do interior da Colônia. Muitas vezes tornavam-se representantes da comunidade dos negociantes e, via de regra, procuravam casamento entre os membros da elite proprietária de terra, além de conseguir ter acesso a ofícios da administração colonial, patentes militares e títulos, através da arrematação ou compra dos cargos, mercês ou privilégios. Contudo, muitas vezes se ocupavam do grande comércio a retalho (varejo), onde seus assistentes vendiam (vinho, tecidos e outros produtos importados) para o público. Neste caso, eram chamados de "mercadores de lojas" e, posteriormente, "mercadores de lojas abertas". Desse modo, mesmo que o negócio a retalho pudesse vir a ser uma lucrativa empresa comercial, este homem identificado como "mercador de loja" ocupava um lugar social inferior ao homem de negócio. No entanto, poderia tornar-se um deles desde que estivesse desassociado da origem inferior do serviço a retalho, sendo aceito como um homem de amplos capitais e posse.

Passando a analisar os números até aqui levantados e cruzando com as fontes pesquisadas, é possível fazer algumas conjecturas. Não resta dúvida que, dentre as ocupações declaradas, a de maior participação dos "homens de negócio" era a de "mercador", como pode ser observado no (Quadro 4, p. 147). Neste grupo, cinco dos seis representantes foram reconhecidos por Caldas como "homens de negócio". Dentre os nomes apresentados no grupo, há um exemplo que ratifica as informações dadas por Caldas sobre o corpo mercantil da Capitania, durante a segunda metade do século XVIII, além de confirmar o processo de mobilidade social alcançado pelos mercadores, sugerido por Flory. Francisco Teixeira Álvares, em junho de 1765, registrou uma procuração, em que declarava atuar como "Tesoureiro do Depósito Geral". Dizia-se "homem de negócio e morador na Ladeira do Tabuão". Nomeou procuradores na cidade de Salvador, nas Vilas de Cachoeira, de Santo Amaro da Purificação, de São Francisco de Sergipe do Conde e da Mata de São João. Na região do interior, nomeou mandatários no "Sertão do Rio São Francisco Barra do Rio Grande", nas minas do Serro do Frio, Paracatu, Goiazes, Jacobina e no Rio de Contas, além das cidades do Rio de Janeiro, Lisboa e Porto. Em Salvador, nomeou dez procuradores e, dentre eles, encontra-se o já citado "homem de negócio" Luis Coelho Ferreira, além do "comissionado" João José de Oliveira e o comerciante, dono de "loja", José Vaz de Carvalho. Tudo indica ter sido um funcionário da administração colonial que, por algum impedimento relacionado ao cargo que ocupava, não pôde assumir abertamente envolvimento no comércio

de longa distância ou de distribuição interna de mercadorias, e por isso nomeou procuradores em todas as esferas do comércio externo e interno da Colônia.

Ainda em relação aos dados coletados, percebe-se que, dentre as atividades declaradas (71), a de "negociar em comissões" atinge o percentual de 45%, evidência de que quase metade dos homens de negócio participavam do comércio ligando-se a outros mercadores estabelecidos nas mais diversas praças comerciais da metrópole, da própria colônia e dos territórios d'além mar – os "comissários" ou comissionados –. Este grupo mercantil efetuava suas negociações com participação muitas vezes direta nos investimentos ou recebiam percentuais sobre o valor do que negociassem. Os "comissários" ou agentes mercantis se estabeleciam na Capitania da Bahia e ficavam responsáveis pelo transporte e distribuição das mercadorias importadas e dos produtos locais para outras regiões da América Portuguesa (colônias litorâneas, para o Recôncavo, minas e o sertão). Quase sempre representavam os "homens de negócio" estabelecidos em portos do Reino, da Costa Africana, da Índia ou da própria América Portuguesa que atuavam no mercado de importação e exportação. Como demonstrou Rae Flory, os comissários tinham se estabelecido em Salvador e no Recôncavo, desde a década de 1680. Segundo o autor, a grande especialização desse circuito comercial e dos produtos nele negociados favoreceram as mudanças e ajustes às condições do mercado. Dessa maneira, redes de contratos comerciais foram organizadas pelos homens de negócio daqui e d'além mar que, geralmente, se estendiam em todas as rotas comerciais "frequentadas" por esses agentes comissionados.

Esse grupo mercantil de maior representatividade numérica (50,8% de todos os comerciantes arroralados) continuava a manter características semelhantes àquelas descritas por Flory, ainda na segunda metade do século XVIII. Representavam legalmente seus "patrões" e não deixavam claro nos registros cartoriais (livros de notas) as ocupações que desempenhavam nestas redes. Dois nomes relacionados por Caldas ajudam a confirmar essa ideia. Antonio Pinto de Carvalho e José Álvares Ferreira pertenciam ao grupo dos "comissários", mas também constavam na lista dos "homens de negócio". Em setembro de 1757, o comerciante Manuel Álvares Monteiro, estabelecido nesta praça e "morador na Praia desta Cidade", constituiu procuradores residentes na Bahia, no Rio de Janeiro, em Pernambuco, em Minas de Goiazes, Minas Novas, Sertão da Cotinguiba, Angola, Lisboa e Porto para "arrecadar toda a sua fazenda, dinheiro, ouro, prata, açúcares, tabacos, escravos, encomendas, carregações e seus procedidos". Nesta capitania, foram nomeadas oito pessoas, das quais três apareciam na relação de Caldas: Antonio Pinto de Carvalho, que também era

comissário, Manoel do O`Freire e Henrique Ribeiro Neves[340]. Os dois primeiros faziam parte da relação dos "homens de negócio" e o terceiro que também pertencia ao mesmo grupo mercantil declarava atuar "em comissões e com fazenda sua".

Outro grupo que também chama a atenção é o dos "administradores dos contratos". Pouco pesquisado por Flory, mas bem estudado por outros historiadores, sobretudo para as regiões das Minas, São Paulo e Rio de Janeiro[341], os contratos régios ocorriam mediante acordos entre comerciantes portugueses, estabelecidos no reino, com a Coroa portuguesa. Homens de negócio da praça da Bahia arrematavam os contratos na Corte, em Lisboa, ou no Conselho Ultramarino, tornavam-se, como demonstrou Jorge Pedreira, um *agente da coroa* e nomeavam agentes comerciais que administravam os contratos nas diversas regiões de ultramar. Para o Rio de Janeiro colonial, uma recente pesquisa, ainda em fase de finalização, aponta um perfil para esse tipo de negociante que administrava e, posteriormente, assumia a arrematação de contratos. Eram reinós ou residentes no Rio de Janeiro, que não pertenciam à nobreza da terra, cujas atuações não se restringiam ao Rio de Janeiro, além de manter investimentos nos diferentes segmentos da economia. Esse grupo mercantil/contratador também constituía alianças com os governadores, tornando-se fundamental para a renda da Capitania, como da própria Fazenda Real[342]. Para a Bahia, apesar de não existirem pesquisas voltadas para essa temática, pode-se observar que o perfil e atuação desse grupo se assemelhavam àqueles existentes nas outras regiões da América Portuguesa. É provável que o relato dos dois casos apresentados a seguir contribua para reforçar a observação sugerida. Caldas relaciona, no fim da década de 1750, três comerciantes que declaram ser administradores de contratos; Manuel Dantas Barbosa, José Vieira Torres e Jerônimo de Araújo Pimenta. Os dois primeiros também constam da relação dos homens de negócio da Capitania da Bahia. Manuel Dantas Barbosa, natural da Vila de Viana, era morador à Rua da Praia. Casado com Ana Ramos de Assumpção, natural desta Capitania, da Vila de Camamu, tornou-se Irmão de maior condição da Santa Casa, em março de 1741. Entre 1742 e 1758, seu nome está vinculado à administração de pelo menos três contratos: dos direitos da saída dos

---

[340] APB, Seção Judiciária, *Livro de Nota*, nº101, fls.02 e 03, 1757.

[341] Sobre os contratos e contratadores ver, ANTEZANA; Sofia L Vargas., *Os contratadores dos Caminhos do ouro das Minas setecentistas:* estratégias mercantis, relações de poder, compadrio e sociabilidade (1718-1750), Dissertação (Mestrado em História), Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais/Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2006, 170f.; ARAUJO, Luiz Antonio., *Contratos e tributos nas Minas Setecentistas*: estudo de um caso – João de Souza Lisboa (1745-1765). Dissertação (Mestrado em Historia), Niterói: Universidade Federal Fluminense/PPGH, 2002; BORRENGO, Mª Aparecida de M., *A teia mercantil*: negócios e poderes em São Paulo (1711-1765), São Paulo: Alameda, 2010.

[342] GUIMARÃES, C. G., e PESAVENTO, Fabio., "Os contratadores e os contratos do Rio de Janeiro colonial, 1769-1779: estudo de uma sociedade mercantil", in CHAVES, Claudia M das Graças. e SILVEIRA, Marco A. (orgs), *Territórios, conflito e Identidade*, Belo Horizonte: Argumentum Ed., 2007, pp.107-126.

escravos novos e velhos do reino de Angola, do direito de entrada dos escravos da Costa da Mina e dos 10 tostões[343], e do estanco do sal. Nos dois primeiros, era procurador de Estevão José Torres que havia arrematado os contratos por um período de pelo menos nove anos (seis e três anos, respectivamente). Após sua morte, Manuel Dantas Barbosa continuou representando a empresa da família, sediada em Lisboa (Torres & Filhos). No terceiro contrato, os arrematadores eram os negociantes portugueses: Domingos Gomes da Costa, José Ferreira da Veiga e João Henriques, todos moradores em Lisboa. Por muito tempo, Dantas Barbosa permaneceu como administrador e caixa dos referidos contratos e como tal consta nas relações das prestações de contas dos Tesoureiros da Alfândega das receitas "da Fazenda Real". Em 1757, consta que era devedor de "138 mil cruzados e 235 mil réis, referentes aos rendimentos do contrato dos dízimos reais, contrato este que no Conselho da Fazenda deste Estado, foi rematado por Caetano de Freitas Carvalho, por tempo de um ano"[344] e, em 1758, consta a dívida de "122 mil cruzados e 100 mil réis"; referentes ao "contrato do estanco do sal"[345]. Nos documentos pesquisados, é encontrado como arrematador do contrato das dízimas reais da Alfândega, que por falta de interessados, havia ficado sob o controle da Fazenda Real, cujos Ministros do seu Conselho resolveram redistribuí-los entre os homens de negócio. A Manuel Dantas Barbosa coube o "ramo de Passé, Socorro e Madre de Deus, do contrato dos dízimos reais" em 1764[346].

É provável que, neste período, tenha constituído redes sociais, cujos interesses não se resumiram, unicamente, a questões econômicas. Enquanto atuou como administrador desses contratos, alguns comerciantes baianos encaminharam requerimentos à Corte, solicitando autorização para o envio de embarcações ao presídio de Benguela, para "resgate de escravos". Dentre eles estão Luis Coelho Ferreira, Bento Fernandes Galiza & Cia., David de Oliveira Lopes, Manuel do O' Freire e José Monteiro que mantinham negócios com a Costa da África e outras regiões do Império Português. Consoante as instruções da Coroa, era necessário que os interessados providenciassem, além de uma "provisão de licença" expedida pelo Conselho Ultramarino, a assinatura de um "termo de ajuste" que contava com anuência do

[343] ANRJ, *Alfândega da Bahia*, *Códice 141*, Livro de Petições e Provisões Régias, Lvs. #09 (1737-1793) e #11 (1754-1828).
[344] AHU-CA, *Bahia*, CD #02, CX #17, DOC. #3072, *Prestação de contas das Receitas feitas pelo Tesoureiro Geral Manuel Antunes de Abreu*, 16/07/1757. O documento era um dos anexos do ofício enviado pelo Desembargador Antonio Ferreira Gil ao Secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real, em cumprimento a uma recomendação do Secretário para proceder a uma investigação e provável cobrança das receitas em atraso dos cofres do Tesouro da Fazenda Real.
[345] AHU-CA, *Bahia*, DOC. #3862, CX #21, CD #03, *Relação das receitas que cobrava a Fazenda Real na Bahia*, 1758.
[346] AHU-CA, *Bahia*, CX #35, CD #05, DOC. # 6562, *Auto de arrematação do contrato dos dízimos reais e da resolução tomada pelo Conselho da Fazenda por não haver arrematante*, 27/06/1764.

administrador e o pagamento de uma taxa 10$200rs por escravo que entrava na alfândega da Bahia, vindos do "Reino de Angolla, Congo, Loango e Benguella"[347]. Do mesmo modo, juntamente com outros "mercantes", Manuel Dantas Barbosa foi um dos carregadores dos dezenove navios que compunham a frota de 1755, contribuindo com o envio de 231 caixas e 40 feixes de açúcar que se encontravam armazenados nos trapiches da cidade e foram exportados para Lisboa[348]. Apesar de seus negócios estarem voltados, predominantemente, para a administração e arrematação de contratos, tinha envolvimento com o negócio de exportação de mercadorias para a Corte e tinha participação, mesmo que indireta, nas rotas comerciais de escravos para a Costa Africana. Por isso, é lógico supor que as redes sociais constituídas ultrapassassem a esfera comercial e mantivessem uma ampla interface com a dinâmica sociocultural e política entre os diversos grupos mercantis estabelecidos na metrópole e nos diversos territórios de ultramar.

Esta interface pode ser constatada, em pelo menos duas situações, quando Dantas Barbosa ocupou o cargo de inspetor da Mesa da Inspeção da Bahia. Enquanto deputado da Mesa da Inspeção do Tabaco e do Açúcar, em fevereiro de 1766, informava a S.M.R. que deferiu um requerimento feito, no mês anterior, por vários carregadores, para complementar a carga de tabaco a ser enviada para Lisboa no "navio N.S. Rainha dos Anjos, Santa Anna e Almas" com "couros e solas" que se encontravam nos armazéns e trapiches da Cidade. Justificava tal atitude por considerar que "esta Mesa regula as suas operações pelas ordens de S.M." e para que o navio pudesse "seguir viagem para o Reino, em beneficio não só da Real Fazenda nos direitos que há de receber, mas o bem comum do comércio". Anexava ao comunicado a "atestação", assinada por 37 carregadores da praça da Bahia, que garantia "debaixo de juramento" ser "notório, constante e indubitável achar-se extinta a safra de tabaco velho, [...], motivo porque nos achamos plenamente impossibilitados de preencher as arrobas que nos foram conferidas [...]"[349], o que o levou a fazê-lo com os gêneros encontrados em abundância nos trapiches, os "couros e as solas". Dentre esses carregadores foi possível identificar dois já conhecidos homens de negócio, Luis Coelho Ferreira e Manuel do O' Freire, com quem Barbosa firmou "termo de ajuste", permitindo que seus navios fizessem negócio no presídio de Benguela, conforme referido anteriormente. Em outra ocasião, ainda como membro da Mesa de Inspeção, Dantas Barbosa suspende o termo de adiamento do envio da Frota para o Reino, emitido pelo governador geral (Conde de Azambuja). Juntamente com

[347] ANRJ, *Idem nota 42*.
[348] AHU-CA, *Bahia*, CD #02, CX #10, DOCS. # 1788 a 1793, Estes documentos estão anexos ao oficio enviado pelos Governadores interinos ao Secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real, 05/07/1755.
[349] AHU-CA, *Bahia*, CD # 05, CX. #38, DOCS #7018 a 70211766.

os outros integrantes da Mesa, resolve antecipar a expedição da Frota "em benefício dos lavradores de tabaco e açúcar", alegando "se evitar a ruína dos dois gêneros" e "ressalva aquela total impossibilidade a que se acham reduzidos [os lavradores], em poder continuar nas suas importantes lavouras, desanimando-se a possibilidade dos comerciantes, e empatando o giro dos seus cabedais"[350]. Note-se que, apesar de ter a incumbência de fiscalizar os lavradores e comerciantes locais, enquanto membro da Mesa da Inspeção e agente da coroa, resolve interceder e arbitrar em benefício dos locais, alegando ser menos prejudicial à "Fazenda Real".

Quanto a José Vieira Torres, é provável que tenha vindo de Portugal para aprender com Barbosa e assumir os negócios da família. Seu sobrenome Torres sugere um possível parentesco com a firma Torres & Filhos, cujos sócios Manuel Dantas Barbosa representava na Bahia. Cabe realçar que, assim como ele, Vieira Torres também era natural da Vila de Viana e morador na Praia desta Cidade e passou a fazer parte da irmandade da Misericórdia, em julho de 1765, quando é aceito como irmão de maior condição. Entretanto, não foram somente observadas estas "coincidências" e "semelhanças", em relação ao grupo dos administradores de contrato. Dantas Barbosa e José Vieira Torres atuaram como contratadores de caixas e feixes de açúcar[351]. Na mesma frota de 1755, Vieira Torres contribuiu com o envio 476 caixas e 23 feixes de açúcar[352]. Em 1758, administrou os contratos dos dízimos reais da Capitania da Bahia, rematados na Corte por Ignácio Pedro Quintela, conhecido monopolista na arrematação dos contratos da pesca da Baleia. Entre 1759 e 1764, o contrato foi arrematado, no Conselho Ultramarino no Reino, por João Francisco Pires e administrado, inicialmente, por Francisco Borges dos Santos, que passou para Torres a sua administração[353]. Ainda em relação à administração de contratos, foi um dos sete procuradores, juntamente com Borges dos Santos, nomeados na Capitania da Bahia, pelos homens de negócio residentes em Lisboa, Domingos Dias da Silva e José Alvarez Bandeira. Ambos "contratadores, caixas, e administradores do contrato do rendimento dos direitos dos escravos e marfim do Reino de Angola, Benguela", arrematados no Conselho Ultramarino, entre os anos de 1766 e 1772[354]. As semelhanças entre Dantas Barbosa e Torres, ao que tudo indica, param por aí, pois durante os anos de 1758, 1760 e 1765, Vieira Torres enviou duas embarcações de sua propriedade às

[350] AHU-CA, *Bahia*, CD # 05, CX. #38, DOC #7218 a #7221, 1766.
[351] O documento refere-se a "feixe de açúcar", como indicação de uma medida de peso. Verificar a que medida se refere.
[352] AHU-CA, *Bahia*, CD #02, CX #10, DOCS. # 1791 a 1793.. Estes documentos estão anexos ao oficio enviado pelos Governadores interinos ao Secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real, 05/07/1755.
[353] AHU-CA, *Bahia*, CD #03, CX #21, DOC. #3862, *Relação das receitas que cobrava a Fazenda Real na Bahia*, 1758.
[354] ANRJ, *Alfândega da Bahia*, Códice 141, Livro de Petições e Provisões Régias, Lv. #11 (1754-1828).

regiões da Costa Ocidental Africana para o resgate de escravos[355], confirmando, diferentemente de seu conterrâneo, sua participação efetiva nos negócios de exportação e importação e nas rotas de comércio dos escravos.

Retornando aos comerciantes relacionados por Caldas, outro dado importante foi constatar que no grupo que declarou negociar na sua loja, não constou nenhum "homem de negócio", corroborando com a afirmação de Rae Flory para o período de 1680 e 1725. Para este autor, havia um grande afastamento social entre os que atuavam nas suas lojas em relação ao grupo dos homens de negócio. Percebe-se que este afastamento permaneceu durante a segunda metade do século XVIII. Constituído pelos "vendeiros" ou "taberneiros", este grupo, que negociava em lojas, ocupava-se da administração e das vendas de "secos e molhados" nos balcões. Estes estabelecimentos eram responsáveis pela distribuição "a retalho" de produtos alimentícios, quinquilharias e bebidas alcoólicas (vinho importado, aguardente do reino e da terra). Para o autor, a grande distinção social feita entre um e outro grupo, tornava o lugar social, ocupado pelo homem de negócio, distante e incompatível com as atividades desempenhadas pelos "vendeiros" ou "taberneiros". Ainda para Flory, o melhor exemplo desta distinção social pode ser encontrado nos registros de irmãos da Santa Casa de Misericórdia, em que os "mercadores de lojas abertas" apareciam nos livros de termos como "irmão de menor condição"[356]. Foi o que pôde ser observado com João da Silva Guimarães. Presente na relação de Francisco Borges de Barros dos "armadores de naus que faziam o comércio com os portos da costa D'África", Silva Guimarães era português da Vila de Guimarães. Casou-se com uma mulher natural desta Capitania – S. Francisco de Sergipe do Conde – e declarou ser um "mercador de loja" no livro de termo de Irmãos da Santa Casa quando foi admitido como membro da instituição em abril de (c.1708)[357]. No seu registro, constava ser "irmão de menor condição". Entretanto, ao que tudo indica, entre 1750 e 1777, tinha conseguido se distanciar da sua ocupação de negociante de loja e havia se tornado "armador de naus". Durante esse período, foi identificado como envolvido na rota atlântica do comércio de escravos, participando com dezesseis navios saídos do porto de Salvador em

[355] Os dois navios de propriedade de José Vieira Torres realizaram ao todo três viagens à Costa Ocidental Africana. O primeiro, a corveta N.S do Rosário S Antonio e Almas que partiu deste porto em abril de 1758 para a Região da Costa da Mina, pilotado por Manuel Lourenço e Joaquim Manuel de Mendonça, retornou seis meses depois com 277. O segundo, a sumaca N.S do Monte do Carmo S Antonio e Almas, realizou duas viagens. Uma para a Costa da Mina e Fortaleza de Ajuda, em 1760 e a outra, em 1765, para o porto de Ajudá. Trouxe na primeira delas 224 e, na segunda, 252 escravos africanos. Acesso em 15/03/2011.
[356] FLORY, Rae, *Op.cit.*, p. 220-2.
[357] *ASCM*, Livro dos Termos, # 03 (146), fl. 270.

direção aos portos da região da África Ocidental e Centro-Ocidental[358]. É provável que, na época em que Caldas escreveu "Noticias Gerais", a distinção social referida criasse dificuldade para que classificasse alguns desses homens que atuavam "na sua loja" como homem de negócio.

Do mesmo modo, que o estudo dos grupos mercantis e suas ocupações constitui um dado fundamental para esta análise, a investigação sobre as "partes para onde freqüenta[va]m", além de identificar os destinos das viagens declaradas e determinar as regiões para onde navegavam, tanto as rotas do comércio transoceânico quanto às do intra-colonial, pode contribuir não só para confirmar a posição dos negociantes no próprio grupo mercantil português e colonial, como a medida em que as relações eram forjadas e as teias sociais originárias se ampliavam.

3.3.2 A geografia do comércio

Os diversos territórios do ultramar, "frequentados" pelos comerciantes baianos, espalhavam-se pelo Reino (Lisboa e Porto), Índia (Gôa e Calicute), Costa Africana (Ilhas Atlânticas, Costa da Mina, Angola, Moçambique) e na própria "Colônia e em várias partes" como no sertão e nas regiões mineradoras. Convém lembrar que as atividades comerciais e os destinos (locais que "frequentavam") constituem uma espécie de classificação prévia da importância que estes negociantes desempenhavam na Bahia. Entretanto, ao conhecer as rotas, pode-se entender qual o grau de importância que esses comerciantes tinham na Capitania, considerando a classificação apresentada por Caldas em 1759, aqui denominada de geografia do comércio.

Para visualizar, de forma mais objetiva, como os destinos mais frequentados estabeleciam uma hierarquia quanto ao grau de importância dos comerciantes, foi elaborado o quadro a seguir apresentado.

[358] *TSTD*, Op. cit. viagens, # 52041, # 52033, #50775, # 50793, # 50833, #50815, # 50851, #50824, # 50892, # 50912, # 50944, # 50971, # 50998, # 51003, # 51023. Acesso em 23/02/2011, 14:55hs.

QUADRO 5 – COMERCIANTES E SUAS ROTAS

	DESTINOS DECLARADOS	%	COMERCIANTES	%
Reino, Lisboa e Porto	60	48,4	49	66,2
Costa da Mina	22	17,7	10	13,5
Angola	8	6,5	6	8,1
Índia	1	0,8	0	0
Minas Gerais	5	4,0	0	0
Varias partes	14	11,3	7	9,4
Geralmente*	13	10,5	1	1,4
Colônia **	1	0,8	1	1,4
TOTAL	**124**	**100,0**	**74**	**100,0**

Fonte: CALDAS, *op cit*., pp. 316-321. * A leitura da documentação indica viagens não declaradas com destinos aos portos africanos. ** Trata-se possivelmente da Colônia de Sacramento.

Do total de 120 nomes arrolados por Caldas, envolvidos em algum tipo de atividade comercial, 74 (62%) declaravam ir para um único destino. Conforme o (Quadro 5) dos 49 comerciantes que formavam o grupo, cujo destino era o Reino, Lisboa e Porto, 17 faziam parte da relação dos homens de negócio de Caldas. Dez seguiam para a Costa da Mina, sete para "varias partes", seis para Angola e um para a "Colônia". No entanto, se forem contabilizados todos os destinos declarados pelos comerciantes da praça da Bahia, o número total seria de 124 declarações, tendo em vista que podiam declarar frequentar um, dois ou três destinos. Observe-se como esta duplicidade de destinos poderia ocorrer. O maior grupo reunido nestas condições era composto por doze comerciantes que declaravam "frequentar o Reino e geralmente". Eram eles João Dias da Cunha, Luis Coelho Ferreira, Frutuoso Vicente Viana e "seu companheiro" João Rodrigues de Almeida, Simão Pinto de Queiroz, Thomas da Silva Ferras, Domingos Ribeiro Guimarães, José Álvares da Silva, Joaquim Ignácio da Cruz e "seu companheiro" Antonio Cardoso dos Santos, Francisco Borges dos Santos e Manoel Álvares de Carvalho. Dentre esses, oito aparecem na "relação dos homens de negócios ... [que] se considera [de] maior inteligência nos preceitos mercantis, e capacidade para freqüentar o comércio".

Tal fato pode sugerir que o principal destino dos comerciantes, indicados como "homens de negócio", era o Reino em seu principal porto – Lisboa –, entretanto poderiam "frequentar" outros portos dentro do próprio Reino, assim como outras regiões distintas que constituíam os domínios ultramarinos portugueses. Talvez a denominação "geralmente"

encobrisse outros destinos menos "nobres", como Angola e a Costa da Mina. Afinal nestes destinos, principalmente o segundo, a participação de "aventureiros", "marinheiros de primeira viagem" e "traficantes" era mais constante. A classificação feita por Caldas sugere essa hierarquia. Afinal, havia pouco tempo que uma provisão régia (05/03/1756) "tivera permitido a liberdade da dita negociação e comércio [...] por todas as pessoas que a quiserem cultivar" nas regiões "da Costa da Mina, Guiné e mais portos de África"[359]. No grupo que declarava ter como um ou mais destinos Angola, só foi possível identificar apenas dois "homens de negócio", João Luis de Deus e Manuel do O'Freire. Do mesmo modo, no grupo que declarava a Costa da Mina como um dos destinos, não foi encontrado nenhum "homem de negócio", no entanto, pode-se destacar a participação de três licenciados[360]: Manuel Carvalho Pinto, João Cardoso de Miranda e João Rodrigues Teixeira. Estes três nomes citados, integrantes da relação de Caldas declararam comercializar para a Costa da Mina. Foram obtidas informações de dois deles que, provavelmente, contribuirão para compreender a hierarquia implícita na classificação de Caldas. Manuel Carvalho Pinto aparece no TSTD, enviando uma embarcação de sua propriedade, a sumaca *N.S. Conceição Bom Jesus da Pedra, S Antonio e Almas*, para a região da Costa da Mina para resgate de escravos. A viagem teve início em agosto de 1758 e a sumaca era pilotada por João Ferreira Quaresma. Regressou ao porto de Salvador em dezembro de 1758, trazendo a seu bordo 373 africanos[361]. Neste caso, se esta viagem for considerada a única de Carvalho Pinto à Costa Africana, é possível identificá-lo como um dos comerciantes "aventureiros", no "ramo desse importantíssimo negócio", e, talvez por isso, não tenha feito parte da relação dos homens de negócio de Caldas, embora fosse identificado como licenciado.

O exemplo de João Cardoso de Miranda é ilustrativo para uma reflexão sobre o grau de importância do comerciante que tinha como principal rota a Costa Africana e como principal negócio o comércio de escravos. Este "homem que algum dia foi cirurgião, e hoje

---

[359] *AHU*-CA, Bahia, *Registro de Provisões Régias*, *Cód. 250*, fls. 134v-135; *ANRJ*, Cartas Régias, *Cód. 952*, vol. 38, fl. 227, apud LARA, Silvia H., "Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa", Fundactión Histórca Tavera, 2000, pp.326-7.

[360] Segundo Raphael Bluteau a palavra tem dois significados. Diz respeito ao termo universitário (licenciado) que obteve licenciatura que licencia alguém a ensinar ou a adquirir o grau de doutor ou pode significar ter licença para fazer alguma coisa. Neste caso, pode sugerir que obteve licença para comercializar com a região da Costa da Mina. BLUTEAU, Raphael., *Vocabulário portuguez & latino*, áulico, anatômico, architectonico ..., (1712-1728),Coimbra, <<disponível em http://www.ieb.usp.br/online/dicionarios/bluteau/imgDicionario.asp?arqImg=3663&vol=5&vvcont=24940&vtabela=tabBluteauL, >>, acesso em 23/03/2011.

[361] TSTD, *Op. cit.* Viagem, # 50806, 1759. Acesso em 23/03/2011, 14:35hs.

tem seu negócio"[362] o fazia, esporadicamente, através das licenças que obtinha junto à Mesa da Inspeção que o autorizava a "navegar para a Costa da Mina". Era também cirurgião e tinha outra ocupação – o "exercício da medicina" – talvez, inicialmente, a principal delas, razão provável de sua identificação por Caldas como licenciado. João Cardoso de Miranda era natural de Filgueiras, freguesia de São Marinho de Cambres, Concelho de Lamego na região do Douro, norte de Portugal. Formou-se em cirurgia no Reino no Hospital Real de Todos os Santos, em Lisboa.

Em Portugal, antes das reformas ocorridas na Universidade de Coimbra (1755), os cirurgiões gozavam do estatuto social inferior ao do físico (médico). Enquanto o aprendizado do médico girava em torno dos "Clássicos da Antiguidade como Aristóteles, Hipócrates, Galenos e seus comentadores árabes, suas atuações ocorriam na cura das moléstias internas. Os cirurgiões, no entanto, aprendiam seus ofícios, sobretudo através da prática", exercendo ofícios manuais, "como as sangrias, a cura de ferimentos, a extração de balas, a aplicação de ventosas e sanguessugas, cirurgias de modo geral, enfim uma série de procedimentos dependentes da habilidade manual". Por esta razão, ocupavam uma posição subalterna aos dos físicos. Embora existisse essa hierarquia entre físico, cirurgião e boticário em Portugal, "o espaço colonial foi marcado por certa flexibilidade no que diz respeito à distinção que no reino era muito arraigada". Nos lugares onde não existiam médicos residentes, aos cirurgiões era permitido, também, exercer a medicina. Com isso, a Colônia poderia oferecer maiores possibilidades de ascensão social e econômica do que o Reino, possibilitando a esses cirurgiões ocupar cargos de prestígio que raramente ocupariam em Portugal[363].

Foi, provavelmente, seguindo os seus colegas e patrícios que João Cardoso de Miranda escolheu vir para a Bahia. Estabeleceu-se "por volta de 1726 e daqui, em 1731, enviou um pedido a Portugal para que lhe fosse autorizada a publicação de seu texto sobre o escorbuto e a forma de tratamento específico para a doença, sendo que a publicação só ocorreu dez anos

[362] AHU-CA, *Bahia*, DOC. #3862, CX #21, CD #03, Relação das receitas que cobrava a Fazenda Real na Bahia, 1758.

[363] RIBEIRO, Márcia M., "Nem nobre, nem mecânico. A trajetória social de um cirurgião na América portuguesa do século XVIII", in *Almanack Brasiliense,* nº. 02, Nov. 2005, pp.64-66. Para conhecer mais sobre o assunto ver: SOARES, Mariza C., "African *barbeiros* in Brazilian Slave Ports: A case Study from Rio de Janeiro", in AHA- Annual Meeting, Washington, DC January, 3-6, 2008 (cedido pela autora); FURTADO, Junia F., "Barbeiro, cirurgiões e médico na Minas colonial", in *Revista do Arquivo Publico Mineiro*, Vol. 41, jul/dez, Belo Horizonte, 2005, pp.88-105; WISSENBACH, Maria Cristina C., "Cirurgiões e mercadores nas dinâmicas do comércio atlântico de escravos (séculos XVIII e XIX)", in SOUZA, Laura de M., FURTADO, Junia F., e BICALHO, Maria Fernanda. (orgs.), *O governo dos povos*, São Paulo: Alameda Casa Ed., 2009, pp. 281-300.

depois[364]. Nessa época, já estava quase cego, o que lhe dificultou a prática da medicina, e é provável que este episódio o tenha impulsionado para a atividade comercial[365]. Com dificuldades de enxergar e de exercer suas funções de cirurgião, mas já inteirado na prática comercial e com recursos suficientes adquiridos com os negócios realizados na Costa da Mina, resolveu, em 1749, fazer uma breve incursão às Minas Gerais, "na Lagoa Grande, distante seis léguas da vila de Sabará". Lá buscou o "tratamento [para seu problema de visão] em uma lagoa, cujas águas milagrosas estavam ficando famosas" em todo território e no Reino[366]. Tendo se recuperado um pouco, regressou à Capitania da Bahia e redigiu "um livro sobre as águas prodigiosas da lagoa Santa, conforme ficou conhecido o lugar"[367]. Desse modo, mais conhecido pelos trabalhos que publicou sobre o escorbuto (1741) e os benefícios das "águas da Lagoa Santa" (1749), além da clínica, passou a dedicar mais tempo aos negócios que envolviam o comércio da rota dos escravos, inclusive os prováveis contatos comerciais estabelecidos nas regiões das Minas Gerais. No ano da publicação do seu texto sobre o tratamento do escorbuto, em 1751, o cirurgião, após visita a uma embarcação recém chegada de Angola acometida pelo *mal de Luanda* (escorbuto), é um dos médicos consultados pelo Vice-Rei (o Conde de Athouguia) para dar parecer sobre o assunto. Miranda optou pelo "desembarque imediato e o tratamento usando seu medicamento". Seu parecer foi acatado imediatamente pelo Vice-Rei e, segundo o próprio Miranda, "recuperaram-se livrando a todos do temor de que houvesse contágio na cidade 'e deste tempo em diante fomos todos curando os enfermos com este remédio'"[368].

O fato é que, após essa grande contribuição dada pelo cirurgião, auxiliando a maior autoridade da administração colonial a resolver um dos gravíssimos problemas de saúde de um porto mercantil como o de Salvador – tratar e evitar que a epidemia de escorbuto se alastrasse – Miranda passa a fazer parte da "relação das pessoas, que tem *navio de número* para o Comércio da Costa da Mina". Isto é, passa a fazer o trato com a Costa da Mina

---

[364] O referido trabalho intitulava-se *Relação cirúrgica, e medica, na qual se trata, e declara especialmente hum novo methodo para curar a infecção escorbútica* (1741). In FURTADO, Junia F., "Barbeiro, cirurgiões e médico na Minas colonial", in *Revista do Arquivo Publico Mineiro*, Vol. 41, jul/dez, Belo Horizonte, 2005, p.90.

[365]No século XVIII, além de João Cardoso de Miranda, outros dois cirurgiões tornaram-se referência na América portuguesa, Luis Gomes Ferreira e José Antonio Mendes. Não só "em relação a uma medicina mais popular e prática", como porque "faziam prognósticos e curas, teciam teorias sobre as doenças acometidas na Colônia e receitavam [...] e até produziam medicamentos". FURTADO, Junia F., *Op. Cit.*, pp.90-98.

[366] Sobre os remédios secretos produzidos na Colônia para cura de doenças tropicais acometidas nas diversas regiões da América portuguesa, ver: MARQUES, Vera Regina B., *Natureza em Boiões:* Medicinas e boticários no Brasil setecentista, Campinas, S.P: Ed. UNICAMP/Centro de Memória, 1999.

[367] Tratava-se de um tratado médico escrito em 1749 pelo cirurgião a *Prodigiosa Lagoa descoberta nas congonhas das minas de Sabará*.

[368] MIRANDA, João Cardoso de., *Relação cirúrgica, e medica*, Op.Cit, apud MARQUES, Vera Regina B., *Op. Cit.*, p.252.

mediante autorização Régia e não mais por licenças. É de se imaginar que por esse motivo o cirurgião tenha passado a fazer parte da relação dos comerciantes desta praça com autorização para fazer negócios com os portos da Costa da Mina[369]. No entanto, o cirurgião aproveitou pouco a "graça" alcançada do Vice-Rei. Em finais de março de 1756, com o Alvará Régio, "passado" pelo Rei, autorizando qualquer pessoa a enviar embarcações pequenas para o comércio com a Costa Africana, seus negócios começaram a sofrer uma reviravolta. Mais uma vez, o cirurgião/comerciante retornou à antiga condição de licenciado, tendo que se submeter à autorização da Mesa da Inspeção para seguir viagem para a Costa da Mina para o resgate de escravos. Essa nova condição interposta pelas exigências mercantis, implementadas pelo então Secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Melo, fez com que Miranda, ao final da década de 1750 e início de 1760 se envolvesse em querelas constantes com as autoridades coloniais e por vezes com alguns homens de negócios aqui estabelecidos. Numa destas disputas chegou a ser preso a mando do Desembargador Presidente da Mesa da Inspeção, Frutuoso Vicente Vianna e um dos seus Deputados Lourenço da Silva Niza, dois importantes homens de negócios e senhor de terras desta Capitania[370]. Em diversas ocasiões teve seu pedido de licença "denegado", levando-o a requerer junto ao Conselho Ultramarino ou ao Rei permissão para navegar até a Costa da Mina. Em setembro de 1759, figurava como um dos "comissários" do Diretor da Fortaleza de Ajuda do Forte da Mina, Felix José de Gouvêa, quando aqui esteve de passagem na Cidade. Nesta ocasião o referido Gouvêa, nomeou quatro procuradores na Bahia e três no Rio de Janeiro e em Pernambuco. Dentre esses quatros nomeados, encontra-se o cirurgião/comerciante.

Voltando à classificação de Caldas, é importante destacar o caso de Joaquim Ignácio da Cruz que declarava ser "companheiro" de Antonio Cardoso dos Santos, isto é, ter com ele algum tipo de sociedade. Ambos, além de serem reconhecidos como "homens de negócio", também apareciam na relação de pessoas que possuíam "Casa com a formalidade de homem de negócio" e "que manejam o seu negócio com possibilidade e abundância, e possuem cabedal", o que poderia envolver várias atividades mercantis e comerciais, compreendendo as diferentes rotas além do "Reino" e a associação a diversos comerciantes e capitães de navios. Estas informações são encontradas nos requerimentos, alvarás de navegação, concedendo

[369] Esta relação vem anexa ao ofício enviado pelo Vice-rei Conde de Athouguia, para o Secretário do Reino, Diogo de Mendonça Corte Real, onde o Conde justifica o motivo que o levou a substituir a antiga lista por uma outra contendo outros nomes que passam a ter autorização para armar navios para o comércio com a Costa da Mina. *AHU-CA*, Doc. #125, CD #01, Cx. #01, 30/06/1751.

[370] *AHU-CA*, Bahia, CD #02, CX #19, DOCS. #3508 a # 3512, *Representação da Mesa da Inspeção da Bahia contra o protesto apresentado em juízo por João Cardodo de Miranda*, 02/06/1758.

viagens para a Costa da África, sendo registradas pelas correspondências trocadas entre os oficiais da administração colonial e os secretários e ministros régios.

No TSTB, foram encontradas sete viagens, cujo proprietário da embarcação era Joaquim Ignácio da Cruz. Entre os anos de 1748 e 1760, três embarcações de sua propriedade "frequentaram" outras partes que não o "Reino". Das sete viagens realizadas por essas embarcações, cuja propriedade lhe era atribuída, todas tinham como destino a região ocidental da Costa da África – (Baía do Benin, Baía de Biafra e Ilhas do Golfo da Guiné)[371]. Em uma delas Cruz dividia a propriedade da embarcação com Dozio Golçalves Silva, que pode ser Theo**dosio Gonçalves Silva**, já citado anteriormente, outro grande comerciante e armador de navios que preparara e armara um navio a ele associado. Já de seu "companheiro", Antonio Cardoso dos Santos, sócio provável na "Casa comercial" de que eram proprietários, foi possível identificar dezesseis viagens, cujo destino era a Baía do Benin. Em duas delas, dividia a propriedade da embarcação com Inocêncio José da Costa e Maria Luciana Trindade. Aqui é importante destacar que ambos não foram citados por Caldas, no entanto o primeiro, posteriormente, veio a se tornar um importante "homem de negócio" da praça da Bahia e a segunda tratava-se de uma mulher, atividade raramente desempenhada por esse segmento social[372].

A presença do nome de Cruz na relação dos "homens de negócios" que já atuavam na praça da Bahia, em 1759, ocupando uma posição privilegiada, considerado por Caldas com conhecimento suficiente "nos preceitos mercantis e capacidade para freqüentar o comércio", pode sugerir algumas explicações. Talvez antes de chegar à colônia, já desenvolvesse atividades comerciais no Reino, ou desfrutasse de privilégios em razão de uma suposta associação entre o então Vice-Rei – Conde de Athouguia – e os administradores do contrato do Tabaco e grandes comerciantes – João Dias da Cunha, Theodosio Rodrigues de Faria e o próprio Cruz[373]. O fato é que com os lucros obtidos em seus negócios e nas viagens realizadas no comércio com a Costa Ocidental Africana, seu "cabedal" alargou-se de tal maneira que, em 1757, dois anos antes da publicação da obra de Caldas, duas correspondências enviadas ao

[371] TSTD, *viagens*, #50708, #46695, #49598, #50764, #47614, #50830, #50803, 16/05/2011.
[372] Idem. No mesmo banco de dados foram encontradas outras embarcações que pertenceram a estes últimos proprietários. Com o andamento da pesquisa creio ser possível encontrar mais informações sobre eles.
[373] D. Luis Pedro Peregrino de Carvalho Meneses e Ataíde – Conde de Athougia – governou a Capitania de 12/1749 a 10/1754. Durante o seu governo, estreitou laços com o Rei do Daomé que, ao dominar a Fortaleza de Ajuda, tratou de enviar uma comitiva com dois mensageiros para estabelecer acordos comerciais. Somando-se a isso, desfalques e irregularidades na cobrança "dos dinheiros dos defuntos e ausentes" atribuídos ao Juiz de Fora – Wencelau Pereira Silva – tenha levantado suspeitas por parte das autoridades régias. Tanto que, em 1752 uma portaria régia ordenava que o desembargador João Eliseu de Sousa averiguasse uma suposta associação entre os administradores do contrato do tabaco e o Conde de Athougia. AHU-CA, Bahia, CD#01, , Cx.#05, Doc.# 730, , 01/12/1752.

ministro Sebastião José de Carvalho e Mello pelo então Vice-Rei e Governador Geral da Capitania, o Conde dos Arcos, deixam evidente o grau de importância que este "homem de negócio" desempenhava junto às elites mercantis portuguesa e colonial e ao poder central português.

Em abril daquele ano, o Conde dos Arcos informava a Sebastião José de Carvalho e Mello os encaminhamentos tomados ante as ordens a serem seguidas para instituição e estabelecimento da nova "Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro" que teria, na Bahia, como administrador Joaquim Ignácio da Cruz. Recomendação feita e aceita, tanto pela Câmara quanto pelo Vice-Rei, que daria total "apoio e ajuda necessárias a tão utilíssimo" empreendimento, diligência e aval do "Ministro de S. M." [374]. A segunda correspondência, enviada pelo Conde dos Arcos, pouco tempo depois, deve ter suscitado uma grande discussão entre as elites locais, "homens de negócio", senhores de engenho, lavradores de cana e de tabaco e mineiros, dividindo a opinião de "todos os habitantes da América portuguesa" e deixando os Conselheiros do Rei desconfiados de uma suposta relação entre Cruz e o Governador, já que quase uma década depois Cruz retorna a Lisboa em cumprimento a uma ordem régia.

Um ofício enviado, em maio do mesmo ano, pelo Vice-Rei ao Secretario de Estado Sebastião Mello, encaminhava uma "representação dos comerciantes da Bahia em que pediam autorização régia para organizarem uma Companhia com o monopólio do comércio da Costa da Mina e outros portos da África". Ao mesmo tempo, o documento não só apoiava a iniciativa dos comerciantes locais, como tecia todo um arrazoado de argumentos a favor da aprovação da empresa. À representação enviada ao Vice-Rei, foi anexado o requerimento suplicando a aprovação régia do pedido e o estatuto concernente à organização da referida companhia, pelos principais negociantes desta Praça[375].

A decisão régia de não acatar o pedido constante deste oficio procurava atender às reiteradas solicitações feitas pelos oficiais da Câmara, donos de engenhos e lavradores de açúcar e tabaco que se queixavam da falta e carestia de escravos, patrocinados "por certos negociantes que faz[iam] o comércio do resgate de escravos". A tentativa, por parte da Coroa Portuguesa, de restituir o controle desse comércio que esteve por diversas décadas nas mãos de um pequeno grupo, que mantinha um "quase monopólio" na região da Costa da Mina[376],

[374] AHU-CA, *Bahia*, CD#02, Cx.#13, Doc#2360 a #2375, 29/04/1757.
[375] AHU-CA, *Bahia* , CD#02, Cx.#15, Doc#2804 a # 2807, 04/05/1757.
[376] Concordo com Silvia Lara quando afirma que esta provisão determinou o fortalecimento das Casas de Inspeção, cuja alçada vinha sendo questionada pela Junta da Administração do Tabaco. As constantes disputas entre os comerciantes de escravos e do tabaco envolvia não só a qualidade e quantidade do produto, como

teve como resposta imediata dos "homens de negócios", desta praça, a iniciativa de criação da *Companhia Geral da Guiné*. Encabeçando o "movimento" estavam Joaquim Ignácio da Cruz e outros negociantes da Colônia, inclusive seu "companheiro", dos Santos, que procuravam perpetuar o controle do comércio na região e que lhes foi, de antemão, negado[377].

A ampla troca de correspondências entre a administração régia na colônia e a Corte indica que Joaquim Inocêncio da Cruz também se dedicava à atividade mercantil. Foi procurador dos "Contratadores Gerais do tabaco", juntamente com Antonio Cardoso dos Santos[378], e "dos direitos dos escravos, e marfim do Reino de Angola"[379], junto a Manoel José de Carvalho. Enquanto procurador geral do tabaco, associou-se a outros negociantes recém chegados de Portugal – João Lopes Rosa e André Moreno – e auxiliou em um projeto que visava ao melhoramento da cultura do tabaco e da produção de rapé, em "Cachoeira e Muritiba"[380]. Recebeu elogios pelos serviços prestados, a ponto do Conde dos Arcos propor ao Primeiro Ministro do Reino, que lhe fosse dado em recompensa o "Hábito da Ordem de Cristo"[381].

No que diz respeito à administração do contrato dos direitos dos escravos e marfim no Reino de Angola era de se esperar que Cruz ou seu "companheiro" tivessem participação nos negócios com a região central ou oriental da África, contudo isso não ocorre. O que pôde ser levantado, até agora, é que nenhum comércio foi estabelecido, em nome deles, nestas regiões. Em 1764, enquanto "homem de negócio", Cruz chegou a ocupar o cargo de deputado da "Mesa de Inspeção". Talvez a experiência acumulada, ao longo dos anos como procurador geral dos contratadores do tabaco e proprietário de uma casa mercantil, tenha "facilitado" seu desempenho, não só nas atividades de controle da carga dos navios – principalmente na carregação de tabaco e açúcar – que saiam e entravam em Salvador, como também na

---

também rivalidades entre os procuradores do contrato e a Mesa de Inspeção da cidade. Esta questão será aprofundada em outro momento. LARA, Silvia H., *Op Cit*.

[377] AHU-CA, *Bahia*, DOCS #2804 a #2807, 04/05/1757..

[378] AHU-CA, *Bahia*, CD#02, Cx.#19, Doc.#1356 - #1363, Cx.#08, CD#02; Doc.#2360 - #2359, Cx.#13, CD#02; Doc.#3540-#3541, 02/09/1758. Trata-se de correspondências trocadas com autoridades da administração régia na colônia. Nestes documentos *Joaquim Ignácio da Cruz* é citado como procurador dos contratadores portugueses *Duarte Lopes Rosa* e *Antonio Francisco Jorge*, juntamente com *Antonio Cardoso dos Santos* e *João Lopes Rosa*. Do primeiro, falaremos mais adiante e o segundo, provável irmão de *Duarte Lopes Rosa*.

[379] ANRJ, Alfândega da Bahia, Cd, 141, Lv.11-1754-1828. João de Castro Guimarães era sócio de Estevão José de Almeida e, Joaquim Ignácio da Cruz o procurador de João, na Bahia. Já Manuel Eleutério de Castro e Rodrigo de Sande de Vasconcellos eram cessionários, junto com Estevão José de Almeida na "[ar]rematação do contrato dos direitos dos escravos, e marfim do Reino de Angola", no período de janeiro de 1760 a dezembro de 1766. Todos "homens de negócio" portugueses. Cd. Proj Regate.

[380] AHU, Anais da BN, VOL 31, DOC #3275, p. 265, 17/12/1757.

[381] AHU, Anais da BN, VOL 31, DOC #3582, p. 289, 14/09/1758.

provedoria da alfândega[382]. Não foi possível precisar durante quanto tempo exerceu tal atividade, pois, em julho do mesmo ano, foi chamado de volta a Portugal[383].

Apesar de Cruz declarar "frequentar" o comércio para o "Reino", seu nome não aparece mais associado às viagens marítimas, seja como participante direto da empresa mercantil, seja como proprietário de navios. No entanto, tudo indica que dela participava ao atuar como procurador de importantes negociantes portugueses instalados no "Reino" e respondendo, na Bahia, pela administração dos contratos em todos os seus aspectos jurídicos e econômicos, inclusive, aqueles inerentes à atividade comercial, como a armação dos navios "licenciados" que faziam as rotas de comércio para o "Reino" e "geralmente". Pelo que foi possível constatar até agora, seus negócios não foram adiante aqui na Bahia, talvez porque os tenha deixado com seu sócio e irmão Francisco José da Cruz, porquanto em maio de 1765, menos de um ano após seu retorno forçado[384], o Governo interino da Capitania recebia ordens do Desembargador José Ribeiro Gomes para "proceder à imediata cobrança de todas as dívidas que havia às casas de Joaquim Ignácio da Cruz e de seu irmão [...]"[385].

Diferente dele, Antonio Cardoso dos Santos deixou mais registros sobre sua permanência aqui na Colônia. Português, natural da freguesia de Santa Marinha de Vila Nova de Gaia, situada à margem esquerda do Rio Douro, bispado do Porto, norte de Portugal, veio para a Colônia e por aqui ficou até a sua morte[386]. Em fins de 1759, possuía "Casa [Comercial]" e também, se declarava fazendo comércio para o "Reino e geralmente". Não obstante ter seu nome associado ao de Joaquim Ignácio da Cruz e ao seu irmão, seus negócios tiveram continuidade e prosperaram mesmo após o regresso de seu sócio para o Reino.

As várias representações, pareceres e atestados assinados junto a outros comerciantes da praça da Bahia, confirmam que Antonio Cardoso dos Santos, além de cuidar dos negócios da arrematação dos contratos régios, mexia, efetivamente, com a navegação marítima. Possuía navios mercantes nas frotas portuguesas que navegavam para o Reino, Costa da Mina e Índia,

---

[382] AHU-CA, *Bahia*, DOC #6440, Cx#034, CD#05, 13/01/1764. Trata-se de um ofício da "Mesa de Inspeção" informando sobre a quantidade de tabaco e açúcar que havia sido carregado no "corsário N.S.das Mercês", assinado por *João Bernardo Gonzaga, José Álvares da Silva, Mathias Vieira Lima de Menezes* e o próprio *Joaquim Ignácio da Cruz*.

[383] AHU-CA, *Bahia*, DOC #6623, Cx.# 035, CD#05, 11/07/1764.

[384] *Idem*

[385] AHU-CA, *Bahia*, CD#05, CX.#036, DOC# 6827. Governava a Capitania, por morte do Marques do Lavradio, uma Junta nomeada por carta régia de 15/04/1761, formada por D. Frei Manuel da Santa Inês, antigo bispo de Angola e atual Arcebispo da Bahia, o Chanceler José Carvalho de Andrade e o Cel. mais antigo Gonçalo Xavier de Barros Alvim. Esta Junta permanece no governo até 25/03/1766.

[386] ASCM, Livro nº 04, Termos de Irmão, fl.353v. Foi sepultado em em S. Francisco a 21/10/1786. Outras informações sobre este comerciante podem ser encontradas em RIBEIRO, Alexandre V. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil* (c.1750-c.1800), Tese de doutorado, UFRJ: Rio de Janeiro, Maio/2009, pp. 377-9.

transportando produtos diversos, mercadorias e pessoas, tendo, inclusive, feito parte da comissão dos "homens de negócio da Cidade da Bahia" que propôs a criação da *Companhia Geral da Guiné*[387].

Em 1768, compondo sociedade com Clemente José da Silva e Frutuoso Vicente Viana, ambos grandes comerciantes na Bahia, arrematou o contrato dos dízimos reais pelo valor de 125.000 cruzados[388]. Alguns meses depois arrematou o ofício de Tesoureiro Geral da Capitania, tornando-se funcionário régio e recebendo, por determinação da Coroa, "o ordenado de 3000 cruzados, como recebiam os Escrivães das Juntas da Administração da Fazenda", até o fim de sua vida[389]. Três anos mais tarde, foi admitido como "Irmão de maior condição" na Santa Casa de Misericórdia, vindo a se casar, posteriormente, com D. Ana Joaquina de São Miguel, que assumiu os negócios da família após sua morte em 1786[390].

Foi no início dos anos setenta do setecentos que alcançou o auge dos negócios, tendo sido nomeado o primeiro Tenente Coronel e, posteriormente, Coronel do "Distinto Regimento dos Úteis" e apontado "não só [como o] negociante mais abonado desta Praça, mas entre os mesmos comerciantes o de maior consideração"[391]. Nem por isso, livrou-se de ter um navio seu – a Sumaca portuguesa N. Sª. da Assunção, Santo Antonio e Almas – apreendida pelos ingleses, no "Castelo holandês da Mina, [quando] se acha[va] [aí] ancorada para negociar em escravos"[392].

A partir da análise dos dados apresentados, pode-se concluir que a geografia do comércio aponta para uma classificação hierarquizada do grupo mercantil que atuava na Capitania da Bahia. Esta hierarquia, explicitada nas próprias declarações feitas por estes agentes do comércio e registrada pela pena tendenciosa de Caldas, distinguia uma elite comercial, encabeçada pelos homens de negócio, [de todas as mais pessoas que vivem de algum gênero [...]". Os locais que "frequentavam" e que compunham as rotas comerciais estavam intimamente ligados à importância que estes grandes comerciantes desempenharam no funcionamento e manutenção da economia mercantilista da coroa nos domínios

[387] AHU-CA, *Bahia*, DOC #2804 a #2807; DOC #3500, #DOCs 3540-1; DOC #8245,
[388] AHU-CA, *Bahia*, DOC #7903 e #7904 e DOC#8006 e #8007.
[389] Carta régia enviada ao Governador Conde de Pavolide em 29/12/1769. Após sua morte em 21/10/1786, o ofício de Tesoureiro mor foi passado ao seu filho Pe. Antonio Cardoso dos Santos que o ocupava ainda em janeiro de 1799. AHU-CA, *Bahia*, DOC#8126, Cx..#44, CD#06.
[390] Esta senhora tornou-se uma importante "mulher de negócio", inclusive tornando-se sócia em algumas armações de navios a sua mãe, Ana Quitéria do Nascimento e a já citada, Maria Luciana da Trindade. No livro de bangüê foram encontrados diversos registros de enterros de africanos novos de propriedade da sua "casa" comercial e na lista do *slave trade* foram encontrados reze navios de sua propriedade, provavelmente aqueles herdados do marido.
[391] AHU-CA, *Bahia*, DOC #28.839, Cx.#144, CD#24, 20/06/1806.
[392] Analisaremos esta apreensão em outra oportunidade. AHU-CA, *Bahia*, DOC#11.172 a #11.175, Cx.#58, CD#08, 31/01/1783.

portugueses. A identificação dos destinos das viagens a partir das declarações dos negociantes que atuavam no comércio entre a Bahia e Angola, no período histórico investigado neste estudo, foi elemento significativo para a composição da lista de comerciantes a ser apresentada no último item deste capítulo.

É importante ressaltar que a consulta aos livros de Bangüê foi enriquecedora, considerando o objetivo deste capítulo. Suas informações foram significativas para a indicação dos nomes da lista de comerciantes elaborada a partir deste estudo. Os comerciantes baianos que mantinham negócios com e nas praças de Luanda e Benguela, assim como os seus agentes de negócio estabelecidos nos dois lados de Atlântico, puderam ser identificados através dos registros de enterramento de seus escravos. Através das guias do banguê foi possível identificar não somente as redes comerciais e de parentesco constituídas entre esses homens e mulheres, como também ajudaram na reinterpretação dos números encontrados do contingente de africanos centro-ocidentais desembarcados em Salvador no período estudado.

3.4 OS COMERCIANTES NO LIVRO DE BANGUÊ

O Livro de Banguê menciona vários comerciantes associados ao comércio de escravos, pelos portos da África Centro-Ocidental. Sobretudo na década de 1780, aparecem em destaque Hermenegildo Neto da Silva que, entre 1781 e 1795, era proprietário de dezenove navios que foram à Costa Africana; Inácio Antunes Guimarães com dezoito embarcações, enviadas para o mesmo destino, entre 1781 e 1819; João Barbosa de Madureira com oito embarcações, entre 1781 e 1814; José Pereira Lopes com dez embarcações, entre 1779 e 1785; Manoel Joaquim Álvares Ribeiro com dezenove embarcações, entre 1797 e 1813; e Capitão Manuel de Souza Guimarães e Cia. que, no comando de nove embarcações, esteve nas regiões centro-ocidental e oriental da África, entre 1779 e 1799, em sociedade com outros negociantes.

Outros negociantes constam dos registros destes livros: Manuel Marques da Silva e provavelmente seu irmão André Marques da Silva, com vinte e duas embarcações, entre 1789 e 1814, Pedro dos Passos Monteiro, pilotando dez embarcações que estiveram na região Centro-Ocidental da África entre 1781 e 1803, Adriano de Araújo Braga com treze embarcações que seguiram na mesma direção entre 1794 e 1817 e Bernardino de Sena e Almeida com sete embarcações, entre 1789 e 1800.

Em meio a este universo masculino, o *livro do banguê* traz informações reveladoras para os estudos de gênero. Sabe-se que são cada vez mais frequentes os estudos que apontam para a participação das mulheres enquanto personagens ativas, atuando em diversos setores da sociedade e assumindo múltiplos papéis. São escravas, "pretas forras", "sinhazinhas", proprietárias de terras e comerciantes que marcam presença numa sociedade extremamente assinalada por rigorosas estruturas de gênero, posição social e cor da pele. No entanto, pouco se conhece sobre a participação de mulheres no comércio de "grosso trato" e muito menos no comércio transatlântico de escravos. A partir da leitura dessa fonte, foi possível identificar algumas participantes dessa atividade na Bahia que, via de regra, tornavam-se senhoras proprietárias de navios e, seguramente, de "casas" comerciais, após a morte de seus maridos. Estas "viúvas" podem ser chamadas "donas" baianas[393].

[393] O termo "dona" aqui utilizado vem da abreviação "D" antes dos pré-nomes de cada mulher. Tudo indica que essas mulheres ocupavam um lugar social importante e semelhante àqueles das chamadas "donas" de Portugal, Angola e Cabinda. Na Bahia essas mulheres também são identificadas pela documentação como "viúva" de determinado negociante. Ver entre outros SILVA, Maria Beatriz Nizza., *Donas e Plebéias na sociedade colônia:* Lisboa: Ed. Estampa, 2002; HAVIK, Philip., "Matronas e mandonas: parentesco e poder feminino nos rios de Guiné" (séc. XVIII) in PANTOJA, Selma. (org.) et alii, *Entre Áfricas e Brasis*: Brasília: Paralelo/São Paulo: Marco Zero, 2001, pp.13-34; PANTOJA, Selma. "Donas de 'arimos': um negócio feminino do abastecimento de gêneros alimentícios em Luanda" (séc. XVIII e XIX), in PANTOJA, Selma. (org.) et alii, *Entre Áfricas e Brasis*: Brasília: Paralelo/São Paulo: Marco Zero, 2001, pp. 35-50; CANDIDO, Mariana P., "Gênero e

Esta documentação, em contato com as fontes cartoriais e com o *Slave Trade Database,* possibilitou identificar algumas "donas" proprietárias de navios: Ana Joaquina de São Miguel Cardoso com treze embarcações entre 1787 e 1792, Ana Quitéria do Nascimento e Castro com uma embarcação em 1789, Ana Luisa de Cristo com duas, entre 1793 e 1794 e Maria Luciana da Trindade com cinco, entre 1780 e 1788. Igualmente, foi identificada D. Ana de Souza Queiroz Silva que, apesar de não aparecer no banco de dados, aparece em outras fontes como defensora de "seus incontestáveis direitos na aplicação de sua grande fortuna e direção dos negócios do marido"[394]. Foi possível encontrar ainda Domingas Maria do Sacramento, citada no capítulo 2, que, apesar de não ser proprietária de navio, possuía uma "casa" comercial e recebeu pelo menos um carregamento de escravos, vindos de Benguela na corveta *Levante*, da conta de seu marido, Nazário Marques da Silva, residente nesta mesma cidade.[395]

Quanto aos comerciantes residentes em Luanda e Benguela, foram identificados: o Ten. Geral Francisco Xavier de Macedo Ferreira, o Sgto. Antonio José de Barros, Antonio José Pinto Sirqueira e o já mencionado Nazario Marques da Silva, moradores em Benguela. Dos comerciantes moradores em Luanda, foram identificados Sebastião José Meneses Ribeiro, Luis Freitas Mattoso da Conceição, Cel. Martins da Costa, Manuel José de Souza Lopes e João Barbosa Rodrigues. As pesquisas bibliográficas vêm contribuindo com informações valiosas para compor as relações comerciais e entender as redes sociais constituídas por esses homens.

Com a identificação dos comerciantes gerada a partir dos livros do bangüê em confrontação com as demais fontes, ampliaram-se, sobremaneira, as relações até aqui encontradas. Alguns desses negociantes estabelecidos na Capitania da Bahia receberam navios transportando escravos vindos dos portos da região centro-ocidental da África e constituíram outras redes comerciais, formadas com mercadores instalados no Reino, no interior da Colônia, em outros portos da América Portuguesa, da África e Índia. Desse modo, é possível ressaltar a importância que a região continuou a ter como uma grande fornecedora de escravos, ainda durante a segunda metade do XVIII, apesar da importância que a região ocidental da África passou a ter nesse momento.

---

mobilidade social: as donas em Benguela", 1750-1850, in *III Encontro Internacional de História de Angola*: Para uma elaboração da História Geral de Angola: das Sociedades Antigas à Época Contemporânea, Luanda:25 a 28/09/2007, pp. 01 a 18, e CAPELA, José., *Donas, senhores e escravos:* Porto: Ed. Afrontamentos, 1995.

[394] ALVES, Marieta., *Op. Cit*., vol. XXXVI, nº. 73, p. 153.

[395] ASCM, *Livro de Bangüê*, maço 1264, 1792-1815, fl.22 e TSTD, *Op. Cit.*, # 48724.

A partir desses nomes, delinearam-se práticas de comércio constituídas pelos "homens de negócio" que circularam em diversas partes do Império Português, com a conivência e incentivo da Coroa, que necessitava dos seus mercados para manter a presença da metrópole em seus domínios. Percebe-se que a formação e os mecanismos de desenvolvimento que dinamizavam a mobilidade social neste diversificado grupo mercantil estiveram associados a pilotos, armadores, administradores de contratos, mercadores, oficiais régios e "homens de negócios", que se envolviam nas atividades comerciais em níveis diferentes de participação, de modo a permitir uma permuta de papéis e abarcar as diversas praças mercantis de domínio português. E, finalmente, foram identificados elementos desse comércio que permanecem como prática usual e frequente ainda no século XIX.

3.5 LISTA DE COMERCIANTES ESTABELECIDOS NA CAPITANIA DA BAHIA E EM ANGOLA

A lista de comerciantes a ser apresentada é resultado da análise das relações de Caldas, especialmente, a quinta e última. Entretanto, as relações de Marieta Alves e Borges de Barros também contribuíram, especificamente, para as análises comparativas entre os nomes dos comerciantes que não constavam na relação de Caldas, provocando a ampliação da busca de documentos que pudessem esclarecer as razões do silêncio de Caldas. Outro destaque na composição da lista, fruto desta pesquisa, foi a consulta aos livros de bangüê que possibilitaram identificar e localizar outros comerciantes não incluídos nas relações citadas.

Convém ressaltar que todos os comerciantes aparecem subscritos nas correspondências oficiais (representações, alvarás, provisões e ordens régias) e em diversas fontes referidas ao longo deste trabalho. Na composição da lista, além do critério já referido, ser agente de negócio em diferentes categorias, outros foram agregados ao eixo condutor. O primeiro deles foi identificar elementos importantes, entre a documentação consultada, considerados nas relações anteriores, como ter alcançado "notoriedade" na praça baiana e nela ter permanecido, de meados do XVIII às primeiras décadas do XIX. Outro critério foi investigar a característica dos negócios empreendidos por estes "homens do comércio", as redes comerciais compartilhadas e as múltiplas conexões estabelecidas entre estes negociantes da Bahia e a região da Costa centro-ocidental da África (em especial os portos de Benguela, Luanda, Cabinda) e as diferentes áreas do Império Português. Acrescente-se aqui que os nomes que compõem a lista representam um expressivo grupo de pessoas, pertencentes à sociedade colonial baiana, envolvidas com as mais diversas atividades mercantis, cujas experiências e

formas de atuação podem contribuir significativamente para entender as redes sociais e conexões estabelecidas nas regiões de domínio português. Os desdobramentos de redes sociais, originárias da atuação desses homens de negócios, suas casas comerciais e lojas, nomeação de procuradores para representar os comerciantes da Bahia nos sertões das Minas Gerais, Luanda, Benguela, Moçambique e demais partes, arrendamentos de contratos dos dízimos reais, participação de homens e mulheres pretos forros nomeando procuradores, depositários e consignatários entre os comerciantes de grosso trato foram dados observados e considerados na composição da lista apresentada nesta pesquisa.

Cabe lembrar que a lista de comerciantes, num total de 41, apresentada, foi elaborada e organizada a partir do cruzamento de todas as fontes citadas e analisadas, consoante os critérios de seleção mencionados.

A partir da lista de comerciantes composta e apresentada no (Quadro 6, p.171), é possível verificar que 16 (dezesseis) nomes fizeram parte da relação dos 120 nomes citados por Caldas. 11 (onze) constavam nas relações de Alves e Borges e a maior parte, num total de 28 (vinte e oito), surgiu durante o levantamento feito nos livros de Bangüê. Analisando mais detidamente, percebe-se, por vezes, que esses nomes apareceram, concomitantemente, em Caldas, Borges, Alves e nos Livros de Bangüê. Em outras só foram registrados por Borges e Alves, ou exclusivamente por Caldas. Os critérios de composição, elencados acima, não se esgotam em si mesmos. A disponibilidade de fontes, que permitiu um maior conhecimento sobre esses comerciantes e suas redes comerciais, também fez parte da opção por excluir ou incluir nomes das referidas relações na lista apresentada.

Vale destacar que as relações elaboradas por Caldas surgiram no contexto específico da produção do seu texto. Afinal, foi uma obra escrita por encomenda da Academia dos Renascidos (lugar das elites intelectuais, políticas e de relevante papel socioeconômico) criada na Capitania. A extensão da Relação de Caldas, incluindo nomes que não tinham grande relevância econômica para serem considerados “homens de negócio”, talvez tenha sido a maneira encontrada por ele, para prestar serviço a determinados membros da elite colonial, tendo em vista alcançar privilégios para sua ascensão social. Convém lembrar que, numa sociedade de Antigo Regime, era permitido a indivíduos oriundos de uma família de oficiais mecânicos, como foi o caso de Caldas, alcançar, através de redes clientelares, estrategicamente bem constituídas, a tão ambicionada habilitação da Ordem de Cristo.

QUADRO 6 – COMPOSIÇÃO DA LISTA DE COMERCIANTES

COMERCIANTES ESTABELECIDOS NA CAPITANIA	ALVES	BANGUE	BORGES	CALDAS
Adriano de Araujo Braga		X		
Antonio da Silva Lisboa	X		X	
Antonio José Coelho (Antonio José Martins Piloto)		X		
Antonio Marques da Silva e Manoel/José (Irmãos)/Antonio Marques da Silva Rocha (Filho)		X		
Antonio Rabunhado de Oliveira		X		
Bento Fernades Galiza				X
Bernardino de Sena E Almeida		X		
Felix Manuel Dias				X
Hermenegildo Neto da Silva		X		
Ignacio Antunes Guimarães		X		
Inocencio Jose da Costa (E Irmãos)	X		X	X
João Barbosa Madureira (Varios Pilotos)		X	X	
João Dias da Cunha		X		X
Joaquim Ignacio da Cruz (Administração Publica)		X	X	X
José de Souza Reis (Navio Apreendido)	X			X
José Pereira Lopes			X	
Luis Coelho Ferreira	X		X	X
Luis da Silva Pinto		X	X	X
Manuel Alvares de Carvalho	X		X	X
Manuel Dantas Barbosa				X
Manuel do O' Freire	X	X	X	X
Manuel Joaquim Alvares Ribeiro		X		
Manuel de Souza Guimarães & Cia.		X		
Pedro dos Passos Monteiro (Piloto)		X		
Pedro Rodrigues Bandeira (Pai)	X			X
Simão Pinto de Queiroz	X			X
Tomaz da Silva Ferraz	X			X
COMERCIANTE E SUAS ESPOSAS				
Antonio Cardoso dos Santos e (Viúva) Ana Joaquina de São Miguel Cardoso	X	X	X	X
José De Frias e (Viúva) Maria Luciana Da Trindade		X		
Manuel Ferreira de Barros e (Viúva) Marina Joaquina de Barros		X		
Manuel Lourenço da Costa e (Viúva) Ana Luiza de Christo		X		
Theodosio Gonçalves da Silva e (Mulher) D. Ana de Sousa Queiroz Silva	X		X	X
COMERCIANTES ESTABELECIDOS EM ANGOLA				
Moradores em Benguela				
Antonio José de Barros		X		
Antonio José Pinto Sirqueira		X		
Francisco Xavier de Macedo Ferreira		X		
Nazario Marques da Silva		X		
Moradores em Luanda				
João Barbosa Rodrigues		X		
Luis Freitas Mattoso da Conceição		X		
Manuel José de Sousa Lopes		X		
Martins da Costa		X		
Sebastião José Meneses Ribeiro		X		

Fonte: ALVES, Marieta., *Revista de História*, vol. XXXI, nº. 63, pp. 133-142, 1965; vol. XXXIV, nº. 69, pp. 91-98 e nº. 70, pp. 537-543, 1967; vol. XXXVI, nº. 73, pp. 153-160, nº. 74, pp. 425-434, 1968; vol. XL, nº. 81, pp. 179-183, 1970; vol. XLII, nº. 86, pp. 475-481, 1971; BARROS, Francisco B., "Relação dos Armadores de Naus que fazem o Comércio com os Portos da Costa D'África", in *Novos documentos para a história colonial*, Anais do Arquivo Publico, v.20, Salvador: Impressa Oficial da Bahia, 1931, pp.82 a 84; CALDAS, José Antonio., *Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, in Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 57, Bahia: Seção da Escola de Artífices da Bahia, 1931, pp.316-22.

CAPÍTULO 4

DAS ROTAS DO COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO PARA OS LIVROS DE BANGUÊ

> Cidade do Salvador, freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia, bairro da Praya, abril de 1768: seis escravos novos, vindos de Angola na Nau Santa Rosa, foram enterrados pelo "banguê" no adro da igreja da Conceição[396].

Apresentar as relações comerciais estabelecidas entre a cidade da Bahia e os principais portos da região centro-ocidental africana é o objeto deste capítulo. Para tanto, serão identificadas as redes e conexões mercantis tecidas entre estas praças comerciais. Todavia, como premissa para investigá-las é fundamental perceber o representativo número de africanos transportados desses portos para o de Salvador, registrados nos livros de bangüê, para conhecer as características da dinâmica comercial nas rotas mercantis que envolviam pessoas e produtos que circulavam entre os dois lados do atlântico.

4.1 UM *BANGUÊ* DE POSSIBILIDADES

Inicialmente, faz-se a abordagem de uma das principais fontes pesquisadas para a construção deste capítulo, os livros de banguê. Neles registravam-se as taxas pagas pelos enterros de escravos, de pessoas pobres e de indigentes, realizados numa esquife denominada na Bahia de *banguê*. Esses serviços "do dever e obra", feitos pela Irmandade da Santa Casa de Misericórdia, "no particullar de dar a sepultura a todos os escravos", "[...]visto ser obra de tanto merecimento a deus", passaram a ser oferecidos pela irmandade, a partir de outubro de 1693, para que os senhores pudessem fazer as exéquias de seus cativos[397]. Ao custo inicial de dois cruzados[398], o serviço prestado, exclusivamente, pela Irmandade da Misericórdia incluía a despesa do esquife[399], propriamente dito, dos negros para transladar o corpo, dos "vestidos,

---

[396] ASCMB, *Livro 06 do Banguê,* nº 1261 (1764-1772), fl. 147v, 22/04/1768.

[397] ASCM, "Termo de acordão que a mesa tomou sobre o novo esquiffe" *Livro de Acórdãos,* nº14 (1681-1745), fl.31v.

[398] O valor de dois cruzados definido no referido termo de acórdão prevaleceu pela maior parte dos séculos XVIII e início do XIX. Em meados do século XVIII, equivalia a $800 (oitocentos) réis por cada exéquias realizada.

[399] O esquife usado para o enterro dos escravos era uma espécie de liteira (rede) amarrada em uma vara e carregada por dois escravos, um de cada lado. Russel-Wood declara que os "esquifes [bangüê] eram pouco mais do que simples tábuas". Para o século XVII e XVIII, não foram encontrados registros gráficos desses esquifes, entretanto, no inicio do século XIX, Debret e Rugendas registraram imagens que podem representar o bangüê

capella e mais paramentos" despendidos pela irmandade por cada enterro realizado (ver Anexo 8.6, p.243)

Cabia aos "padres capelães do esquife" de cada freguesia recolher e repassar, mensalmente, as quantias pagas pelos senhores ou responsáveis, por cada morto, à secretaria da Santa Casa de Misericordia. Ao final de cada trimestre, o padre capelão recebia da irmandade o pagamento por todos os "enterros do banguê" realizados naquele período. Por cada um, a Santa Casa pagava ao padre capelão, em torno de $240rs (duzentos e quarenta réis). Os registros do livro 06 do banguê corroboram estas afirmações. Em 30/06/1766, o Reverendo Padre Sacristão de Nossa Senhora da Conceição da Praia, Máximo Pereira da Silva, recebeu 32$400rs (trinta e dois mil e quatrocentos réis) referentes a 135 enterros do banguê, "que foram ao Adro da dita Sua freguesia". Já o Padre Sacristão, Manoel Barbuda de Figueredo, da freguesia de São Pedro, em 06/07/1766, recebeu a importância de 6$480, "por 27 enterros, que foram ao Adro da dita Sua Freguesia, nos meses de abril, maio e junho". Em 27/08/1765, "Antonio Feliz de A[R]omarim Barboza, Sacristão atual da freguesia de Santo Antonio, além do Carmo" recebeu 2$400rs (dois mil e quatrocentos réis) por "dez enterros que foram a sepultar ao Adro da dita sua freguesia desde 27 de agosto a novembro de 1766"[400].

Note-se que a freguesia da Conceição da Praia, a segunda mais povoada, era o lugar onde se localizavam os ancoradouros e trapiches utilizados pelas diversas embarcações provenientes dos mais diferentes portos e regiões que aportavam na cidade da Bahia. Esta freguesia era o endereço dos armazéns, "casas" comerciais e das inúmeras "lojas de porta aberta" para onde eram levadas as mercadorias recém desembarcadas, inclusive os escravos novos chegados dos diversos portos africanos. Era também o principal endereço das residências dos negociantes estabelecidos na cidade e dos mercadores, pilotos, marítimos, homens do mar e escravos que pelo local circulavam, razão pela qual se registrou o significativo total de 135 enterros realizados, contra os 27 feitos na freguesia de São Pedro e apenas 10 da freguesia de Santo Antonio, além do Carmo[401].

---

usado na Bahia. Vide (Anexo 8.6) RUSSELL-WOOD, A.J.R., *Fidalgos e filantropos:* a Santa Casa da Misericórdia da Bahia, 1550-1755, Brasília: Ed. UNB, 1981, pp.175. Vide ANEXOS.

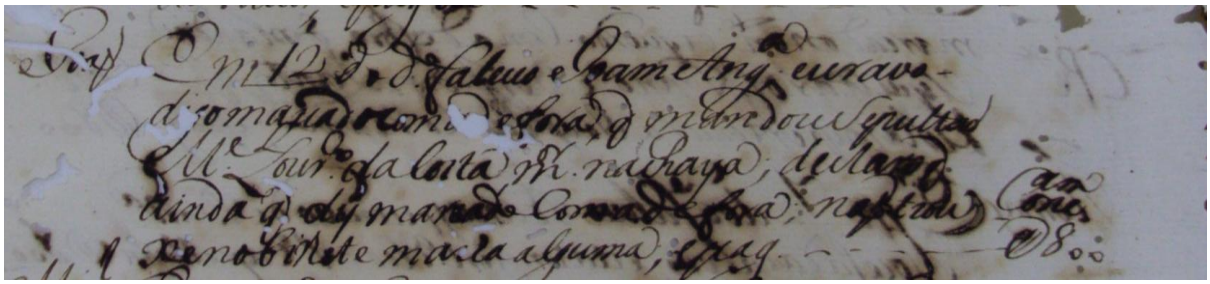
[400]ASCMB, *Livro 06 do Banguê*, nº 1261 (1764-1772), fls. 77v e 94v, 30/06, 06/07/1766 e 27/08/1766, respectivamente.

[401] Em meados do sáculo XVIII (1759), Salvador contava com uma população estimada em 56.346 habitantes, distribuídos por nove freguesias urbanas e dez freguesias suburbanas. Estes números pouco foram alterados durante os cinquenta anos seguintes. A segunda freguesia mais populosa, a Conceição da Praia, contava com 8.017 almas, a de Santo Antonio, além do Carmo, 3.000 e a de São Pedro Velho, 6.680 almas residentes. Sobre os censos demográficos no período colonial ver: AZEVEDO, Thales de., *Op. Cit.,* p.181-200.

Cada defunto sepultado tinha registrado num “bilhete”, quando possível, dados como nome do defunto e do responsável financeiro pelo enterro, endereço da residência e/ou do falecimento, além das marcas características que trazia pelo corpo. Tudo era repassado ao escrivão da Secretaria da Santa Casa Misericórdia que transcrevia essas informações no livro do banguê. Por exemplo, a (Figura 9) apresentada a seguir, demonstra o que foi afirmado.

No dia 12/06/1768 foi registrado pelo escrivão da Misericórdia:

FIGURA 9

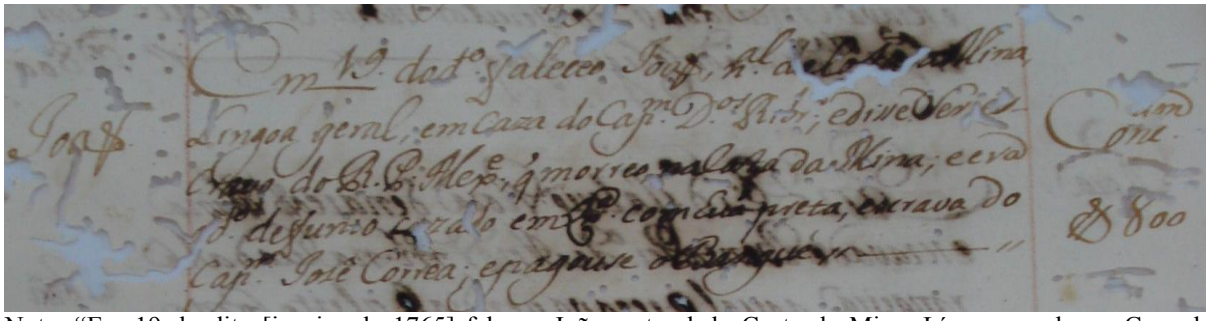


Nota: “faleceu João Angola escravo digo marcado com a [marca] de fora, que mandou Sepultar Manoel Lourenço da Costa, morador na Praya; declarou que ainda que diz marcado com a de fora, não trouxe no *bilhete* marca alguma, e pagou $800rs [oitocentos reis]”.
Fonte: ASCMB, *Livro 06 do Banguê*, nº 1261 (1764-1772), fl. 156v, 12/06/1768.

Como pode ser observado, as notas indicavam as informações contidas nos *bilhetes* que acompanhavam as prestações de contas feitas pelos “padres sacristãos dos esquifes”. À margem direita, ao término do registro, anotava-se a quantia paga pelo senhor ou responsável pelo morto e logo acima vinha indicada a freguesia onde o defunto fora enterrado. Do lado esquerdo, escrevia-se o nome e, quando era o caso, reproduzia-se a marca identificada no corpo do defunto. Ao que parece, Matheus Pereira dos Santos Cavalcante, o escrivão do livro 06 do banguê, não “poupava tinta” e registrava, tal e qual, o *bilhete* recebido dos “padres sacristãos dos esquifes”.

Na (Figura 9, p. 174), acompanhada da nota transcrita, apresentada a seguir, fica evidente o quanto Cavalcante era atento e meticuloso nas suas anotações. Muito cuidadoso com os detalhes registrados nos *bilhetes* que recebia dos párocos, transcrevia, inclusive, informações que, aparentemente, não seriam necessárias para o controle contábil da Santa Casa. Graças ao trabalho meticuloso do escrivão, as informações registradas possibilitaram conhecer detalhes relevantes das redes comerciais que envolviam comerciantes, agentes do tráfico e escravos traficados nos dois lados do atlântico.

FIGURA 10



Nota: "Em 19 do dito [janeiro de 1765] faleceu João, natural da Costa da Mina, Língua geral, em Casa do capitão Domingos Ribeiro, e disse Ser escravo do Reverendo Padre Alexandre, que morreu, na Costa da Mina; e era o dito casado em Lisboa com uma preta, escrava do Capitão José Correa; e pagou-se o bangüê $800rs.Conceição".
Fonte: ASCMB, *Livro 06 do Banguê,* nº 1261 (1764-1772), fl. 23v, 19/06/1765.

A partir das informações contidas na nota da (Figura 10, p.175) e apesar da falta de outros documentos que possam ajudar a confirmar as suposições suscitadas pela nota do banguê, é possível conhecer um pouco mais sobre os circuitos que envolviam as rotas de comércio entre portos africanos, europeus e brasileiros.

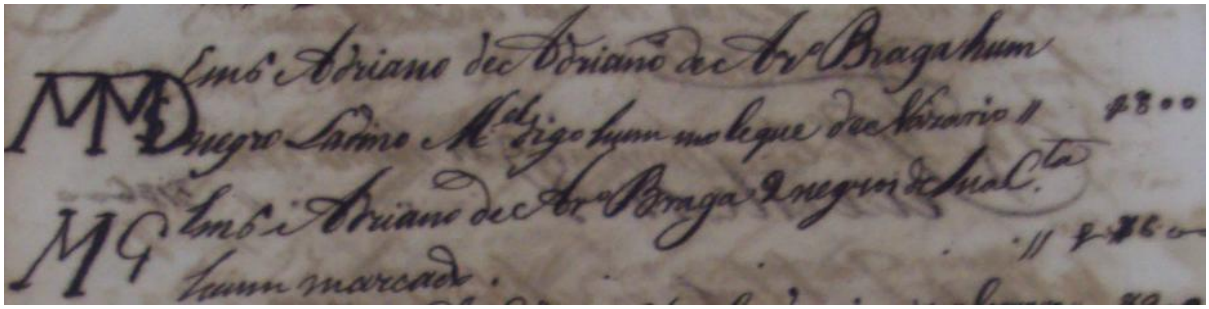
João Mina, escravo do Reverendo Padre Alexandre, tinha como ofício ser "língua geral" e, provavelmente, vivia embarcado, com seu senhor, nos navios que faziam a rota Salvador-Costa da Mina-Salvador[402]. Casado com uma "preta", também escrava do capitão português José Correa, morador em Lisboa, João, circulava pelo atlântico, a serviço de seu senhor. Não por acaso havia contraído núpcias, em Lisboa, com a escrava do Capitão José Correa, provavelmente, uma pessoa que fazia parte da rede de relações do Padre Alexandre. Ao que parece, numa dessas viagens à Costa da Mina, o Reverendo padre morreu e João regressou a Salvador para comunicar sua morte ao Capitão Domingos Ribeiro, pessoa com

[402] Havia uma preocupação constante por parte da Coroa portuguesa em batizar os escravos trazidos da África. O *Livro V das Ordenações Filipinas* era bem claro quanto a essa questão: "Mandamos que qualquer pessoa, de qualquer estado e condição que seja que escravos de Guiné tiver, os faça batizar e fazer cristão, do dia que a seu poder vierem até seis meses, sob pena de os perder para quem os demandar". Entretanto, constantemente, a Coroa encaminhava reiteradas ordens ao arcebispo da Bahia cobrando o cumprimento das recomendações Régias. Uma provisão datada de 23/08/1718, enviada por D. João V, chama a atenção na obrigação do batismo, como critica e responsabiliza o Arcebispo pelo descumprimento dessa lei, haja vista a quantidade de escravos que eram transportados para as Minas, sem ser batizado. Dizia a provisão: "vem muitos escravos de Angola por batizar e que o mesmo sucede até dos que se trazem na Costa da Mina, o que é um gravíssimo desserviço de Deus e bem das almas dos ditos escravos [...]". Daí a obrigação de existir um Capelão à bordo dos navios que faziam as rotas do comercio de escravos para realizar o sacramento do batismo. Entretanto, o que ocorria é que essa ordem não era cumprida totalmente pelos armadores e senhorios das embarcações. Quando havia sacerdote na embarcação, via de regra, eles recebiam o pagamento pelos serviços sacerdotais em mercadorias – escravos. Isso explicaria o Padre Alexandre, possuir ligações comerciais com "interessados" residentes em diversos portos. Sobre a legislação vide: LARA, Silvia Hunold (org), Ordenações Filipinas: LivroV, São paulo: Cia. da letras, 1999, p.308-9; _____., "Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa", Fundactión Histórica Tavera, 2000, p.248.

quem o Padre Alexandre possivelmente mantinha ligações comerciais e, talvez, de amizade. Ao chegar a Salvador, João, por uma obra do acaso, também veio a falecer em casa do Capitão Ribeiro, que, por ser morador na Rua da Praia, tratou logo de providenciar o enterramento de João no adro da Igreja da Conceição, localizada na freguesia de mesmo nome.

Um outro exemplo selecionado do livro de banguê confirma a ideia de que o escrivão da Santa Casa da Misericórdia, Matheus Cavalcante, era cuidadoso na execução do seu oficio e extrapolava suas funções. A (Figura 11, p.176), retirada de um outro livro de banguê, com data posterior, à nota da (Figura 10, p.175), pode ajudar a compreender o quanto as informações detalhadas contidas nesta fonte ajudaram a entender as ligações entre as redes de comerciantes nos dois lados do atlântico. O *Livro de Banguê nº.09* trazia as informações efetuadas pelo então escrivão, Clemente Álvares de Aguiar, entre outubro de 1792 e 1815. A nota contida na (Figura 11, p.176) e reproduzida a seguir é datada de 1800. Ao comparar as notas contidas na (Figura 10, p.175) e na (Figura 11), logo se percebem as diferenças.

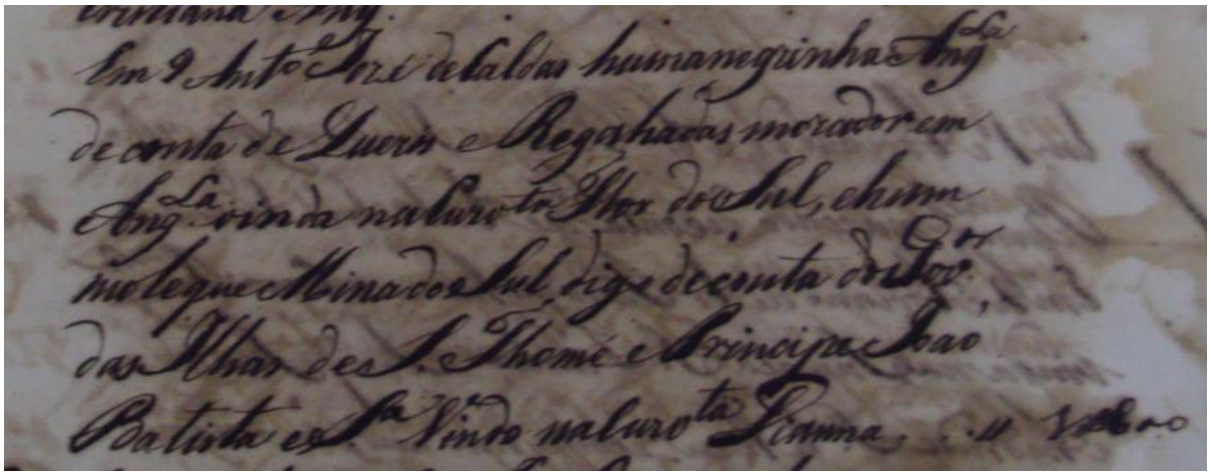
FIGURA 11



Nota: Em 6 [de maio de 1800], [faleceu em casa de] Adriano de Adriano de Araújo Braga 1 negro ladino Manoel digo um moleque de Nazario// $800.
Em 6 [de maio de 1800], [faleceu em casa de] Adriano de Adriano de Araújo Braga 2 negros de sua conta 1 marcado//1$600.
Fonte: ASCMB, *Livro 09 do Banguê*, nº 1264 (1792-1815), fl. 244v, 06/05/1800.

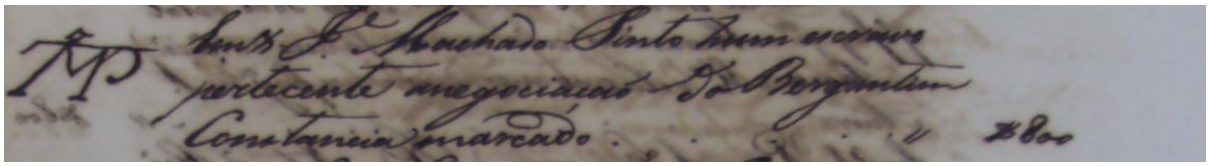
As principais informações, para o controle da Santa Casa, tais como valores pagos, reprodução das marcas e nome dos responsáveis pelo enterro foram mantidas. Entretanto, a riqueza de detalhes, marca registrada de Cavalcante, raramente fazia parte das anotações de Aguiar. É possível afirmar que esse escrivão era um homem de "poucas palavras", talvez, até "dado a impulsos repentinos", já que num momento anotava, com um pouco mais de cuidado e, em outro, simplesmente, registrava o mínimo necessário. As (Figuras 11, p.176 e 12, p.177) confirmam as suposições sobre Aguiar, até aqui levantadas.

FIGURA 12



Nota: Em 9 [de maio de 1800], [faleceu em casa de] Antonio José de Caldas uma negrinha Angola as conta de Queiros e Regahadas morador em Angola vinda na corveta Flor do Sul, e um moleque Mina do Sul, digo de conta do Governador das Ilhas de São Tomé e Príncipe João batista e Silva na corveta Dianna// 1$600.
Fonte: Idem, *Ibidem*, fl. 245v, 09/05/1800.

FIGURA 13



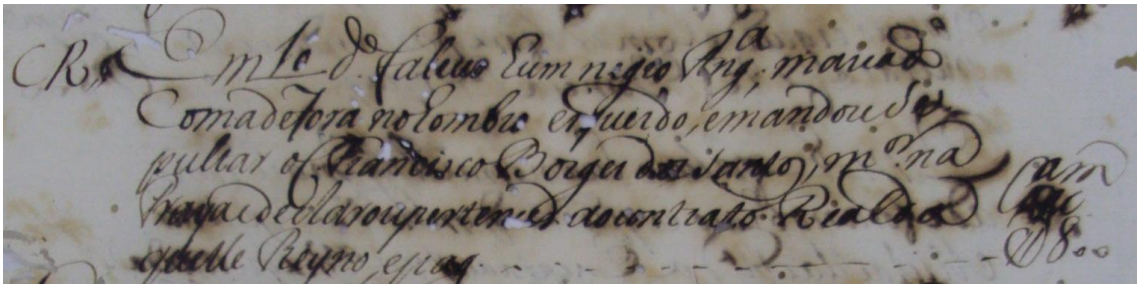
Nota: Em 4 [de setembro de 1805], [faleceu em casa de] José Machado Pinto um escravo pertencente a negociação do Bergantim Constancia marcado// $800.
Em 6 [de novembro de 1800], [faleceu em casa de] Adriano de Adriano de Araújo Braga 2 negros de sua conta 1 marcado//1$600.
Fonte: Idem, *Ibidem*, fl. 279v, 04/09/1805.

Verifica-se que na (Figura 12, p.177), também datada de maio de 1800, constavam informações mais detalhadas sobre alguns aspectos, como os portos de embarque e o lugar onde os escravos faleceram, além do nome e do local de residência dos proprietários dos africanos inumados. Contudo, ainda estão ausentes as informações sobre o endereço da "casa" em que se encontravam e a freguesia onde se deu o sepultamento dos africanos. Do mesmo modo, o nome do morto, posicionado, normalmente, do lado esquerdo bem acima da imagem da marca, não foi informado. Comparando-se à nota da (Figura 13, p.177)**,** datada de 1805 e de autoria do mesmo escrivão, percebe-se que menos ainda foi informado. Nesta imagem, só é possível identificar a data, o nome da pessoa que pagou o enterro e o proprietário dos escravos inumados.

Uma outra hipótese de leitura no que se refere às mudanças nos registros dos livros de bangüê, quanto ao decréscimo de informações, é a ausência delas nos *bilhetes* que acompanhavam a prestação de contas, feitas pelos párocos e enviadas aos escrivães da

secretaria da Misericórdia. É conhecido dos pesquisadores que o século XIX trouxe mudanças na escrita da documentação regular e cartorial. A presença de um maior número de pessoas letradas, aptas a assumirem a função antes exercida, principalmente, pelos párocos, aumentou consideravelmente, favorecendo uma maior oferta e rotatividade entre os indivíduos que ocupavam esses cargos. É possível que por estas razões tenha ocorrido certa negligência por aqueles que exerciam a função quanto à forma de registro dessas notas. Acredita-se que ambas as hipóteses podem ser consideradas. Entretanto, diante do que foi anotado por Cavalcante na (Figura 10, p.175) e por Aguiar na (Figura 13, p.177) há evidências de mudança na maneira de registrar nesses livros.

FIGURA 14



Nota: "Em 10 dito [junho de 1768] faleceu um negro Angola, marcado no ombro esquerdo com a de fora que mandou Sepultar o Capitão Francisco Borges dos Santos, e declarou pertencer ao Contrato Real daquele Reino [de Angola], e pagou $800rs. Conceição.
Fonte: Idem, *Ibidem*, fl.156v, 10/06/1768.

Note-se que os registros contidos no *Livro de Banguê nº 06*, correspondentes aos anos de 1764 a 1772, auxiliaram a conhecer melhor as práticas dos enterramentos e o grau de inserção que a Santa Casa de Misericórdia desempenhava na sociedade baiana colonial. Verificou-se que, entre os dias 05 e 07 de maio de 1764, cinco sepultamentos foram realizados, perfazendo um total de 4$000rs (quatro mil réis). Esse valor só foi repassado à Santa Casa, nos primeiros dias de junho de 1764. Os africanos boçais, vindos de Benguela, pertencentes ao "Capitão José Caetano Araujo, morador à Preguiça o qual declarou ser da conta da carregação da galera N.S. do Socorro"[403] e os dois outros "hum negro escravo de Antonio Cardoso dos Santos, morador do Trapiche Grande" e mais um "negro novo do gentio da Costa da Mina, escravo de Manoel do O´Freire, morador no caes do Dourado"[404], dois conhecidos homens de negócio, foram sepultados na Conceição, bairro da Praia, mesma freguesia e próximo aos locais de residência dos seus senhores. Entretanto, os africanos

[403] ASCMB, *Livro 06 do Banguê*, nº 1261 (1764-1772), fl. 04v, 01/06/1764.
[404] Idem, *Ibidem*, fl. 04v, 06/06/1764.

ladinos, João Angola e Josefa Gege, de propriedade do "Reverendo Cônego Jorge Correa Lisboa, morador na rua direita do Colégio", e o do "padre Jeronymo Freitas e Souza, morador à Rua do Bangala", respectivamente freguesias da Sé e de Santana, foram sepultados no cemitério.

Em toda a cidade, existia somente um cemitério – o do Campo da Pólvora – pertencente à Misericórdia. Uma postura editada pela Câmara no início do século XVIII (1710) já indicava a existência deste cemitério. Para lá, segundo a Câmara, deveriam ser levados os "negros pagãos" ou boçais, abandonados por seus senhores, e também os indigentes[405]. No entanto, como visto anteriormente, nos anos de 1764, escravos boçais e ladinos, enterrados às custas dos seus senhores pelo *banguê* da Santa Casa, foram sepultados em locais próximos ao domícilio de seus proprietários. Como os escravos eram sepultados nos espaços localizados à frente ou ao redor das igrejas – o adro – é lógico supor que os escravos do Capitão José Caetano Araujo, Antonio Cardoso dos Santos e Manoel do O´Freire, mesmo sendo boçais e, portanto, "negros pagãos", foram sepultados no adro da igreja de Nossa Senhora da Conceição, pelo prestígio dos seus senhores, reconhecidos homens de negócio da praça baiana. Ao passo que, João Angola e Josefa Gege, apesar de serem batizados, afinal pertenciam a dois religiosos, foram inumados no Campo da Pólvora. Assim, nesta época, o que definia o local de sepultamento era a proximidade da moradia e o prestígio social exercido pelos proprietários de escravos. Talvez o aumento do volume de enterramentos tenha levado a Misericórdia a ampliar a utilização do cemitério do Campo da Pólvora a todas as pessoas enterradas pelo *banguê* que residissem nas freguesias próximas ao cemitério, como era o caso de João Angola e Josefa Gege.

Segundo Russell-Wood, na Bahia colonial não havia leis que tratassem sobre a responsabilidade em oferecer serviços funerários à população. "A Misericórdia era a única irmandade baiana que proporcionava serviços fúnebres às pessoas que não eram membros de nenhuma irmandade". Era comum aos cristãos-católicos terem seus mortos enterrados nas igrejas, ao lado de Deus e dos santos de sua devoção, excetuando-se os pagãos e os que tinham cometido suicídio. Nesta sociedade, a posição social e racial do individuo definia o lugar onde seria sepultado dentro das igrejas. Quanto mais próximo do altar, maior posição ocupava na hierarquia social. Aos escravos batizados, membro de irmandades ou não, restava o terreno à frente ou ao redor das igrejas localizadas nas freguesias onde faleciam. Entretanto,

[405] ASCMB, *Livro de postura* 119.3, doc 144, fl.19v., apud, SOUZA, Daniele S., *Entre o "serviço da casa" e o "ganho"*: escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII, Dissertação (Mestrado em Historia), Salvador: UFBA/FFCH, 2010, p.54.

era muito comum o abandono de corpos nas portas ou escadarias das igrejas na calada da noite ou seu lançamento ao mar[406]. Contudo, ao que parece, pelo menos a partir dos anos 1764, ou até mesmo antes disso, os enterros feitos pelo *banguê* da Santa Casa, não seguiam à risca a postura da Câmara.

Como foi sinalizado anteriormente, todo serviço fúnebre era monopolizado pela Santa Casa de Misericórdia, mas não era somente por ela executado. Em muitos casos os serviços eram concedidos (através da cobrança de aluguel de *essas*[407]) às diversas irmandades existentes na Capitania, que atendiam aos seus irmãos dependendo dos grupos sociais aos quais pertenciam. A Misericórdia realizava exéquias para uso geral pela comunidade. Ela cuidava do enterro dos irmãos e de suas famílias. Como já referenciado, desde 1693, passou a se ocupar, também, das inumações de pessoas livres ou escravas e dos indigentes que fossem pobres demais para poder pagar um enterro decente[408].

O serviço de *banguê,* apesar de ser utilizado, sobretudo, para o enterro de africanos, pagos pelos seus senhores, também servia à população pobre da cidade e até mesmo aos que estavam de passagem. Os moradores de outras praças que aqui residiam, presos da cadeia pública, os muito pobres, não pertencentes a nenhuma irmandade, e indigentes tinham seus enterros garantidos com o mínimo de dignidade. Essas pessoas, independente da cor, quando encontradas mortas pela cidade ou nas escadarias das Igrejas, tinham seus sepultamentos pagos "por caridade". Dentre os muitos exemplos, foram selecionados dois. José Ferreira, um índio que faleceu preso na cadeia, em 11/10/1792, "o qual se deu mortalha e foi o Banguê por caridade"[409], e um indigente que faleceu, em 21/01/1793, "e foi o Banguê buscar o falecido de uma facada que se achava na rua, por caridade"[410].

O *banguê*, também, poderia ser pago com "esmolas" doadas por alguma alma caridosa, porque se compadecia, ou porque conhecia o defunto e achava por bem arcar com as despesas do enterramento. Nestes casos, o valor pago dependia da quantia que o pagador dispusesse para doação. Em 11/04/1793, dois defuntos "pelos os quais tirou o Capitão José Meneses Bandeira de esmola" a quantia de 1$440rs (um mil, quatrocentos e quarenta réis)"[411]. Considerando que o serviço de *banguê* nessa época custava $800rs (oitocentos réis) por pessoa, a Misericórdia teve que "desembolsar" $160rs (cento e sessenta réis).O problema do abandono de corpos nas vias públicas, escadarias das Igrejas e nas praias, ultrapassou as

[406] RUSSELL-WOOD, A.J.R., *Op. Cit*, pp.176-7.
[407] *Essas* eram os estrados onde se colocavam o caixão do cadáver durante as cerimônias fúnebres, estrado.
[408] RUSSELL-WOOD, A.J.R., *Op. cit.*, pp.184-5.
[409] ASCMB, *Livro 09 do Banguê*, nº 1264 (1792-1815), fl. s/n, 11/10/1792.
[410] Idem, *Ibidem*, fl. 18, 21/01/1793.
[411] Idem, *Ibidem*, fl. 25, 11/04/1793.

instâncias da questão de "salubridade pública" e tornou-se parte das "vicissitudes urbanas", bem observadas por Vilhena na virada do século XVIII para o XIX. Alvo de crítica constante, as atribulações urbanas incluíam a condenação, por parte do cronista, em relação à localização e à capacidade do cemitério que atendia aos enterramentos dos escravos e da população desvalida. O cemitério sofria pela falta de espaço, pois já de proporções muito pequenas, uma vez que atendia, "não só os muitos pobres que morrem no hospital, [da Santa Casa], como todos os cativos que falecem pela cidade, e em muitos subúrbios delas", também, não se encontrava em local apropriado. Localizava-se "na parte mais prejudicial à cidade, por ser naquela, donde é certa a periódica viração, que todos os dias corre indefectivelmente, vindo banhar a cidade, por vezes sai um fétido tão pestilento, que ninguém pode parar na vizinhança".

Não bastassem os problemas da localização inapropriada e de superlotação do cemitério, os altos valores arrecadados pelo mau serviço de enterramento, prestado pela Misericórdia, foram motivo de duras criticas feitas pelo cronista à instituição. Dizia ele, o "Esquife dos Pobres, a que chamam aqui *banguê*, rende anualmente, oitocentos mil réis, quando se não paga mais que oitocentos réis por cada um dos negros, que seus senhores mandam ali enterrar"[412].

Pelos seus números, cerca de 1.000 escravos fizeram uso do *banguê* para os serviços de enterramento. Número considerado por ele alto e preocupante, posto que prejudicial às finanças. Numa aritmética "macabra" o cronista chega a comentar com seu hipotético interlocutor,

> "reputados estes, uns por outros a 100$000rs [cem mil reis] cada um [escravo], pondera bem o prejuízo anual só em escravos na cidade; ficando certo que não se enterram ali todos; porque uma grande parte se vão por de noite embrulhados em uma esteira nos adros de todas as igrejas, e capelas; consideramos agora o que será pelo campo, e todo o Recôncavo, onde são tratados muito pior, do que na cidade; [...]"[413].

Ao denunciar os maus serviços prestados pela Irmandade, informando sobre a elevada arrecadação anual auferida pelo serviço do *banguê*, Vilhena revelou o problema recorrente do abandono dos corpos espalhados pela cidade e a alta taxa de mortalidade dos escravos na Salvador colonial,[414] entretanto demonstra, apesar de tudo, a importância do uso do serviço de

[412] RUSSEL-WOOD, A.J., *Op. Cit*, p.180.
[413] VILHENA, Luis dos S., *A Bahia no século XVIII*, Bahia: Ed. Itapuã, 1969, pp.154-5.
[414] A crença de que os mortos pudessem matar os vivos com a "peste" é um medo constante, presente nos discursos sanitaristas, na modernidade. Este problema que perpassa o século XVIII e avança pelo XIX, envolveu,

enterramento dos escravos e desvalidos. No tópico a seguir pretende-se mostrar a utilização dada ao *banguê* como fonte da pesquisa.

4.2 O *BANGUÊ* COMO FONTE DE PESQUISA

Um dos primeiros trabalhos que usou os livros de banguê como fonte de pesquisa foi o estudo realizado pelo antropólogo Carlos Ott sobre "a história étnica e cultural da cidade". Existiam à época da sua pesquisa vinte livros de banguê que abarcavam os anos de 1741 até o de 1858. Nesse trabalho, o autor teve como objetivo estudar a formação étnica da cidade, fazendo referência obrigatória ao índio, africano e o português, não só nos aspectos concernentes à sua origem étnica como também as suas contribuições culturais[415]. Para o século XVIII, o autor resolveu comparar os dados obtidos por uma pesquisa quantitativa por ele realizada nos inventários *post-mortem* dos senhores de escravos, residentes em Salvador entre 1702 e 1799, encontrados no Arquivo do Estado da Bahia, com aqueles obtidos nos livros de banguê. Ott concluiu, ao analisar os inventários, que durante o século XVIII, havia "uma acentuada inferioridade numérica" dos africanos "bantus" (centro-ocidentais) em detrimento aos "sudanenes" (da região ocidental). Entretanto, a partir do resultado obtido pela análise dos livros de banguê, consultados ,na Misericórdia, no período de 1741 a 1799, o quantitativo se inverte. Ou seja, o número de centro-ocidentais verificado é superior ao de escravos africanos ocidentais.

Embora estudos anteriores, cujas bases antropológicas se destacam, tenham chegado a um resultado contrário ao encontrado pelo autor nos livros de banguê e, considerando a necessidade de se reinterpretar suas conclusões, a importância desse trabalho é inquestionável. Além da possibilidade de se trabalhar com a mesma fonte documental, até então pouco

---

primeiramente, as autoridades coloniais e, posteriormente, a população da província como um todo, se acirrou ao longo da primeira metade do XIX até alcançar o seu ápice com a *cemiterada*. Sobre o assunto ver o excelente trabalho de REIS, João J. *A morte é uma festa:* ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX, São Paulo: Cia. das Letras, 1991.

415 Publicado pela prefeitura de Salvador em comemoração ao quarto centenário da independência da Bahia (1955). O autor de *A formação e evolução cultural da cidade do Salvador* fez pesquisa de campo e de arquivos, consultou fontes publicadas e bibliografias disponíveis. Vasculhou os arquivos públicos, do Estado e da Prefeitura Municipal, da Santa Casa de Misericórdia, do Convento do Carmo, nos arquivos das igrejas do (Bonfim, da Ordem Terceira do Carmo, do Passo, do Rosário dos Pretos e da Palma) como os do Arcebispado. Ainda consultou documentos inéditos no Arquivo Nacional e da Secção de Manuscritos da Biblioteca Nacional do Rio. OTT, Carlos., *A formação e evolução cultural da cidade do Salvador* (o folclore bahiano), Vols. 1-2, Salvador: Tipografia Manú ed., 1955.

explorada, é indubitável a riqueza de informações e as diversas probabilidades de análises que se oferecem.

Nesta perspectiva, dois outros estudos, já referendados nesta pesquisa, também usaram as mesmas fontes com objetivos diferentes: o clássico trabalho de Russell-Wood, sobre a Santa Casa de Salvador e as dissertação de mestrado de Daniele Souza. O primeiro autor empreende um levantamento demográfico do contingente de escravos africanos enterrados na cidade da Bahia como parte dos estudos sobre os funerais realizados pela Misericórdia, enquanto Enquanto Daniele Souza dispõe das mesmas fontes usadas por Ott (inventários e livros de banguês) para demonstrar a origem da comunidade escrava em Salvador empregada no trabalho urbano da cidade, durante a primeira metade do século XVIII.

Outro importante trabalho sobre escravidão setecentista e diáspora africana, de autoria de Carlos Francisco da Silva Junior, também faz uso dos livros de banguê como fonte de pesquisa. Neste trabalho, Carlos Silva Junior utilizando-se, também, de outras fontes, como os inventários *post-mortem* e os assentos batismais de africanos, não só consegue identificar as principais nações africanas, como os estereótipos criados em torno delas. Avança, ainda, nesta análise ao demonstrar como essas identificações foram constituídas, na Bahia e no outro lado do Atlântico durante a primeira metade do século XVIII[416].

Nesta pesquisa, só foi possível utilizar três dos quatro livros de banguê que estavam sob a guarda da Santa Casa de Misericórdia da Bahia. Dos vinte livros que existiam à época de Ott, apenas onze permanecem catalogados na Misericórdia. Desses, só seis apresentaram condição de manuseio. Diante das más condições e do estado precário de conservação em que se encontravam, já denunciado por Russel-Wood ainda na década de 1970, várias partes dos três livros pesquisados tiveram que ter sua consulta restringida, pois se encontravam sem condição de manuseio e de leitura.

A classificação adotada para a catalogação dos livros foi feita de duas formas que terminam por se complementar: a primeira, numera os livros em 06, 08, 09 e 10 e a segunda, os reclassifica por "maços". Ambas delimitadas pela temporalidade: Livro 06, nº 1261 (1764-1772), Livro 08, nº 1263, (1780-1792), Livro 09, nº 1264 (1792-1815) e Livro 10, nº 1265 (1815-1825). Neste trabalho, foram consideradas as duas classificações. Dentre esses quatros livros, foram selecionados três para análise, sendo que o último atingiu apenas o ano de 1808, limite temporal da pesquisa.

---

[416] SILVA JUNIOR, Carlos F. da, *Identidade afro-atlânticas: Salvador*, século XVIII (1700-1750), Salvador, 2011, 251 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

Não foi possível ter um quadro completo e fidedigno do quantitativo dos registros compilados nos livros de banguê, pois os livros não cobrem todo o período e existem muitas lacunas deixadas pelo grau de deterioração da documentação. Por isso, optou-se quantificar apenas o livro 06. Entretanto, estes registros fornecem um outro panorama sobre a presença desse contingente de centro-ocidentais na Bahia da segunda metade do século XVIII. Com isso, optou-se por trabalhar os dados obtidos de forma qualitativa, priorizando a riqueza de informações presentes nestas fontes, como demonstrado anteriormente. Acredita-se poder aprofundar a interpretação desses dados através do cruzamento com outras fontes, tais como o *TSTD*, inventários *post-mortem* e procurações diversas encontradas nos livros de notas, depositados no Arquivo do Estado da Bahia. A partir daí, será possível evidenciar, não só a existência de redes mercantis entre a cidade da Bahia e os portos de Benguela e Luanda, assim como demonstrar que essas redes constituídas nas rotas do comércio de escravos, estabeleceram conexões para além desses espaços e das relações econômicas que envolvem a atividade mercantil. Dessa forma, o livro de banguê, também, permitiu conhecer melhor a dinâmica sociocultural do comércio, notadamente, de escravos, bem como os agentes envolvidos nestas redes comerciais, ajudando na identificação de comerciantes estabelecidos na Bahia e África, até então desconhecidos pela historiografia.

Retomando a análise dos resultados alcançados nas pesquisas que utilizaram os livros de banguê como fonte, uma avaliação preliminar dos números encontrados por Ott, por Souza e Silva Junior no banguê em relação à origem dos africanos enterrados nas diversas freguesias da Cidade do Salvador, durante o século XVIII, lança algumas luzes ao problema do número de africanos centro-ocidentais que entraram pelo porto de Salvador.

Ao todo, nos oito livros de banguê consultados pelo antropólogo, no período de (1741 a 1799), foram listados 26.003 escravos sepultados pela Misericórdia. Esse montante foi organizado e distribuído pelo autor da seguinte forma: 10.817 (41,6%) bantus (angolas, benguelas, cabindas, congos, muxicongo, gabão, moçambique, São Tomé e mbunda); 8.484 (32,6%) sudaneses (gêge, nagô, minas, gentio da costa, gentio da guiné, aussá, arda, benin, calabar, Cabo Verde, fulani, tapa e Ilha do Príncipe); 16 (0,1%) classificados como de origem duvidosa (carabari, sabaru, coda, barba, cotocori, cora, saletino, cabaré, alada e mancangana); 949 (3,6%) mestiços (crioulos, cabras, pardos e mulatos); e 5.737 (22,1%) dos "nascidos na Bahia" (por não constar a origem nos documentos)[417]. A maioria dos cativos presentes nos

[417] A classificação de Ott tem erros de fácil identificação na distribuição das nações africanas segundo suas procedências, mas optamos aqui por manter a distribuição do autor. Para esse estudo os erros cometidos, pelo

banguês inumados pela Santa Casa era de origem africana (74,3%), enquanto 25,7% foram identificados pelo autor como "mestiços" e "nascidos na Bahia".

Para a primeira metade do século XVIII, que incluíam apenas dois livros (1741-1743 e 1749-1753), jovem historiadora, compilou um total de 2.186 escravos sepultados pelo *banguê* até o ano de 1750. Segundo Souza, 2.055 dos escravos listados (94%) eram de origem africana, "sendo que 19% do total de inumados eram africanos boçais, ou seja, recém-chegados da África"[418]. Para o referido período 1.418 cativos puderam ter sua origem étnica catalogada a partir das informações contidas nos banguês e foram organizados da seguinte forma: 556 (39,2%) África Ocidental (mina, jeje, cabo-verde, São Tomé, cabrari-calabari/calabar, Ilha do Príncipe, coirano); 739 (52,2%) África Centro-Ocidental (angola, benguela, congo, bamba, mungola, muxicongo); 20 (1,4%) África Oriental; 36 (2,6%) Origem indeterminada (preto, gentio da costa, "pardo de Angola" e "Nação do gentio"); 67 (4,6%) Brasil (crioulo, cabras, mestiço, mulato e pardo). Corrobora, portanto, com as estimativas feitas por Carlos Ott que identificou no seu estudo uma significativa maioria de africanos centro-ocidentais sendo sepultados pelo *banguê*.

Alguns detalhes dos resultados obtidos na pesquisa de Souza merecem destaque. Entre os 406 cativos tidos como recém desembarcados, 267 (66%) eram Angolas, 71 (17,5%) da Costa da Mina e 38 (9,5%) Benguelas. A maioria, portanto, dos escravos "novos" enterrados pela Santa Casa, na metade do século XVIII, embarcou pelos portos de Luanda e Benguela, superando, inclusive, os recém chegados dos portos da Costa da Mina (17,5%).

Na pesquisa de Carlos da Silva Junior, a ampliação no uso de outras fontes, para além dos livros de banguê, possibilitou comparações que provocaram alguns questionamentos. O historiador constatou que os resultados obtidos com os *banguês* contradizem aqueles encontrados nos inventários *post mortem* e nos assentos de batismo pesquisados, aspecto também investigado pelo antropólogo Carlos Ott. Silva Junior observou que, nos registros de batismos de algumas freguesias de Salvador (Conceição da Praia, Sé, Santo Antonio Além do Carmo e Paripe), a proporção de africanos ocidentais recém-chegados, sendo batizados, ultrapassava os 90%, enquanto os centro-ocidentais quase desapareceram[419]. Quanto aos inventários *post mortem*, outra fonte trabalhada tanto pelo historiador quanto por Ott, a tendência se manteve, entretanto, com uma significativa alteração em relação ao percentual de

---

autor, pelas distorções demográficas existentes não são relevantes, visto que não é esse o objeto do estudo em questão. Sobre a temática, vide nota anterior. OTT, Carlos B., *Op. Cit.*, Tomo I, pp. 60-1 e Tomo II, p. 91.

[418] SOUZA, Daniele S., *Op. Cit*., p.55.

[419] Silva Junior identificou para cada freguesia uma alternância de predominância de nações nas seguintes proporções: Conceição, 96,8% mina; Sé, 55,5% jeje; Santo Antonio, 89% mina; Paripe, 75,9% mina. SILVA JUNIOR, Carlos F. *Op. Cit.*, Cap. 4.

africanos centro-ocidentais, que somaram 31,7% de presença nos inventários dos senhores pesquisados, mas a predominância de africanos ocidentais ainda era superior.

Essas fontes confirmam o predomínio dos ocidentais na Cidade da Bahia, e a nação mina era a de maior representatividade, na maioria das principais freguesias, ocorrendo o mesmo com os assentos de batismo[420]. No que tange aos banguês, para o período de cinquenta anos (1700-1750), Carlos da Silva Junior examinou os registros de um único livro[421], identificando a mesma predominância de africanos centro-ocidentais em detrimento aos ocidentais, apontada por Ott e Souza. Dos 1.158 africanos inumados pela Misericórdia, entre 1741 e 1743, o autor chegou aos seguintes resultados: 620 (53,5%) centro-ocidentais; 519 (44,8%), ocidentais (mina, cabo-verde, calabar, São Tomé, jeje). Os 19 (1,6%) moçambiques aparecem como única etnia da África Oriental. Ficou evidente, também, na pesquisa de Silva Junior, a elevada presença de centro-ocidentais que morreram Salvador, durante a primeira metade do século XVIII, superando, inclusive, a de africanos ocidentais.

Diante dos números apresentados, pode-se afirmar que a proporção de africanos centro-ocidentais enterrados em Salvador, pelo menos na primeira metade do século XVIII, é maior do que a de africanos ocidentais. Ainda que sejam considerados os limites de interpretação na análise dos dados de Ott e a lacuna de cinquenta e cinco anos que separam a primeira pesquisa das outras duas, Ott, Souza e Silva Junior chegaram à conclusão que, durante o século XVIII, o número de africanos centro-ocidentais (e dentre estes, os "angolas") traficados para Salvador era superior aos que chegavam da Costa da Mina.

Considerando os dados resultantes dessas pesquisas, emergem questões que merecem reflexão e análise. Como explicar a inversão dos números de africanos centro-ocidentais em detrimento aos ocidentais, diferindo do registro de outras fontes? O que dizer da constatação de que os banguês registraram uma maior predominância numérica de centro-ocidentais, dentre eles os angolas, ao invés dos mina (africanos ocidentais), num período em que as estatísticas do tráfico apontam um maior fluxo de africanos desta região para Bahia? Por que os banguês registram essa diferença? Será que morrem mais centro-ocidentais do que ocidentais, ou chegam mais centro-ocidentais do que ocidentais e por isso morrem mais? Onde foram parar os que sobreviveram? Estas perguntas não poderão ser respondidas integralmente por esta pesquisa. Outras investigações se fazem necessárias e, provavelmente,

---

[420] (angola, benguela, congo, muxicongo, bixicongo, monjolo e bamba) (angola, benguela, congo, muxicongo, bixicongo, monjolo e bamba)

[421] ACMS, *Livro de Banguê*, 1741-1743, Livro 1257. Apesar de existirem dois livros que cobrem a primeira metade do século XVIII, somente este livro pode ser pesquisado pelo historiador. O outro foi interditado para pesquisa devido ao alto grau de deterioração em que se encontrava.

poderão ajudar a responder a essas questões. Entretanto, os dados obtidos e as análises aqui elaboradas, sobre aspectos relevantes das relações comerciais entre Angola e Bahia, podem contribuir para ampliar a compreensão dessas questões ainda sem respostas.

4.3 OS NÚMEROS DO BANGUÊ

Ao que tudo indica, até onde foi possível verificar, no levantamento feito, esta tendência se confirma, também, para o período de (1750-1808).

TABELA 1: PROCEDÊNCIA DOS ECRAVOS ENTERRADAS NO BANGUÊ DA SANTA CASA DE MISERICORDIA 1764-1772

Origem	**#**		**Percentual**	
África Ocidental		*426*	*18,3%*	
Mina	113			26,52%
Nação Mina	23			5,4%
Gentio da Mina	9			2%
Costa da Mina	35			8,2%
Gentio Costa da Mina	38			9%
Da Costa	13			3%
Nação da Costa	11			2,6%
Nação Costa da Mina	23			5,4%
Gentio da Costa	28			6,6%
Nagô	22			5,2%
Nação Nagó	6			1,4%
Jeje	89			21%
Nação Jeje	9			2%
Benim	1			0,2%
Gentio da Guiné	2			0,5%
Subarú	1			0,2%
Cabo Verde	1			0,2%
São Thomé	2			0,5%
África Centro-Ocidental		*925*	*39,8%*	
Angola	611			66%
Nação Angola	109			11,8%
Gentio de Angola	36			3,9%
Benguela	124			13,4%
Nação Benguela	22			2,4%
Gentio Benguela	19			2%
Congo	3			0,3%
Macangana	1			0,1%
África Oriental		*4*	*0,2%*	
Moçambique	4			
Brasil		*9*	*0,4%*	
Crioulo	7			78%
Pardo	2			22%
Sem Identificação		*962*	*41,4*	
Ladino	9			0,9%
Outros	953			99,1%
Total		*2326*	*100%*	

Fonte: ASCMB, Livro 06 do Banguê, nº 1261 (1764-1772)

Ao examinar a (Tabela 1, p.188) que apresenta o número de óbitos de escravos inumados pelo banguê da Santa Casa, entre 1764 e 1772, verifica-se o registro de 2.326 enterramentos. Este número representa apenas aqueles sepultamentos de escravos que ficaram a cargo do *banguê* da Misericórdia, num período de nove anos, na Cidade de Salvador. Vale lembrar, como bem destacou Russel-Wood, que as irmandades negras assumiam a responsabilidade dos funerais dos seus membros, muito dos quais eram escravos.

A análise destes dados coligidos, mesmo que não abranja todo o período da pesquisa, traz algumas informações que merecem um exame cuidadoso. Mostram que dos 2.326 escravos enterrados 1.355 (58%) eram africanos tidos como recém desembarcados. Os africanos oriundos dos portos da África centro-ocidental representavam 68,3%, da África ocidental 31,4% e da África oriental 0,3%. Pode-se perceber, mais uma vez, a superioridade numérica dos africanos centro-ocidentais em detrimento aos de africanos ocidentais, confirmando os percentuais constatados por Ott, Souza e Silva Junior. Note-se que mais uma vez os portos de Luanda e Benguela apresentavam-se como os principais portos de desembarque, refletindo a dinâmica das redes comerciais mantidas entre os comerciantes estabelecidos na Bahia e em Angola.

Os resultados da investigação de Ott, tanto quanto os indicativos da pesquisa de Souza e Silva Junior e os números ora apresentados, mesmo que signifiquem uma pequena amostragem, sugerem que o movimento do comércio entre a Bahia e os portos de Angola, na segunda metade do século XVIII, foi muito maior do que se imaginava. Como bem destacou Carlos da Silva Junior, "a força da nação Angola nos livros de banguê é surpreendente"[422].

Esses resultados se repetem e corroboram com os cálculos do *Slave Trade Database*, nos anos de 1750 a 1808, quando é levado em consideração o efetivo de escravos traficados de portos africanos para o Brasil. Para visualizar melhor a surpreendente presença desses africanos no tráfico de escravos, vide a seguir as tabelas, 02 à 06, que apresentam as estimativas dos números de africanos e dos navios desembarcados nos principais portos das colônias da América Portuguesa.

[422] SILVA JUNIOR, Carlos., *Op. Cit.*, p.173.

TABELA 2: ESTIMATIVA DO NÚMERO DE AFRICANOS DESEMBARCADOS NO BRASIL ENTRE 1750-1808.

ANOS	África Ocidental					África Centro-Ocidental	África Oriental	Outras Áfricas	TOTAL
	Senegambia	Serra Leoa	Costa do Ouro	Baía do Benin	Baía de Biafra e Ilhas do Golfo da Guiné				
1750				6.111	10	12.434		194	**18.749**
1751-1760	3.472		1.253	56.451	1.477	58.287	1.002	284	**122.226**
1761-1770	8.674			47.819	554	78.449	544		**136.040**
1771-1780	10.994			38.636	2.326	71.173	31	141	**123.301**
1781-1790	10.585	40		46.828	1.682	78.991	324	1.485	**139.935**
1791-1800	11.697		252	55.552	2.492	144.816	1.835	50	**216.694**
1801-1808	12.567		519	43.862	11.783	145.896	10.516		**225.143**
TOTAL	**57.989**	**40**	**2.024**	**295.259**	**20.324**	**590.046**	**14.252**	**2.154**	**982.088**
TOTAL	**375.636**					**590.046**	**14.252**	**2.154**	**982.088**

Fonte: TSTD, *Op. Cit.,* Acesso em: 04/02/2011.

TABELA 3: ESTIMATIVA DO NÚMERO DE AFRICANOS DESEMBARCADOS POR REGIÕES DO BRASIL ENTRE 1750-1808

REGIÕES		Amazônia		Bahia	Pernambuco			Região Sudeste		Outras Regiões	TOTAL
		Maranhão	Pará	Bahia (porto não especificado)	Paraíba	Rio Grande do Norte	Pernambuco (porto não específicado)	Rio de Janeiro	Santos		
Senegambia	África Ocidental	40.726	16.220	448		209	386				**57.989**
Serra Leoa		40									**40**
Costa do Ouro				775			1.029			220	**2.024**
Baía do Benin		539	328	268.913			18.763	5.835		881	**295.259**
Baía de Biafra e Ilhas do Golfo da Guiné		233	264	15.785			2.984	870		188	**20.324**
África Centro-Ocidental		11.639	17.698	172.867	324		113.260	271.709	2.198	351	**590.046**
África Oriental		371	272	1.823			300	10.565		921	**14.252**
Outras Áfricas		1.149	620	191			194				**2.154**
TOTAL		**54.697**	**35.402**	**460.802**	**324**	**209**	**136.916**	**288.979**	**2.198**	**2.561**	**982.088**

Fonte: TSTD, *Op. Cit.,* Acesso em: 04/02/2011.

Dos 982.088 escravos desembarcados no Brasil, nesse período, o contingente oriundo da África centro-ocidental foi significativo, 590.046 (60,1%); da África ocidental aportaram 375.636 (38,2%); da África oriental , 14.252 (1,5%) e das outras Áfricas, 2.154 (0,2%). Entretanto, quando se analisa as regiões que mais enviaram africanos para a cidade da Bahia, o quadro se inverte e o banco de dados confirma as estatísticas da Tabela 2. Mesmo ocupando o posto de principal porto de entrada de escravos no Brasil neste período, 460.802 (46,9%), a África ocidental é a maior exportadora de mão-de-obra para a Bahia, enviando 285.921 (62%), contra os 172.867 (37,5%) da África centro-ocidental e os 1.823 (3,9%) da África oriental.

TABELA 4: PERCENTUAL DOS AFRICANOS DESEMBARCADOS NOS PORTOS DO BRASIL ENTRE, 1750-1808.

REGIÕES		Amazônia		Bahia	Pernambuco			Região Sudeste		Outras Regiões	**TOTAL %**
		Maranhão	Pará	Bahia (porto não especificado)	Paraíba	Rio Grande do Norte	Pernambuco (porto não específicado)	Rio de Janeiro	Santos		
Senegambia	África Ocidental	70,2%	28,0%	0,8%		0,4%	0,7%				**100%**
Serra Leoa		100,0%									**100%**
Costa do Ouro				38,3%			50,8%			10,9%	**100%**
Baía do Benin		0,2%	0,1%	91,1%			6,4%	2%		0,3%	**100%**
Baía de Biafra e Ilhas do Golfo da Guiné		1,1%	1,3%	77,7%			14,7%	4,3%		0,9%	**100%**
África Centro-Ocidental		2,0%	3,0%	29,3%	0,1%		19,2%	46,0%	0,4%	0,1%	**100%**
África Oriental		2,6%	1,9%	12,8%			2,1%	74,1%		6,5%	**100%**
Outras Áfricas		53,3%	28,8%	8,9%			9,0%				**100%**
TOTAL %		**5,6%**	**3,6%**	**46,9%**	**0%**	**0%**	**13,9%**	**29,4%**	**0,2%**	**0,3%**	**100%**

Fonte: TSTD, *Op. Cit.,* Acesso em: 04/02/2011.

Analisando de outra perspectiva, através dos 532 (31,8%) navios, que aportaram na cidade da Bahia, vindos da África centro-ocidental, desembarcaram 172.867 africanos, 116.293 (67,3%) do porto de Luanda, 55.515 (32,1%) de Benguela e 1.059 (6,1%) dos demais portos desta região. Para efeito de comparação, o Rio de Janeiro, principal porto de desembarque de africanos centro-ocidentais no Brasil, viu chegar aos seus portos, no mesmo

período, 745 (44,6%) navios, transportando o equivalente a 271.709 africanos, 180.953 (66,6%) do porto de Luanda, 90.385 (33,3%) do de Benguela e o restante de outros portos.

TABELA 5: ESTIMATIVA DO TOTAL DE ESCRAVOS DESEMBARCADOS NA AMÉRICA PORTUGUESA VINDOS DOS PORTOS DA ÁFRICA CENTRO-OCIDENTAL – 1750-1808

ÁFRICA CENTRO-OCIDENTAL	Amazônia		Bahia	Pernambuco		Região Sudeste		Outros	TOTAL
	Maranhão	Pará	Porto não especificado	Paraíba	Porto não especificado	Rio de Janeiro	Santos	Porto não especificado	
Benguela	1.526	2.391	55.515		2.075	90.385	702		**152.594**
Cabinda		380	794			371			**1.545**
Loango		672							**672**
Luanda	10.113	14.255	116.293	324	111.185	180.953	1.496	351	**439.970**
Outros			265						**265**
TOTAL	**11.639**	**17.698**	**172.867**	**324**	**113.260**	**271.709**	**2.198**	**351**	**590.046**

Fonte: TSTD, *Op. Cit.,* Acesso em: 04/02/2011.

TABELA 6: ESIMATIVA DO NÚMERO DE EMBARCAÇÕES SAÍDAS DOS PORTOS DA ÁFRICA CENTRO-OCIDENTAL QUE ENTRARAM NO BRASIL 1750-1808

1750-1808		**AFRICA CENTRO-OCIDENTAL**					
		Benguela	Cabinda	Loango	Luanda	Portos não especificados	**TOTAL**
Amazônia	Maranhão	4			23		**27 (1,6%)**
	Pará	5	1	2	33		**41 (2,4%)**
Bahia	Bahia, porto não especificado	168	4		359	1	**532 (31,8%)**
Pernambuco	Paraíba				1		**1 (0,06%)**
	Pernambuco, porto não especificado	6			313		**319 (19,1%)**
Região Sudeste	Rio de Janeiro	233	1		511		**745 (44,6%)**
	Santos	2			4		**6 (0,4%)**
Outras Regiões	Região não especificada				1		**1 (0,06%)**
TOTAL		**418**	**6**	**2**	**1.245**	**1**	**1.672 (100%)**

Fonte: Fonte: TSTD, *Op. Cit.*, . Aesso em, 06/06/2011.

Diante desses dados, fica evidente o descompasso entre os números de enterros de africanos centro-ocidentais registrados no *banguê* da Santa Casa, em Salvador (ver Tabela 1, p. 188), e os cálculos apresentados no banco de dados do *Slave Trade*, constatados na (Tabela 3, p.190). Os registros dos livros de banguê tendem a se aproximar, muito mais, das estimativas e percentuais do número total de africanos desembarcados no Brasil, observados na (Tabela 2, p.190)**.** O percentual dos desembarques, desses grupos para o Brasil, pode refletir a tendência da maior representatividade de centro-ocidentais recém desembarcados dos seus principais portos, Luanda e Benguela, na Bahia. Indicando, como sugeriu Silva Junior para a primeira metade do século XVIII, que esses africanos desembarcados em Salvador, fizessem parte das rotas comerciais que tinham outros portos da América Portuguesa como destino final, a exemplo de Pernambuco e Rio de Janeiro, este último principal porto de comércio de escravos com a África Centro Ocidental, como pode ser verificado nas (Tabelas 5 e 6, p.192).

Uma outra hipótese, bastante viável, a ser considerada é a circulação desses africanos através dos circuitos que envolvem rotas marítimas e terrestres. Fortes indícios apontam que uma grande quantidade de africanos novos e até mesmo ladinos continuava a ser enviada pelos caminhos velhos do sertão para as regiões do interior da Colônia, ainda na segunda metade do século XVIII. Mesmo com o arrefecimento da atividade mineradora, uma expressiva quantidade de passaportes foi emitida para transportar escravos, a fim de abastecer os mercados internos da colônia.

Alguns trabalhos recentes confirmam essa tendência. Alexandre Vieira Ribeiro, ao analisar os registros de despachos existentes em Salvador[423], na segunda metade do século XVIII, identificou o redirecionamento de grande número de escravos novos que chegavam ao porto de Salvador para diversas praças mercantis da América portuguesa. Para esse historiador, a capitania de Minas Gerais se constituiu em um dos maiores mercados para a mão-de-obra cativa que desembarcava na cidade da Bahia, mesmo após o auge da mineração. A partir de meados da década de 1760, o estudo apontou que o mercado mineiro foi, paulatinamente, sendo substituído por outras regiões mineradoras, Goiás e Mato Grosso,

[423] Os registros dos despachos encontram-se no Arquivo Publico da Bahia (APB). Estão localizados no *Códice 249* e compreende os registros localizados entre os anos de 1759 e 1772. Em um seminário realizado em Diamantina em 2006, além do texto apresentado por Alexandre Vieira Ribeiro, outro apresentado por Maria do Carmo Salazar Martins e Helenice Carvalho Cruz da Silva usaram o mesmo registro de despacho de escravos – códice 249 – para discutir o tráfico interno de escravos da Bahia para a região aurífera. MARTINS, Maria do Carmo S. e SILVA, Helenice C. Cruz da., "Via Bahia: A importação de escravos para Minas Gerais pelo Caminho do Sertão, 1759-1772", Disponível em: «www.cedeplar.ufmg.br/seminários/seminário_diamantina/2006/D06A002.pdf» Acesso em 04 julho 2012.

assim como regiões no interior da própria capitania da Bahia, além de áreas, tradicionalmente, agrícolas como Alagoas e Piauí[424].

Maria Lemke Loiola, usando a guia de despacho dos escravos de João Francisco Salgado, a solicitação de isenção da cobrança de imposto existente no arquivo do Museu Bandeirante e cruzando com os dados obtidos nos despachos de Salvador, concluiu que a Capitania de Goiás desempenhou papel relevante, enquanto mercado receptor dos africanos novos que desembarcavam em Salvador, na segunda metade do setecentos. Esse porto, segundo Loiola, exerceu papel importante na conexão de Goiás às rotas do tráfico atlântico de escravos. A historiadora demonstra que, apesar da abertura do Caminho Novo (via Rio de Janeiro), o maior fluxo de escravos que chegava à região continuava a ser via Caminho do Sertão, principal "trecho interno do comércio atlântico de almas". Para Loiola, melhores condições de viagem, seja pela maior segurança, seja pelo menor desgaste físico durante o percurso, tornaram essa rota mais atrativa e preferencial aos comboieiros para transportar as mercadorias e os escravos que abasteciam a Capitania de Goiás, ainda que a corrupção e a sonegação estivessem presentes neste "trecho continental entre Goiás e África" formando "verdadeiros (des)caminhos do sertão"[425].

A (Tabela 7, p. 195) elaborada por Martins & Silva, a partir do levantamento feito nos passaportes e guias de despacho (Códice 249) que também foram quantificados e analisados, por Ribeiro, auxilia na visualização desse fluxo de africanos novos para o interior da colônia. Os resultados obtidos nas análises desses registros ajudam a confirmar algumas das suposições até agora levantadas, em relação ao grande contingente de africanos centro-ocidentais, desembarcando em Salvador e sendo enterrados pelo *bangüê*.

[424] RIBEIRO, Alexandre V., "E lá se vão para minas: perfil de comercio de escravos despachados da Bahia para as gerais na segunda metade do século XVIII". Disponível em: «www.cedeplar.ufmg.br/seminários/seminário_diamantina/2006/D06A004.pdf» Acesso em 04 julho 2012.
[425] LOIOLA, M.. *Idem*, p.288.

TABELA 7: REMESSAS DE ESCRAVOS AFRICANOS E CRIOULOS POR CAPITANIAS SAÍDOS DE SALVADOR (1759-1772)

LOCAL	Nº PASSAPORTES	AFRICANOS	CRIOULOS	TOTAL	% ESCRAVOS/LOCAL	% AFRICANOS
Minas Gerais (1)	1732	10674	1028	11702	58,8%	**60,5%**
Rio de Janeiro	302	2787	281	3068	15,4%	**15,8%**
Goiás (2)	277	2094	171	2265	11,4%	**12%**
Interior da Bahia (3)	287	710	244	954	4,8%	**4%**
Sertões dos rios São Francisco e Verde (3)	121	291	109	400	2,0%	**1,7%**
Colonia de Sacramento	19	263	15	278	1,4%	**1,5%**
Mato Grosso (4)	12	230	9	239	1,2%	**1,3%**
Pernambuco (5)	85	50	150	200	1,0%	**0,3%**
Piauí	39	89	45	134	0,7%	**0,5%**
Sergipe (6)	34	92	37	129	0,6%	**0,5%**
Espirito Santo	19	63	51	114	0,6%	**0,4%**
Fora da América Portuguesa (7)	12	65	8	73	0,4%	**0,4%**
Alagoas (8)	16	21	15	36	0,2%	**0,1%**
Ceará	12	31	3	34	0,2%	**0,2%**
Outros (9)	16	69	24	93	0,5%	**0,4%**
Sem Identificações (10)	56	103	95	198	1,0%	**0,6%**
TOTAL	**3.039**	**17.632 (88,5%)**	**2.285 (11,5%)**	**19.917 (100%)**	**100%**	**100%**

Fonte: APB, Seção de Arquivos Colonial e Provincial, *Registro de pedidos de passaportes e de guias para despachos de embarcações, 1759-1772*, Lv. 249, *apud* MARTINS, Maria do Carmo S. e SILVA, Helenice C. Cruz da., "Via Bahia: A importação de escravos para Minas Gerais pelo Caminho do Sertão, 1759-1772", Disponível em: «www.cedeplar.ufmg.br/seminários/seminário_diamantina/2006/D06A002.pdf» Acesso em 04 julho 2012.
Nota: As regiões aqui definidas correspondem a:
(1) Itacambira, das minas de Arassuaí, Curumataí, paracatu, do rio das Mortes, do rio das Velhas, Serro do Frio, e Traíras; (2) de Natividade, de Tocantins, de São Felix e Vila Boa de Goiás; (3) de Caetete, Cairu, Camamu, Caravelas, Ilhéus, Inhambupe de Cima, Jacobina, porto Seguro, Serra do Tiúba, sertões do rio São Francisco, do rio de Contas, do rio Pardo, do rio Preto e das minas do rio Verde; (4) as Minas de Cuiabá; (5) Olinda e Recife; (6) Cotingiba; (7) Ilhas de São Thomé e Príncipe, Ilha da Madeira, Ilha de São Miguel e Angola; (8) Maceió e Penedo; (9) Ilha de Santa Catarina, províncias da Paraíba, Rio Grande do Norte e São Paulo. (10) Refere-se àqueles registros cuja única informação de destino era "sua casa, sua fazenda" ou "sertão" e àqueles em que o documento estava danificado, impossibilitando a leitura.

Conforme registros da (Tabela 7, p. 195), entre 1759 e 1772 foram emitidos 3.039 passaportes a comerciantes interessados em transportar escravos da cidade da Bahia para as diversas regiões dentro e fora da colônia. Esses passaportes registraram a transferência de 19.917 escravos que foram comboiados para fora de Salvador. Apesar das lacunas encontradas nestes registros, para os meses iniciais de 1759 e os finais de 1772, acredita-se que 88,5% desses cativos eram africanos novos originários das rotas do comércio atlântico de escravos. As localidades que mais absorveram africanos novos foram as regiões voltadas para as atividades mineradoras, de criação de gado e produção agrícola. A capitania de Minas

Gerais e de Goiás juntas absorveram mais de 70% de todo o contingente dos africanos recém desembarcados. Note-se que neste momento a exploração de metais e pedras preciosas já se encontrava em queda, pelo menos nas Minas Gerais. Entretanto, em plena atividade nas minas de Goiás, Mato Grosso, no interior da Bahia e Sertões do Rio São Francisco e Verde. Estas três últimas regiões juntas absorveram quase 7% dessa mão-de-obra. Outro dado significativo é que o Rio de Janeiro importou quase 16% desse contingente que, provavelmente, seguiu, em grande parte, pelo Caminho Novo para outras regiões das minas.

Não é possível estimar a proporção de africanos centro-ocidentais e ocidentais que chegavam a essas localidades. Apesar de constar nos registros das guias e passaportes, pelo menos em alguns deles, a indicação dessa procedência, tanto quanto o número desses africanos não puderam ser quantificados. Desse modo, embora não seja possível confirmar a ideia de que os africanos centro-ocidentais, ausentes da lista do banguê, estivessem chegando nestas vilas, distritos e arraiais, também não se pode de todo recusá-la.

Procurações registradas nos livros de notas, nomeando várias pessoas como representantes legais nas vilas, arraiais e sertões, consultadas no Arquivo Público para o mesmo período, trazem fortes indicativos de que um intenso trânsito de mercadorias, escravos e créditos estavam sendo negociados em Minas Nova, Vila de Jacobina, do Rio de Contas, do Serro do Frio, Vila Boa de Goiás, Sertão de Cotinguiba, Arraial de Santa Luzia e do Pillar, dentre outros. Através da nomeação de representantes comerciais ao longo dessas rotas minoritárias, os homens de negócio e comerciantes baianos mantiveram a vitalidade e pujança econômica da praça de Salvador, apesar da transferência da administração da Colônia para o Rio de Janeiro, sustentando, assim, a intensa participação desse grupo por muito mais tempo no circuito do comércio de mercadorias e de escravos dentro e fora dos domínios portugueses[426]. Esses circuitos mercantis que envolveram rotas de comércio terrestres, fluviais e marítimas do porto de Salvador para o interior da colônia, ainda são pouco estudados pelos historiadores e aguardam por pesquisas mais aprofundadas[427].

Voltando à questão das rotas comerciais que tinham outros portos da América Portuguesa como destino final, foi constatado em alguns documentos que, para a segunda

[426] No Arquivo Público da Bahia, os Livros de Notas de tabelião não trazem os registros dessas procurações no seu banco de dados. Para encontrá-las foi necessário ler página por página. Durante a pesquisa foram examinados em torno de 20 livros. APB, Seção Judiciária, *Livros de Notas*, nos. 101, 102, 103, 106, 116, 119, 122, 129, 134, 136, 137, 139, 140, 145, 148, 151, 154, 155, 160 e 177.

[427] MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer. "Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procurações passadas no termo de Vila do Carmo, 1711-1730", in *Rev. hist.* [online]. 2008, n.158 [citado 2012-08-02], p. 89-129 . Disponível em: <http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-83092008000100004&lng=pt&nrm=iso>. ISSN 0034-8309.

metade do século XVIII, as rotas comerciais que envolviam o desembarque de africanos centro-ocidentais na Bahia não só abarcavam outros portos da América Portuguesa, como Pernambuco, Rio de Janeiro, Maranhão e Pará, mas também envolviam, através do contrabando, portos estrangeiros sob o domínio espanhol e inglês.

Uma chave para conhecer os aspectos que envolviam o tráfico de escravos entre os portos da África centro-ocidental e o porto baiano passa pela compreensão do funcionamento das rotas comerciais. Não vale a pena repetir as rotas e redes já identificadas e apresentadas no Capítulo 2. Considerando a temática abordada neste capítulo, é importante concentrar-se na grande presença de africanos centro-ocidentais nas rotas comerciais que envolviam o porto da Bahia e "portos estrangeiros" através da prática do contrabando. O cruzamento de informações do *Slave Trade Database*, dos livro de banguê e as correspondências trocadas entre autoridades da administração pública podem ajudar a entender aspectos desse funcionamento.

Um relatório, contendo o resultado de cinco autos de devassas sobre "os descaminhos e contrabandos que se fazem na cidade da Bahia", elaborado pelo Desembargador Ouvidor do Crime José de Oliveira Pinto Botelho e Mosqueira, foi enviado, em julho de 1787, ao Governador Geral da Capitania, D. Rodrigo José de Meneses[428]. Dentre os principais suspeitos de praticar "os descaminhos e contrabandos" estavam o Capitão Bernardo da Rocha e Souza, comerciante da praça da Bahia, e Antonio José da Cunha, mestre de navio. Esses "autos de devassas" fornecem algumas pistas para entender a complexidade do funcionamento das rotas do comércio de escravos. Da mesma forma, lançou luzes para elucidar a presença do grande contingente de africanos centro-ocidentais enterrados em Salvador.

A sumaca *Nossa Senhora da Conceição S. José e Almas,* de propriedade do comerciante Bernardo da Rocha e Souza, no ano de 1783, partiu para os portos de "Loango e Cabinda a comprar escravos, *com expressa ordem e animo de reverter com eles para esta*

[428] AHU-CA, Bahia, *Officio do Desembargador José de Oliveira Pinto Botelho e Mosqueira para o Governador da Bahia, no qual apresenta um longo e minuncioso relatáorio sobre a devassa a que se referem os documentos seguintes*, Doc. #12534, #CD 09, Pasta#62-3/001, 18/07/1787. A devassa foi instaurada para averiguar a participação de diversas pessoas suspeitas de envolvimento no comercio ilegal de escravos, pau-brasil, tabaco e "outros efeitos" do porto de Salvador para "portos estrangeiros como de outros para o da Bahia". Durante este tempo, uma mega operação foi montada e várias pessoas foram presas para averiguações. Uma extensa lista de testemunhas foi arrolada e ouvida numa tentativa de esclarecer as suspeitas sobre os diversos "descaminhos e contrabandos". A investigação gerou quase 100 folhas de documentos sobre o funcionamento das redes mercantis e praticas de comercio ilegais praticadas por comerciantes e autoridades régias estabelecida nos diferentes portos atlânticos formando uma verdadeira rede comercial. A investigação teve inicio a partir da denuncia feita pelo Governador Geral de Pernambuco, José César Moreira ao Secretario de estado dos Negócios Ultramarinos, Martinho de Melo e Castro.

Cidade". Sob o comando do mestre Antonio José da Cunha, a sumaca chegou ao seu porto de destino, Cabinda, nos últimos dias de agosto de 1783[429].

Neste porto, "não podendo adiantar vantajosamente o seu negócio [...]" seguiu para o porto de Angola, "no animo de fazer aí a sua negociação". Porém, em Luanda, também, "encontrando outras dificuldades pelo grande concurso de Embarcações dirigidas ao mesmo fim" seguiu para Benguela. "Na Praça de Benguela [...] não havendo [...] carregadores particulares, que carregassem nela [na Praça de Benguela] para esta [praça da] Bahia; mas unicamente para o Rio de Janeiro; se resolveu [...] *deitar bando*[430], segundo a frase daquele país, para o Rio de Janeiro". Carregada na "maior parte de escravos pertencentes a carregadores particulares a serem entregues nessa praça; pois que compondo-se toda a sua carga de 277 escravos e duas crias; destes somente pertenciam 79 ao dito Bernardo da Rocha e Souza e seus interessados"[431].

Em consulta feita ao banco de dados do *Slave Trade*, foi encontrada a corveta *Nossa Senhora da Conceição S. José e Almas*, capitaneada por Antonio José da Cunha**.** Deixou Luanda, em fevereiro de 1784, com 353 africanos, tendo aportado na Bahia 324 escravos, uma perda de 8,2%[432]. A partir das informações contidas na devassa e no *Slave Trade*, é lógico supor que se tratasse da mesma embarcação, apesar da diferença na tipologia do navio registrada no banco de dados[433]. Como explicar a diferença para menos de 76 africanos no número total de escravos que embarcaram em Luanda (353) e o número informado pelo relatório do Desembargador (277)?

O registro no banco de dados, através da fonte consultada em Luanda[434], confirma a saída do navio do porto africano, contudo, não há registro da chegada na Bahia. Também não foi possível encontrar no livro de banguê quaisquer registros de enterro de escravos nas prováveis datas da chegada da embarcação em Salvador. De março a outubro do ano de 1784,

---

[429] AHU-CA, Bahia, *Idem*, Ibidem.
[430] Significa largar, sair, bandear-se, mudar pra outra banda, AULETE, Caldas, *Dicionário contemporâneo de língua português*, Edição brasileira, Rio de Janeiro: Ed. Delta, 1958.
[431] AHU-CA, Bahia, *Idem*, Ibidem.
[432] TSTD, *Op. cit.* viagem, #48382, 1784. Acesso em 23/07/2012. Consta no TSTD que a fonte de referencia para esta viagem foi a Biblioteca Municipal de Luanda. Logo, é licito concluir que a saída foi registrada, mas e a chegada? A única informação que consta é a quantidade de africanos desembarcados, não há informação sobre data da chegada, só o ano.
[433] Era comum a confusão na classificação na categoria das embarcações que serviam a navegação de longo curso, principalmente porque essas embarcações eram originárias de países como a Itália, a Holanda e Flandres, e ao serem construídas nos arsenais portugueses e de suas coloniais sofriam mudanças significativas quanto a sua arquitetura naval e tecnológica, recebendo diversas denominações. Nesse caso, especificamente, o *Slave Trade* classifica a embarcação como corveta, enquanto os documentos anexos à devassa, denominam a embarcação de Sumaca. Aqui, foi considerada essa ultima classificação. Ver MAURO, Frédéric., *Portugal, o Brasil e o Atlântico* (1579-1670), Vol. I, Lisboa, Ed. estampa, 1999, pp.57-83.
[434] AHU-CA, Bahia, *Idem*, Ibidem.

há uma grande lacuna nos registros, devido ao precário estado de conservação do livro, impossibilitando a consulta nestes meses. Tampouco foram encontrados registros, em outras fontes documentais (livros de licença, visitação de embarcações no porto, e outros) que neguem o desembarque desses africanos aqui em Salvador. Pode-se cogitar que a embarcação não tenha retornado de fato à Salvador e, consequentemente, não tenha havido desembarque aqui, ou caso o tenha feito, só desembarcou o lote de escravos pertencentes ao Capitão Bernardo e seus sócios (76), tendo a sumaca seguido viagem para os portos do Norte, onde negociou, inclusive, com portos coloniais pertencentes aos domínios espanhóis e ingleses.

Nesta perspectiva, considerando-se que a sumaca tenha saído de Benguela e retornado ao porto de Luanda, como informa o *Slave Trade* e havendo nesse porto mais um carregamento de 76 escravos, totalizando os 353 informados pelo registro do banco de dados, é provável que, neste caso, os portos de Loango, Cabinda e Benguela ficaram encobertos pelo último porto de embarque registrado, Luanda.

Segundo os depoimentos feitos pelas testemunhas inquiridas no processo, arroladas nos autos da devassa, a *Nossa Senhora da Conceição S. José e Almas* teria sido despachada em novembro de 1784 para o Rio de Janeiro, entretanto a sumaca nunca chegou ao seu destino. Com base nestes depoimentos, a sumaca, bem longe de seguir "a viagem para o Porto do seu destino, ele o Capitão [Antonio José da Cunha] unido com o Piloto Manoel de Souza e Azevedo, vulgarmente chamado – o Bexiga – [com o conhecimento e autorização do Capitão Bernardo da Rocha e Souza], buscaram outro [porto] todo oposto [...] e depois de navegarem por bastantes dias [40], demandaram terra, e foram descobrir a de Goyana (sic) e Rio Grande do Norte, onde [...] foram entrar na Paraíba do Norte em Janeiro de 1785"[435].

Ainda, conforme os depoimentos, após arribar na Paraíba e aí permanecer por pouco tempo, o comandante Antonio José Cunha e o piloto Bexiga deixaram este porto (11/03/1785), declarando às autoridades seguir em direção ao Rio de Janeiro e mais uma vez, alegando mau tempo e as correntes das águas, demandam o "Porto Guará (sic), que fica na Terra firme pertencente ao domínio de Espanha; aonde vendeu [...] todos os escravos que levava na sumaca; passando-se depois na mesma sumaca para o porto de Cabo Francês na Ilha de S. Domingos, sob domínio inglês, com o pretexto de fazer concertar a dita sumaca neste Porto, para se transportar nela para esta Bahia; posto que não tenha chegado a ela até ao presente [1785]"[436].

[435] AHU-CA, Bahia, *Idem*, Ibidem.
[436] AHU-CA, Bahia, *Idem*, Ibidem.

Ao término das investigações, após depoimentos e apreensões de papéis encontrados na casa comercial de Bernardo da Rocha e Souza, o Desembargador José Oliveira de Mosquera concluiu que a sumaca e toda a sua carga foi negociada em patacas de prata e "efeitos" estrangeiros e o navio vendido na Ilha de S. Domingos para não deixar rastro. Entretanto, ninguém pôde ser condenado. O capitão Bernardo da Rocha e seus sócios em Salvador foram inocentados por falta de provas. Do piloto e do capitão da sumaca pouco se conhece sobre o paradeiro. Segundo informações das testemunhas, seguiram viagem para Nantes e de lá para Lisboa, onde se associaram com outro comerciante, voltando ao giro do comércio de escravos na Costa da Mina, trabalhando em navios sob a bandeira francesa.

Fica evidente a dificuldade que a Coroa portuguesa encontrava para manter o controle sobre as rotas comerciais de mercadorias e escravos. Por outro lado, as práticas de comércio forjadas pelos agentes comerciais, distribuídas nos circuitos mercantis, tiveram grande influência na manutenção do vigor dessas praças. Como visto através da documentação, anteriormente apresentada, as ligações entre Bahia e Angola indicam vários segmentos de uma rota que não se esgota em Salvador, Luanda ou Benguela e ultrapassam o movimento de embarque e desembarque de mercadorias. Os 353 escravos, vindos de Luanda, que deveriam ter chegado a Salvador, mas foram negociados com "portos estrangeiros", podem ajudar a explicar a ausência dos africanos centro-ocidentais no contingente da escravaria na cidade da Bahia.

Neste sentido, outro exemplo pode servir para fortalecer esta hipótese. Trata-se de mais uma embarcação apreendida no porto de Salvador, em março de 1786, para averiguações. O bergantim denominado *Nossa Senhora da Conceição, e Santa Anna*, chegado arribado ao porto de Salvador, de propriedade do comerciante Manoel Caetano da Fonseca, foi denunciado pelo Cabo de Esquadra Francisco Xavier Fajos de ter vindo de portos estrangeiros com contrabando. Neste caso, o próprio Capitão Manoel Caetano da Fonseca saiu à frente no processo e peticionou o pedido de abertura de investigação junto ao Desembargador Felipe José de Faria[437].

De acordo com os depoimentos coligidos das testemunhas e do próprio Capitão Manoel Caetano, em finais de março de 1785, a Corveta *Nossa Senhora da Salvação e Mãe dos Homens* partiu de Salvador "tendo sido despachada [...] para o porto do Maranhão, ou Pará" para vender mais de duzentos escravos africanos. Após ter passado por maus bocados

[437] AHU-CA, Bahia, *Autos de devassa e mais diligencias a que procedeu o Desembargador Filippe José de Faria, acerca da appehensão e seqüestro do bergantim Nossa Senhora da Conceição, e Santa Anna, pertencente ao commerciante da praça da Bahia, Manuel Caetano da Fonseca, 3º appenso*, CD#009Pasta#063-001, Doc.#12.538, 01/08/1786.

com os infortúnios da viagem, a embarcação foi desviada para o porto da Ilha de São Domingos.

O Caixa e responsável pela embarcação, José Antonio de Bastos se "viu obrigado negociar" toda a carregação de escravos a uma casa comercial estabelecida na própria Ilha, e que tinha como caixa o negociante "Mr. Lombart e Companhia". Desse modo, a corveta foi avaliada e dada por perdida e só foi aproveitado seu casco. Por decisão do próprio caixa Bastos, resolveu-se "comprar um bergantim, em que se transportasse, a sua equipagem, [...] aproveitando-lhe só os pertences, que passaram para o bergantim, [*Nossa Senhora da Conceição, e Santa Anna*] em que seguiram viagem para este porto, aonde se acham".

As investigações feitas durante a devassa, mostraram que, na verdade, antes mesmo de sua saída do porto baiano, já se sabia o real destino do navio, a Ilha de São Domingos, no Cabo Francês, de domínio dos ingleses. Na Ilha de São Domingos, suas várias carregações de africanos foram negociadas e haviam rendido aos "interessados" e a tripulação "25 sacos de 1.000 pesos duros espanhóis". Após o retorno da *Nossa Senhora da Conceição, e Santa Anna*, a maior parte da prata, que estava a bordo, resultante da negociação, desembarcou em uma lancha, que "bordejando" o litoral baiano antes de chegar ao porto de Salvador, encarregou-se de esconder os vestígios do contrabando. Note-se que, apesar de no auto de apreensão e sequestro da embarcação não conter o montante da prata negociada, foram encontrados entre a documentação apreendida os diários do caixa e piloto com as várias "carregações" de africanos e seus respectivos interessados, além do registro da "carregação" dos "200 escravos machos e fêmeas", consignados ao Caixa, e "26 peças de zurartes, para tangas deles", confirmando que se tratavam de africanos novos, recém chegados ao porto baiano.

Ao cruzar as informações sobre a apreensão da *Nossa Senhora da Salvação e Mãe dos Homens* com o *Slave Trade*, foi possível identificar a mesma corveta, realizando cinco viagens aos portos de Benguela e Luanda, entre os anos de 1780 e 1783[438], tendo à frente o mesmo mestre, Francisco José Loureiro, e o mesmo proprietário. Diante do histórico das viagens realizadas pela corveta, exclusivamente, à costa centro-ocidental africana e supondo, ainda, que os mais de 200 africanos que saíram do porto de Salvador, contrabandeados para a Ilha de São Domingos, fizessem parte do carregamento dos 324 escravos novos desembarcados, na última viagem, registrada no banco de dados, feita pela *Nossa Senhora da Salvação e Mãe dos Homens* ao porto de Luanda, permite acreditar que uma grande parte desse contingente de africanos centro-ocidentais novos estivessem sendo traficados

[438] TSTD, *Op. cit.* viagens, #49628, 1780; #49626, 1781; #49640, 1782; #40312, 1782; #49432, 1783. Acesso em 23/07/2012.

ilegalmente para portos estrangeiros. Isso explica, em parte, o grande número de africanos recém chegados proveniente dos portos de Angola, sendo enterrados pelo bangüê, mas ausentes da cidade da Bahia.

4.4 AFRICANOS NOVOS x AFRICANOS LADINOS

Retornando a análise dos dados indicados na (Tabela 5, p. 192) apresentadas e os elementos oferecidos pelo *banguê,* é importante saber quem são esses africanos centro-ocidentais, desembarcados em Salvador, que engrossam a estatística dos bangüês. Constatou-se pelo levantamento feito, tanto para a primeira metade do século XVIII, quanto para a segunda metade dessa centúria, que nos livros de banguês morrem mais africanos novos recém desembarcados do que escravos ladinos.

Ao noticiar esses falecimentos, os registros do banguê trazem essas informações na maioria das vezes, de forma explícita, pois as palavras "novos" ou "boçais" estão escritas em distinção à palavra "ladino"[439]. Quando a indicação não aparece, declaradamente, ela pode vir de maneira oculta, mas sem deixar dúvida de que se trata de escravos recém desembarcados. Expressões do tipo, o cativo pertence aos interessados ou ao "principal" da carregação de um determinado navio, ou, ainda, "marcado com a de fora", dentre outras, já apresentadas no inicio deste capitulo, apontam para sua identificação.

Cabe ressaltar que essas "marcas" ou carimbos já haviam sido registrados, anteriormente, por Oliveira Mendes, em 1793, no texto que apresentou à Real Academia de Ciências de Lisboa, sobre a "memória a respeito dos escravos e o tráfico da escravatura". O acadêmico descrevia o *carimbo* como "um instrumento de prata, cujo sinal [é posto] a fogo" utilizado pelos "certanejos" para marcar os escravos permutados nas feiras do sertão africano, para identificar seus novos proprietários. Segundo o autor, esta "marca" servia, também, para que fossem "achados, do caso de fuga"[440].

---

[439] Segundo o Dicionário Raphael Bluteau, diz-se ladino ao escravo africano que fala melhor o idioma , mais espertos e mais capazes para os que se lhes encomenda. BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico* ... Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712 – 1728, Vol. 5, p.16.

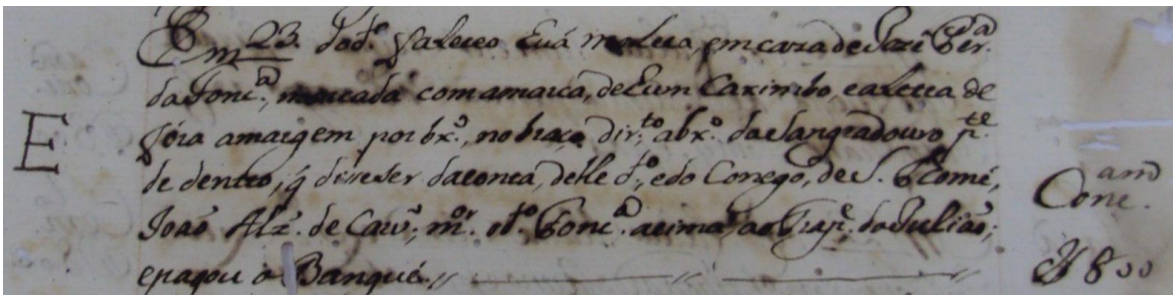
[440] MENDES, Luis Antonio de O., *Memória a respeito dos escravos e trafico da escravatura entre a Costa d'África e o Brasil*, Coleção: Brasil auto-conhecimento Brasil, Bahia: Teatro XVIII/P555, 2004, p.15. Luis Felipe de Alencastro complementa informando que o funcionário responsável por marcar os escravos, era nomeado por alvará e recebia anualmente 1.000 cruzados. Alencastro estima que para auferir essa quantia era necessário que o oficial marcador aplicasse mais de 10.000 marcas por ano. ALENCASTRO, Luis F. de, *O trato dos Viventes*: Formação do Brasil no Atlântico Sul, Séculos XVI e XVII, São Paulo: Cia. das Letras, 2000, p. 180 e p.429, nota 103 e 4

No tráfico transatlântico de escravos, os *carimbos* continuaram a ter a mesma função. Muitas vezes, os africanos recebiam a "marca" ao serem embarcados, no ato da cobrança dos direitos de exportação, neste caso a "marca" era feita "no peito direito com as armas do Rei", ou poderiam receber, ainda, uma outra "marca" feita durante o transporte no próprio navio. Neste caso, eram feitas pelos capitães ou algum membro graduado da equipagem[441]. Cada proprietário tinha sua identificação própria, geralmente símbolos ou as iniciais dos seus nomes, que serviam para determinar a identidade do seu proprietário, quando os escravos chegassem aos portos de destinos.

As únicas indicações localizadas na documentação pesquisada que fazem referência a essas "marcas" foram encontradas, uma no livro de banguê (Figura 15, p.203) e outra, num bilhete que acompanhava a "carta de ordem" endereçada ao Capitão Antonio José da Cunha, citado nos autos da devassa da corveta *Nossa Senhora da Conceição S. José e Almas*, anteriormente referenciado. (Figura 16, p.204)

Nos registros dos livros do banguê, essas "marcas" aparecem reproduzidas, como relatado no início desse capítulo, na margem esquerda, logo abaixo dos nomes cristãos dos escravos. A descrição do lado (direito ou esquerdo) e da parte do corpo onde se encontravam (braço, peito, pescoço) era escrita na nota do próprio registro.

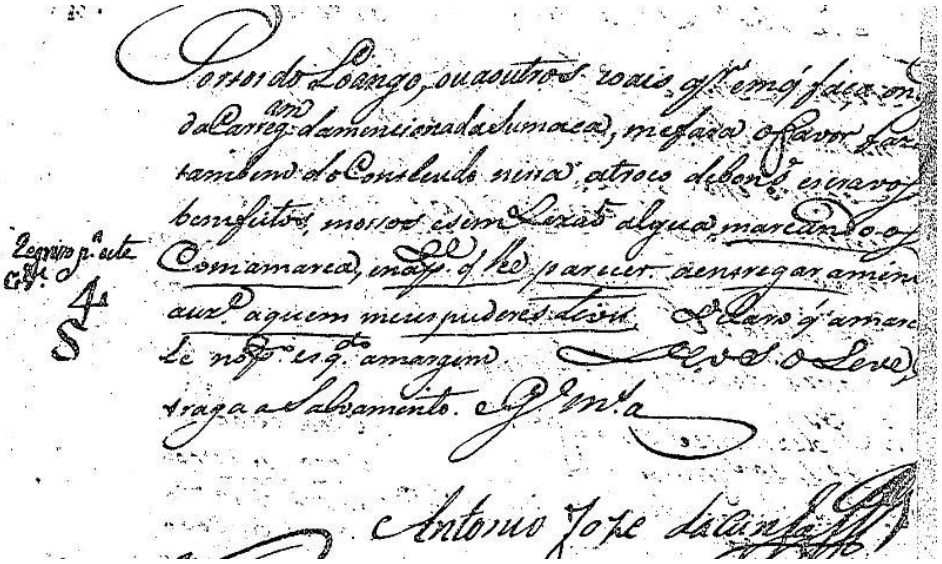
FIGURA 15



Nota: "Em 23 do dito [março de 1767] faleceu uma moleca, em casa de José Pereira da Fonseca, *marcada com a marca, de carimbo, e a Letra*, de fora a margem por baixo, no braço direito, abaixo do Sangradouro parte de dentro, que disse Ser da conta, dele dito, e o Cônego de São Thomé, João Alves de Carvalho, morador o dito Fonseca acima, ao Trapiche do Julião; e pagou o Bangüê. $800".
Fonte: ASCMB, *Livro 06 do Bangüê*, nº 1261 (1764-1772), fl. 107, 23/03/1767.

[441] MENDES, L.A, *Op. Cit*., p.15, Ver também, RODRIGUES, Jaime., *De Costa a Costa*: Escravos, marinheiros e intermediários do trafico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860), São Paulo: Cia. das Letras, p.118, SILVA JUNIOR, C.F., Op. Cit., p.173.

FIGURA 16



Nota: "[Sr. Capitão Antonio Jose da Cunha, e mais auzentes. Levando o dito Nossa Senhora a salvamento aos] Portos do Loango, ou outros mais quer em que faça on[mutilado] da carregação da mencionada sumaca, me fara o favor fazer também conteúdo nessa a troco de bons escravos, bemfeitos, mossos e sem lezão algua marcando-os com a marca, e na parte que lhe parecer. A entregar a minha auzencia a quem meus puderes tiver. Declaro que a marca he no peito esquerdo a margem. Deos o Salve e traga a Salvamento e Guarde esta".[Assinam e dão Fé] Antonio Joze da Cunha [Capitão], Antonio Joze de Souza Rainso e Hermenegildo Netto da Silva".
Fonte: AHU-CA-BA, *Auto de perguntas feitas ao capitão Bernardo da Rocha e Sousa e ao Coronel Agostinho José Barreto e outros documentos que formam o 1º appenso da devassa antecedente, com 98 fl. numeradas*, Doc. #12536, #CD 09, Pasta#62-002, 18/07/1787.

Muitos dos africanos descritos faleciam nas "casas" comerciais ou em posse de vários comerciantes, estabelecidos na praça baiana, entretanto, seu proprietário encontrava-se ausente. Esses agentes, muitas vezes, eram representantes legais de negociantes que atuavam em diversas praças mercantis nas mais variadas regiões, como as vilas, as cidades ou outras capitanias na própria colônia, ou eram moradores em outras cidades onde mantinham negócios, como Luanda, Benguela, Lisboa, Goa e Grã Bretanha, dentre outras. Havia, ainda, aqueles que estavam em feitorias, presídios ou portos diversos, nestes casos, passavam a representar seus agenciados na própria embarcação.

É o que pode ter ocorrido com a "moleca" que faleceu na "casa" de José Pereira da Fonseca, em março de 1767 (Figura 15, p. 203). Provavelmente, a africana recém desembarcada, note-se que nem nome de batismo possuía, pertencia à "conta" do Cônego de São Thomé, João Alves de Carvalho. Ao que parece, o Cônego de São Tomé e Príncipe mantinha mais do que negócios com a praça de Salvador, pois dois anos mais tarde, ele volta a aparecer como proprietário de Manoel, falecido na "Casa do Capitão Theodozio Gonçalves Silva morador ao Pilar"[442]. Possivelmente, o Cônego era um dos agentes da "casa" de

[442] ASCMB, *Livro 06 do Bangüê*, nº 1261 (1764-1772), fl. 205v, 21/12/1769.

Theodozio Gonçalves Silva e da "casa" de Pereira da Fonseca que se aproveitando do lote de escravos, despachados daquela Ilha para Salvador, tenha reservado algumas peças para si próprio e enviado para seu agenciado em Salvador que se encarregaria de colocá-las à venda, ou para azar do Cônego, enterrá-los.

Essas "parcerias" entre os comerciantes não exigiam exclusividade. O mesmo agente ou representante legal poderia negociar com um, dois ou vários negociantes a um só tempo e em praças mercantis distintas. As procurações feitas e registradas nos livros de tabelionato trazem diversos exemplos dessas "parcerias" (vide Anexo 8.7 e 8.8, p.244-5). Entretanto, essas fontes só deixam aparecer indícios da existência de relações comerciais, mas, ao serem confrontadas com outras fontes, como inventários *post-mortem* e ações cíveis, podem trazer informações relevantes para entender a tecedura dessas redes comerciais.

Apesar de dados controversos e das lacunas existentes nos documentos pesquisados, cabe retomar alguns dos questionamentos feitos neste capitulo: o que pensar sobre o elevado número de falecimentos entre esses africanos novos, desembarcados dos portos da África centro-ocidentais? Será que morrem mais centro-ocidentais do que ocidentais, ou chegam mais centro-ocidentais do que ocidentais e por isso morrem mais?

Os números apresentados nos registros dos livros de banguê indicam que a mortandade entre os africanos provenientes da África Centro-Ocidental supera os daqueles vindos dos portos da África Ocidental. Entretanto, vão-

Responder a essas perguntas de forma contundente, apesar de todo o trabalho de pesquisa, ainda não é possível, seria no mínimo reducionismo e precipitação diante de sua complexidade. Entretanto algumas hipóteses e explicações podem ser levantadas e apresentadas. Para a primeira questão que levanta a hipótese de que a alta taxa de mortalidade de africanos, oriundos da África centro-ocidental, fosse superior, porque chegavam em maior quantidade, pode até ser um dos argumentos para a resposta mas não encontra, nos documentos pesquisados, suficiente respaldo para tal afirmação. Uma outra hipótese é que sobre as "marcas", feitas com um instrumento de prata ou ferro aquecido no fogo, fossem uma das causas da elevada mortandade. Este processo, descrito por Oliveira Mendes, permite supor que muitos escravos padecessem por não resistirem às infecções provocadas pelos ferimentos provenientes das queimaduras a ferro quente antes ou durante a travessia[443]. Apesar de plausível esta hipótese merece reflexão. Um dos elementos a investigar é a forma

[443] Existe a possibilidade de essas marcas serem feitas tanto com algum tipo de tintura, quanto a ferro quente. Sobre o assunto ver também: Marcas de Escravos: listas de escravos emancipados vindos a bordo de navios negreiros (1839-1841)/ Texto analítico de Luciano Raposo, Rio de janeiro: Arquivo Nacional: CNPq, 1990.

como a "marca" era feita nas diversas partes do corpo, descrita pelos registros do banguê, como "carimbo". É uma palavra de origem *quibundo* e tem como um dos seus significados "instrumento de metal, madeira ou borracha, etc., com que se marcam, a tinta, papéis de uso oficial ou particular"[444].

Nesta perspectiva, é possível supor que estas marcas fossem feitas com algum tipo de tintura proveniente da resina ou da casca de certas plantas locais e que servia para marcar, provisoriamente, a pele no local onde o "carimbo" era feito. O próprio livro do banguê traz pistas que corroboram com essa explicação. Note-se que durante a pesquisa feita nos documentos nenhuma indicação foi feita em relação à existência de quaisquer sinais de marcas nos africanos "ladinos" com características que sugerissem as antigas "marcas dos de fora", caso estas fossem feitas de forma permanente. Além disso, todos os africanos "novos" eram marcados, independentemente, da sua procedência. Considerando todas as investigações e os dados obtidos, ao lado de sua análise e discussão, pode-se afirmar que ainda não há respostas para as questões que se colocam sobre o complexo comércio transatlântico, no qual se insere o tráfico de escravos africanos entre os portos da região da África centro-ocidental e o porto baiano.

4.5 PARA ALÉM DOS NÚMEROS

Os africanos falecidos em poder de comerciantes ou de "Casas" de Salvador ajudam a delinear as redes de comércio tecidas entre mercadores atuantes nos sertões, vilas e portos localizados nos dois lados do atlântico, dentro e fora dos domínios portugueses. Os diversos exemplos apresentados comprovam a existência e o funcionamento dessas redes. Outros tantos, extraídos do livro de banguê[445] podem ser utilizados para demonstrar essas relações.

Entre 1764 e 1772 foi possível identificar muitos moradores de Luanda, Benguela, São Thomé, Costa da Mina, Lisboa, Porto Seguro e Rio de Janeiro que, mesmo ausentes da cidade, enviavam e possuíam escravos africanos ("boçais" ou "ladinos") na Capitania da Bahia. Dentre os inúmeros exemplos, já mencionados, apresentados nas (Figura 10, p. 175 e Figura 15, p.203), foram selecionados mais dois. O primeiro foi o falecimento de Rosa em

[444] FERREIRA, Aurélio B.de H., Novo dicionário da Língua portuguesa, 3ªed., Curitiba: Positivo, 2004, p.407. A observação feita por Luis Felipe de Alencastro em relação ao significado da palavra "marca", foi a pista para pensar na possibilidade da utilização da tintura para explicar a confecção da marca. O autor chama a atenção para a origem *quibundo* da palavra *karimbu* e da existência do nome e do verbo (*carimbar*), segundo ele, só em português do Brasil. ALENCASTRO, Luis F. de, *Op. Cit.*, p.429, nota 103 e 4.

[445] ASCMB, *Livro 06 do Banguê*, nº 1261 (1764-1772), fls. 110v e 131v, 18/04/1767 e 18/10/1767, respectivamente.

18/04/1767, na Preguiça, local onde residia. Rosa era "escrava de Silvestre escravo de João de Oliveira que se achava na Costa da Mina". O segundo, Manoel, que faleceu exatos seis meses após Rosa, teve seu *banguê* pago por Manoel Lopes Moreira, pois o senhor do defunto "estava ausente". No registro do banguê, declararam que Manoel, africano boçal, tinha por seu senhor Francisco Henrique, preto forro, "que trouxe [Manoel] da Costa da Mina na sua praça"[446].

A maior parte desses africanos estava sob os cuidados de "casas" comerciais ou pessoas relacionadas ao comércio na Cidade. Essas "casas" funcionavam nas próprias residências dos comerciantes, no bairro da praia, conforme já descrito no Capítulo 1.

A "casa" comercial do Capitão Luis da Silva Pinto localizava-se próxima às "portas da Ribeira" das naus, na Preguiça[447]. Este comerciante, incluído na lista apresentada no Capítulo 3, figurava, também, na relação apresentada por Caldas, como um dos poucos negociantes da praça de Salvador que, declaradamente, comercializava "para Angola e mais partes". Seu nome aparece vinculado aos principais homens de negócio da Capitania à época, como Manoel do O' Freire, Luis Coelho Ferreira, Antonio Pires Monção, dentre outros, que em junho de 1759, "comercia[vam] com fazendas da Índia"[448]. Comprovando, de fato, que participava da rota do tráfico de escravos para Angola.

Em Salvador, associou-se ainda, com dois outros comerciantes, Estevão José de Almeida e Bento Fernandes Galiza, este último envolvido com tráfico da Costa da Mina e residente na cidade. Foi com estes sócios que Silva Pinto armou a "sumaca *N.S. da Aparecida, São Jose Santo Antonio e Almas*", que seguiu para o "Presídio de Benguela a resgatar escravos", levando na carregação "12 rolos de Tabaco dos grandes que costuma[va]m vir do Porto da Cachoeira"[449]. Essa viagem, comandada pelo Capitão Antonio Tomás Santos, começou em agosto de 1757, chegando à Bahia no mesmo ano. A sumaca deixou o Presídio de Benguela com 253 africanos, tendo desembarcado 224[450]. Não há maiores informações

---

[446] Idem, *Ibidem*. O termo *praça* refere-se às cotas destinadas pela administração colonial aos funcionários militares que trabalhavam nos navios, presídios ou fortes. Neste caso, é provável, que o escravo morto pertencesse à cota a que tinha direito Francisco Henrique.

[447] ASCMB, *Livro 06 do Banguê,* nº 1261 (1764-1772).

[448] AHU_CA-BA, DOC.#4613 a 4620, CD# 003, Pasta#022-001, *Officio do Vice-Rei Conde dos Arcos para Thomé J. da Costa Corte Real, em que o informa do excessivo preço porque ficavam na Bahia as fazendas da Índia e que tornava irrealizável a sua venda*, 04/08/1759.

[449] O "porto da Cachoeira" refere-se ao porto da Vila de Nossa Senhora do Rosário de Porto de Cachoeira que ficava no Recôncavo. Desse porto seguia toda a produção de tabaco já beneficiado para o porto da Bahia. Rever o Capítulo 1, AHU-CA-BA, DOC# 2639, CD#002, Pasta#013-001e 002, *Officio do Vice-Rei Conde dos Arcos para Tomé Joaquim da Costa Corte Real, acerca da jusrisdição privativa da Mesa da Inspeção sobre os navios do Comercio da Costa da Mina,* 03/09/1757, fl. 18v, Bahia, 18/06/1756.

[450] TSTD, *Op. Cit,*. Viagem #50790, 1757. Disponível em <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>. Acesso em 02/07/2011. #50790, 1757.

sobre os 29 africanos que faleceram durante a travessia, pois os registros de enterramento do "livro de banguê" se perderam como a vida desses africanos.

No Rio de Janeiro, o capitão Silva Pinto também tinha seus "conhecimentos". Entre os dias 22 de junho e 21 de agosto 1767, faleceram em sua "casa" comercial dois africanos novos: "um molecão, marcado com a de fora no peito direito" e "uma moleca marcada com a de fora", ambos declarados pelo Capitão, "Ser de conta de Manoel da Graça Braga, e quem mais pertencer morador ao Rio de Janeiro"[451]. Sobre o navio que trouxe o casal de africanos e o porto africano de embarque, não foram encontradas maiores informações.

Finalmente, seguindo mais um fio da rede comercial tecida por esse homem de negócio baiano, dentro dos domínios portugueses, foi possível encontrá-lo, mais uma vez, como "bastante procurador", na cidade da Bahia, de Manoel de Souza Pereira. Em agosto de 1765, Manoel de Souza Pereira, "morador na Vila de Santos e ao presente morador nesta Cidade", provavelmente necessitando se ausentar, registrou em cartório uma procuração, nomeando várias pessoas, em diferentes lugares na Colônia e também, em Portugal. Em Salvador, o Cap. Luis da Silva Pinto, era um dos seus três procuradores. Além dele, Souza Pereira, também nomeou gente, na Capitania do Espírito Santo, no Rio de Janeiro, na própria vila de Santos, já que se mudara para Salvador, além de São Paulo, Minas de Goyases, Cidade do Porto e Vila de Cachoeira[452].

Cruzando informações do livro de Bangüê com outras fontes foi possível identificar três embarcações, cujo Capitão Silva Pinto figurava como proprietário: as sumacas *Santana Santo Antonio e Almas*, *Nossa Senhora Aparecida São José Santana e Almas* e a corveta *Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas*. O *Slave Trade* indica que, entre os anos de 1754 e 1769, o Capitão comerciante realizou seis viagens à Costa da África. As duas primeiras realizadas em 1754 e 1757 foram para o presídio de Benguela. As quatro últimas viagens realizadas nos anos de 1763, 1764, 1765 e 1769, seguiram para portos da Costa da Mina[453] (Ajudá, Epê e Onim) com escalas, como era exigido, nas Ilhas de São Tomé e do Príncipe. Parece que Silva Pinto estava ampliando seus negócios e expandido os portos de comércio, avançando mais para a direção norte do litoral ocidental africano, afinal, o próprio comerciante já havia declarado na praça baiana que "frequentava Angola e [de]mais partes".

---

[451] ASCMB, *Livro 06 do Banguê*, nº 1261 (1764-1772), fl.119v e 126v.
[452] APB, Seção Judiciária, *Procuração feita por Manoel de Souza Pereira*, Livro de Notas nº 106, fls. 83v a 84v, 13/08/1765.
[453] TSTD, *Op. Cit*,. Viagens #48695, 1763; #50869, 1764; #50880, 1765; #50929, 1769. Disponível em <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>. Acesso em 02/07/2011.

Não foi possível saber se Silva Pinto viajava frequentemente para Angola, no entanto parecia ser muito conhecido nessa região, pois foram identificadas vinte e três pessoas residentes no "Reino de Angola" com as quais mantinha, no mínimo, relações comerciais[454] (ver Anexo 8.8, 245). Além dos escravos que recebia, em Salvador, direto dos negociantes estabelecidos nas praças de Luanda e Benguela para comercializar no Brasil, Silva Pinto pré-consignava mercadorias para o Presídio de Benguela, usadas no trato dos seus próprios escravos.

Em 1º de outubro de 1764, entrou no Presídio de Benguela uma "carregação" pré-consignada à Manoel Gomes da Cruz. A carregação veio de Salvador, na corveta *Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas*, "de que era Capitão José dos Santos Martins", enviada pelo Capitão Luis da Silva Pinto e "por conta e risco de quem pertencer"[455]. Compunha a lista dos gêneros, quatro pacotes contendo dezenas de "peças, corjas e varas"[456] dos mais variados tipos de tecidos adquiridos em Goa. As "fazendas de negro" (Baeta, lenços, chitas de Damão largas, linhas azuis, chitas de Calagarce [sic], corromandeiz [sic], zuaretes finos, borralhos, cangage [sic], dentre outros), utilizadas geralmente neste tipo de tráfico. Apesar de ter sido enviada em outubro, a carregação, só foi negociada, em Benguela, no dia 24 de maio de 1765. Segundo consta no documento, depois de calculados os valores atribuídos às "fazendas", acrescidos do pagamento da comissão de 8% "de receber, vender e remeter", pertencentes a Manoel Gomes da Cruz, o Capitão comerciante conseguiu depois de "vendida com o avanço de 30% sobre o carregado", a quantia de 558$855rs (quinhentos e cinquenta mil, oitocentos e cinquenta cinco réis) em letra de risco emitida por Manoel Rodrigues Ferreira.

Note-se que o único registro de viagem da corveta *N. S. da Conceição Santo Antonio e Almas*, nesta data, tem como destino os portos da Costa da Mina. O navio deixou o porto de Salvador, em março de 1764, chegou ao porto de Benguela, em outubro, e só desembarcou na Bahia em abril de 1765. Pela informação contida no *Slave Trade* a viagem durou 377 dias. Mas como explicar todo esse tempo para fazer uma viagem que em média durava quarenta a sessenta dias? A primeira explicação para os doze meses e treze dias de viagem passa pela provável rota seguida pelo Capitão Geraldo do Pinho Rodrigues que capitaneava a embarcação. É possível que, ao sair do porto de Salvador, a corveta tenha seguido para São

[454] Todas essas pessoas listadas foram referendadas pelo Livro nº 06 do Banguê entre 1764 e 1772.
[455] AHU-CA-BA, Doc#7521, CD#006, Pasta#038-001, *Documentos (5) compreendendo relações de louças e fazendas enviadas da Índia para a Bahia, contas correntes e de despesas*, s/d.
[456] Todos esses nomes significam unidades de medidas utilizadas para mensurar os tecidos. Vara era a unidade de comprimento equivalente a 5 palmos ou 1,10m. A corja era o termo indiano para o número 20, por exemplo, 1 corja equivalia a 20 peças de "vara". Peça de pano era a medida que se fazia de uma só vez no tear.

Tomé e de lá tenha, após reabastecer, prosseguido para o Presídio de Benguela, onde permaneceu por algum tempo, negociando um bom preço para sua carregação e aguardando os escravos que receberia de seus contratantes. Depois disso, pegando a "corrente de Benguela" e os ventos favoráveis, a embarcação bordejou a costa africana, passou por Luanda e seguiu novamente para a ilha de São Tomé[457]. Desse porto, a corveta seguiu para os portos da Costa da Mina e, após negociar a letra de risco e o restante dos gêneros que levava na carregação do navio, o Capitão Geraldo do Pinho Rodrigues retornou, em abril de 1765, com mercadorias e escravos, ao porto de Salvador.

A corveta *N. S. da Conceição Santo Antonio e Almas* desembarcou, em Salvador, trazendo 441 escravos dos 472 que embarcaram nos portos do litoral ocidental africano. É bem provável que depois de tanto tempo de travessia parte da carga tenha ficado debilitada e muitos escravos tenham chegado doentes, tanto que depois de pouco mais de quatro meses sete faleceram. Em 19/05/1765, o Capitão Luis da Silva Pinto contratou o *banguê* para enterrar o escravo boçal, "Joaquim de nação Angola, da conta do Ajudante João Miguel de Vasconcelos, morador em Angola", que, provavelmente, veio na mesma corveta. Nos dias 10, 13, 14, 16 e 24 de junho e 22 de agosto, quase que diariamente, o Capitão Silva Pinto enterrou nada menos que mais sete escravos de nação Mina e Angola – cinco homens e duas mulheres – no adro da igreja da Conceição da Praia.

Para concluir a série de exemplos possíveis de serem apresentados a partir da análise dos registros do *banguê*, foram escolhidos mais dois outros episódios que associados às outras fontes e banco de dados, podem ajudar a identificar alguns caminhos percorridos, mesmo que curtos, por esses africanos dentro das rotas comerciais transoceânicas.

Um deles foi a morte, em 18/11/1768, de "um negro novo vindo de Benguela, na sumaca de Francisco de Macedo, morador em Benguela, e declarou morto na ponte da Alfândega"; dois dias depois um outro "negro Benguela, marcado com a [marca] de fora, que mandou e pertence a Antonio da Silva Guimarães, morador na Preguiça, [cidade da Bahia], e declarou ser da conta de Sebastião José Meneses Ribeiro, morador na cidade de São Paulo [leia-se de Luanda] e Reino de Angola"[458].

O último deles, mais não menos importante, o falecimento do africano Antonio Mina que fazia parte da "conta principal" do carregamento de 353 escravos embarcados na corveta Santana, S. Antonio e Almas, comandada pelo Capitão João da Costa Cirne de propriedade de

[457] Para um esclarecimento sobre os ventos negreiros ver: ALECANSTRO, Luis Felipe, *Op. Cit.*,p.57-63 e MAURO, Fréderic, *Op. Cit.*, Vol I, p.39-55.
[458] ASCM, *Livro de Bangüê*, maço 1261, 1764-1772, fl.173.

Manuel Lourenço da Costa, conhecido comerciante desta praça. Este navio saiu do porto de Salvador para Ajudá no dia 24 de janeiro de 1787, entre a data de sua chegada a Ajudá e o início do seu negócio em África havia se passado nove meses, (06/10/1787). Tempo suficiente para que a corveta tocasse diferentes portos na Costa Africana, tanto ao norte quanto ao sul, e realizasse outros negócios, inclusive negociando com outras "fazendas" cuja comercialização era proíbida pela Coroa. Afinal, não seria a primeira vez que o Capitão Lourenço da Costa usaria desse artifício para lograr a alfândega na Bahia. Em 1786, a mesma corveta foi alvo de denúncia e investigação por parte do Provedor da Alfândega, Filipe José de Faria, que apreendeu várias mercadorias achadas a bordo da dita embarcação ao regressar da Costa da Mina[459].

A embarcação só deixou a África, no local onde estava fundeada (porto não declarado), cinco meses depois da sua chegada em África, no dia 30 de março de 1788 e só iniciou sua partida um ano e dois meses após seu embarque para a Costa da Mina. Apesar de não ter a data exata de seu desembarque nesta praça, sabe-se que chegaram vivos 324 africanos e entre eles estava Antonio. Com certeza, a violência da captura em território africano, aliada às péssimas condições a que foi submetido, durante a travessia do atlântico, contribuíram para o estado de debilidade em que aqui chegou. Estado que se agravou durante o tempo que passou "na Casa de Manoel Lourenço da Costa", a tal ponto que no dia 09 de setembro desse mesmo ano Antonio não resistiu e foi transladado pelo *banguê* para seu novo endereço, uma cova rasa no Campo da Pólvora[460].

***

O estudo e pesquisa realizados nos livros de banguê demonstraram o limite dessas fontes para responder, categoricamente, às questões que se colocam sobre a origem étnica e procedência dos africanos desembarcados na cidade do Salvador. Assim como, os números de enterros, nem sequer permite calcular, aproximadamente, a mortandade entre os cativos inumados pela Santa Casa de Misericórdia. Entretanto, estes dados coletados e analisados, evidenciam que havia uma outra identificação própria do tráfico atribuída pelos comerciantes

[459] TSTD, *Op. cit.* viagem, # 51158, # 51137. Ainda será feito o cruzamento com a documentação do AHU, CA, Doc. #12.170 a #12.172.
[460] ACMS, *Livro de Bangüê*, maço 1263, (1780-1792), fl.298.

vinculados às "casas" comerciais presentes nas rotas do comércio transatlântico, provavelmente, encobertas para burlar a fiscalização da Fazenda Real e esconder o "contrabando e descaminhos". Por isso, essas mortes confirmam, de certo modo, os limites encontrados pelo historiador, como bem destacou Mariza Soares, "ao considerar como rota de tráfico [apenas] a ligação entre os portos do atlântico de embarque e desembarque". Nesses casos, como sugeriu Soares, a associação dos registros do banguê com as outras fontes e o banco de dados analisadas, não só serviram para identificar os pontos de saída e chegada, destas rotas atlântica de comércio, mas também, aspectos relacionados aos caminhos percorridos, assim como as paradas, a maneira de negociar e, principalmente, aquilo que os livros de banguê viabilizaram, identificar as relações comerciais envolvidas e os vínculos que se criaram entre os comerciantes nos dois lados do Atlântico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao pesquisar a praça comercial da Bahia e sua capital, Salvador, com o objetivo de compreender seu funcionamento, o mercado local, regional e internacional e o comércio, no período 1750-1808, percebeu-se que as diferentes conjunturas trouxeram significativas mudanças em relação à percepção da importância que a primeira capital da Colônia continuou a ter na América portuguesa, após a transferência, em 1763, do centro administrativo e político para o Rio de Janeiro.

Diferente do que se pensava, o porto de Salvador manteve-se como um dos importantes portos de embarque, desembarque e (re)distribuição de gêneros e escravos no período colonial, ao lado do porto fluminense do Rio de Janeiro, que cresceu e passou a ganhar destaque. Neste estudo pode-se destacar alguns elementos de análise, considerados importantes e fundamentais para compreensão da dinâmica do comércio que abarcava a construção e manutenção dos navios, o modo de comerciar, além da escolha das mercadorias negociadas em seu mercado. O comércio entre as Capitanias (de Barra afora) incluía um maior número de embarcações, entretanto os valores mobilizados, nestas trocas, não aparecem na documentação colonial, pois não eram calculados pela Coroa, o mesmo ocorrendo com o comércio "de Barra adentro". A possibilidade da Bahia abastecer o espaço colonial e extra-colonial com escravos novos e produtos, descritos, parece não ser irrelevante.

Diante da ausência de cálculos dos valores mobilizados, a análise do fluxo mercantil de exportação/importação do porto de Salvador fica comprometida, propiciando uma avaliação imprecisa sobre o predomínio do comércio marítimo de longa distância em detrimento dos demais e, consequentemente, da perda da importância do comércio e dos portos baianos, quando ocorriam as oscilações características da economia colonial setecentista.

Outro fator que concorreu para validar a perda da importância do porto de Salvador foi a prioridade dada pela historiografia baiana ao concentrar suas pesquisas no século XIX, dificultando estudos mais aprofundados e comparativos sobre a temática.

Os fatos narrados e a análise e discussão dos dados sobre as rotas transoceânicas de comércio, envolvendo portos do Brasil, através da Bahia, e portos de diversos pontos do litoral africano e até mesmo asiático, confirmam a manutenção da importância da praça de Salvador, enquanto integrante do grande circuito marítimo nas rotas de comércio de gêneros e escravos. Além disso, pôde-se constatar que em todos os circuitos mercantis "frequentados"

por comerciantes baianos aparecem uma combinação de rotas diversificadas, tanto as majoritárias, quanto as minoritárias.

Da mesma forma, os laços comerciais forjados entre as diversas comunidades de negociantes, residentes nas regiões envolvidas nestes circuitos, ampliaram-se na medida em que, entre 1750 e 1808, aumentaram os interesses desses indivíduos no lucrativo comércio de escravos. As conexões firmadas, inicialmente, renovaram-se e alargaram-se, de maneira que suplantaram o domínio da administração do Império Português, quando se estenderam a portos fora dos domínios portugueses (Montevidéu, Buenos Aires, Tafalbay), a exemplo das relações entre a Bahia e a África, especialmente, com Angola. As situações criadas pela dinâmica pré-colonial e o emaranhado de interesses econômicos, que envolvia o comércio de escravos, possibilitaram à periferia reagir e manter o controle nestas regiões inseridas no comércio atlântico.

Através dos laços originados nas redes comerciais, envolvendo relações sociais, de parentesco e amizade, provenientes do fluxo constante de indivíduos que circulavam nos trechos de longa distância, nos marítimos costeiros e terrestres, situados em importantes praças de comércio, inúmeros portos e diversas vilas nos caminhos do interior e sertões da América, África e Ásia, os envolvidos neste negócio organizaram-se coletivamente e tornaram-se politicamente poderosos, impondo cada vez mais pressão sobre a administração colonial e o poder régio, fazendo valer os interesses locais. As escrituras e procurações não só identificam esses vários indivíduos, como também evidenciam as redes tecidas, seu funcionamento e suas práticas de comércio, demonstrando a existência de articulação entre as rotas atlânticas de diversos domínios coloniais europeus e o tráfico inter-regional de escravos, metais e diferentes gêneros nestas áreas coloniais.

Quanto à existência de uma dinâmica do comércio transatlântico, ampliada e mantida pelo tráfico de escravos de Angola para a Capitania da Bahia, não há dúvida da fundamental importância que as rotas de comércio e os agentes de negócios desempenharam. Ao identificar estes homens de negócio, comerciantes, armadores, contratadores, mercadores e pilotos, atuantes na praça da Bahia, foi possível compreender as práticas de comércio difundidas e incentivadas pelo Império Português nos seus diversos domínios.

A partir da lista de comerciantes composta e apresentada foi possível analisar minuciosamente e perceber, por vezes, que esses nomes foram elencados por critérios de classificação hierarquicamente construídos para definir o poder e prestígio que os diversos tipos de comerciantes ocupavam no espaço transatlântico. As fontes documentais consultadas permitiram ampliar o conhecimento sobre os comerciantes e suas redes comerciais,

contribuindo para a opção em excluir ou incluir nomes das diversas relações pesquisadas para composição da lista apresentada. Vale realçar que as relações elaboradas por José Antonio Caldas surgiram no contexto específico da produção do seu texto. Foi uma obra escrita por encomenda da Academia dos Renascidos (lugar das elites intelectuais, políticas e de relevante papel socioeconômico) criada na Capitania. A extensão da Relação de Caldas, incluindo nomes que não tinham grande relevância econômica para serem considerados "homens de negócio", talvez tenha sido a maneira encontrada para prestar serviço a membros da elite colonial, tendo em vista alcançar privilégios para sua ascensão social. Convém lembrar que, numa sociedade de Antigo Regime, era permitido a indivíduos oriundos de uma família de oficiais mecânicos, o caso de Caldas, alcançar, através de redes clientelares, estrategicamente bem constituídas, a tão ambicionada habilitação da Ordem de Cristo.

Na Bahia, foi possível perceber que a dinâmica das relações comerciais extrapolou aspectos econômicos do circuito do tráfico. A composição de laços familiares, de compadrio e de amizades, constituídos no circuito da rota de Angola, evidencia a natureza dessas relações e ajuda a entender o funcionamento do comércio de escravos entre a Bahia e Angola. Neste contexto, foi possível identificar baianos que atuaram junto aos luso-africanos, desde tempos remotos, e tornaram-se seus sócios enviando para aqueles portos as *fazendas* (aguardente, têxteis e mantimentos) usadas na troca por mercadorias do sertão de Angola (escravos, cera, marfim e couros) e que permaneceram nesse trato, ainda que outras regiões tivessem superado, quantitativamente, o montante desse negócio.

Por fim, mas não menos importante, ficou evidente na análise, que as relações comerciais, estabelecidas entre a cidade da Bahia e os principais portos da região centro-ocidental africana, permaneceram ativas e importantes, mesmo com o arrefecimento do tráfico de escravos. Redes e conexões mercantis tecidas entre essas praças comerciais construídas e alimentadas pelo tráfico Atlântico de escravos não se limitaram ao comércio de pessoas, mas envolveram numerosos intercâmbios de mercadorias, coisas e pessoas, além de ideias. Nesse sentido, o estudo identificou a necessidade de pesquisas que invistam nestas narrativas que considerem os dois lados do Atlântico.

FONTES:

Arquivos

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ):

- Alfândega da Bahia **(Códice 141)**

  Vol. 09 (1737-1793)
  Vol. 10 (1753-1820)
  Vol. 11 (1754-1828)
  Vol. 12 (1755-1760)
  Vol. 14 (1769-1796)
  Vol. 16 (1779-1798)
  Vol. 17(1794-1804)

- Correspondencias **(Codice 91)**
  Vol. Único – Cobrança dos dízimos reais, compra de escravos e sobre outros assuntos.
- Cartas Régias sobre a Fazenda Real **(Códice 517)** – 1769-1777
  Registro de ordens expedidas do real erário para a Índia sobre a Fazenda real
- Vice Reinados: **D9 – Correspondências Diversas**
  CX. 748
  CX. 485
  CX. 491
  CX.490
  CX. 502
  CX. 751
- Relação da Bahia **(83)**
  (Códice 542) – 1735-1759 – Registro de Provisões, alvarás, leis e cartas régias
  (Códice 538) – 1538-1781 (VOL 01)
  1582-1781 (VOL 02)
  1590-1781 (VOL 03)
  1659-1777 (VOL 04)
  (Códice 537) – 1623-1767
  (Códice 539) – 1576-1773 (VOL 01)
  1568-1771 (VOL 02)
  1661-1781 (VOL 03)
  1606-1800 (VOL 04)
  (Códice 428) – 1750-1759 – Livro ara servir na Provedoria da Fazenda da Bahia

Arquivo Público da Bahia (APB):

- 35 Maços – Correspondências recebidas de autoridades diversas (Microfilmados)

  195 Governo de Angola (1788/1799)

  197 Governos Estrangeiros (1786-1799)

  199 Câmaras do Interior da Bahia (1766/1799)

  201 Juiz Ordinário de Vilas da Bahia (1755/1762)

201-1 Juiz Ordinário de Vilas da Bahia (1763/1798)

201-4 Juiz Ordinário de Sergipe (1755/1761)

201-10 Ouvidor Geral de Sergipe D'El Rey (1755/1763)

201-13 Câmaras do Interior da Bahia (1755/1762)

201-14 Senado da Câmara da Bahia (1783/1799)

201-22 Capitão-Mor das Ilhas de S.Thomé e Príncipe (1797/99)

201-23 Bispado das Ilhas de S.Thomé e Príncipe (1797/99)

201-24 Cabildo das Ilhas de S.Thomé e Príncipe (1794/97)

201-25 Ouvidor e Provedor Real da Fazenda das Ilhas de S.Thomé e Príncipe (1788/99)

201-26 Militares das Ilhas de S.Thomé e Príncipe (1788/1796)

201-27 Camara das Ilhas de S.Thomé e Príncipe (1796/98)

201-30 Juiz de Fora (Interino)de Benguela (1794/1795)

201-38 Junta da Real Fazenda de Angola (1794/1795)

201-39 Ouvidoria Geral e Corregedor de S.Paulo de Assunção de Angola (1763)

201-31 Inspetoria das farinhas da Vila de Nazaré (1788/1794)

201-40 Capitão encarregado da Expedição das farinhas das Vilas de Rio Real e Abadia (1793)

201-50 Superintendência de Mestres Saliteiros de Montes Altos (1761/1762)

201-44 Conselho Ultramarino Lisboa (1796)

201-51 Petições Diversas (1755/1759)

201-52 Petições Diversas (1769/1799)

201-58 Secretarias de estado do Brasil (1770/1783)

201-64 Tribunal da Relação (1780)

201-71 Governador de Goais (1760)

201-67 Capitães Comandantes da Bahia (1787)

215 Correspondências recebidas de autoridades diversas (1766/1811)

227 Correspondências recebidas de autoridades diversas (1802-1815)

228 Correspondências recebidas de autoridades diversas (1802-1815)

229 Correspondências recebidas de autoridades diversas (1807-1815)

223 Correspondências recebidas de autoridades diversas (1800/1813)

294 Provisões, Alvarás, Registros (1763/1773)

296 Provisões, Alvarás, Registros (1763/1773)

- 12 Livros – Cartas à sua majestade – **Catálogo 68** (Microfilmados)

Lv. 132 Reg.de correspondências expedidas do Senado da Câmara de SSA para o Rei (1742/1823)

Lv. 133 Reg.de correspondências expedidas do Senado da Câmara de SSA para o Rei (1755/1761)

Lv. 134 Reg.de correspondências expedidas do Senado da Câmara de SSA para o Rei (1762/1769)

Lv. 135 Reg.de correspondências expedidas do Senado da Câmara de SSA para o Rei (1770/1785)

Lv. 136 Reg.de correspondências expedidas do Senado da Câmara de SSA para o Rei (1778/1783)

Lv. 137 Reg.de correspondências expedidas do Senado da Câmara de SSA para o Rei (1794/1797)

Lv. 626 Contratos e Regimentos (1674/1822)

Lv. 483-1 Contratos e Regimentos (1785/1815)

Lv. 459 Contratos e Regimentos (1692/1778)

Lv. 249 Registro de Passaportes (1759/1772)

Lv. 251 Registro de Passaportes (1815/1819)

Lv. 252 Registro de Passaportes (1807/1822)

- Seção Judiciária:

Livros de Nota Tabelionatos 1750 a 1808:

Nºs. 101/102/103/116/119/120/122/125/129/131/132/134/136/137/139/141/140/145/ 147/148/151/155/158/174/172/177/

Ações Cíveis

ADRIANO DE ARAÚJO BRAGA

LIVRO DE NOTAS
LV 127/fl.75 (1786) – Escritura
LV 128/fl 284 (1789) – Escritura
LV 141/fl 357 (1800) – Escritura
LV 145/fl. 271v (1802) – Escritura
LV 147/fl. 345 (1803) – Escritura
LV 148/39v (1803) – Escritura
Ação de Crédito: 13/442/2 (1805)
Libelo: 58/2071/15 (1792)
Ação de cobrança: 09/315/14 (1802)

LUIS(Z) COELHO FERREIRA

Livro de Escrituras:

Lv.76/318 – FRANCISCO XAVIER DE ARAUJO LASSOS (1743)
Lv.84/257 – FRANCISCO XAVIER DE ARAUJO LASSOS (1747)
Lv.93/67v – ANTONIO RODRIGUES CACHEADO (1754)
Lv.113/186 – ANA MARIA CORTE REAL (1771)
Lv.118/275v – ANTONIO ALVES DE SOUZA FERREIRA (1778)
Lv.121/305v – IRMANDADE CONVENTO DO DESTERRO (1781)
Lv.124/147v – JOSÉ SOUZA (1784)
Lv.124/134 – MANOEL JOAQUIM DA SILVA (1784)
Processos Civeis II:
Crédito: 14/470/23 – fl. 18 – JOÃO FERREIRA DO COUTO (1758)
Libelo: 51/1812/3 – fl. 08 – JOÃO ALVES CARDOSO (1770)
Ação rara: 10/338/1 – fl. 20 – MANOEL BORGES CAMPOS (1767)
Credito: 27/944/11 – fl.34 – JOSÉ DE ARAUJO SILVA (1769)

ANTONIO JOSÉ COELHO

Livros de Escrituras:
122, fl. 240v (1780) – Débito e hipoteca
127, fl.52v (1788) – Débito
227, fl. 156v (1829) – Hipoteca
237, fl.107v (1831) – Débito
236, fl.211 (1831) – Débito e Hipoteca
Inventário: 09/3726/0/7 (1852)

INVENTÁRIOS:

- MARIA JOAQUINA DE BARROS (Viúva) de MANOEL FERREIRA DE BARROS
  SSA– 03/1253/1722/05 – 1837
- JOSÉ BARBOSA MADUREIRA
  SSA 04/1738/2208/06 – 1817/ 245fls
  SSA 05/2000/2471/8 – 1836 a 1840/ + 400fls
- INOCENCIO JOSÉ DA COSTA
  SSA 8/3465/-/2 (1805) (Testamento)
  SSA 3/1218/1678/35 (Testamento)
  SSA 7/2926/-/9 (inventario)

- **Projeto Resgate – Coleção Castro de Almeida –**

  32 CD's BAHIA

  25 CD's BAHIA – Avulsos

<u>Arquivo da Santa Casa de Misericórdia da Bahia:</u>

- Livro de Bangüê (1764-1772); (1780-1792) e (1792-1815), Maços: 1261, 1263, 1264
- Livro de Termos de irmãos: Lv. 3 e Lv. 4

<u>Biblioteca do Real Gabinete Português de Leitura:</u>

- Coleção Revista de Angola, Vols I ao IV, Publicação Oficial, Luanda: Editada pela Repartição Central de Estatística.

Viajantes e cronistas que escreveram sobre a Bahia setecentista.

- BRELIN, Johan., *De passagem pelo Brasil e Portugual* em 1756, Lisboa: Casa Portuguesa, 1955.

- CALDAS, José Antonio., *Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, in Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 57, Bahia: Seção da Escola de Artífices da Bahia, 1931.

- LINLEY, Thomas., *Narrativa de uma viagem ao Brasil*, São Paulo: Cia Ed. nacional/Brasiliana, 1969.

- LISBOA, José da Silva., "Carta muito interessante do advogado da Bahia, José da Silva Lisboa, para o Dr. Domingos Vandelli, Directordo real Jardim Botânico de Lisboa, em que lhe dá noticias desenvolvida sobre a Bahia, descrevendo-lhe a cidade, as ilhas e guarnição, o commercio e a agricultura, e especialmente a cultura da canna de assucar, tabaco, mandioca e algodão. Dá também as mais curiosas informações sobre a população, os usos e costumes, o luxo, a escravatura, a exportação, as construções navaes, o commercio, a navegação para a Costa da Mina, etc.,", *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, VOL. XXXII, Rio de Janeiro: Officinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1914.

- MENDES, Luis Antonio de O., "Discurso Preliminar, historico, introductivo, com naturaza de Descrição Economica da Comarca, e Cidade da Bahia que m si comprende o paralello da Agricultura, na Navegação e do Commercio antigo com o moderno, e actual daquella dirá Comarca, e Cidade, por ser esta mais antiga, a mais fecunda, e a mais rica de todas as outras do Ultramar, pelos muitos gêneros, com que ella com abundancia soccorro a exportação", *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, VOL. XXVII, Rio de Janeiro: Officinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1906, p. 283-348.

- PITA, Sebastião da Rocha., História da América Portuguesa, 1660-1738, Belo Horizonte, Ed. Itatiaia; São paulo, Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.

- VILHENA, Luis dos S., *A Bahia no século XVIII*, 1-3 vols, Bahia, Ed. Itapuã, 1969.

- TAUNAY, Afonso de Escragnolle. *Na Bahia Colonial 1610-1764 e o Rio de Janeiro de Antanho*, in Revista do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro (RIHGB), Tomo 90, vol. 144, Rio de Janeiro: 1929, pp. 244 a 538.

Banco de dados eletrônico:

Slave Trade Voyage Dataset, W.E.B. Dubois Center for African and African American Studies, Havard University (STVD), Disponivel em: <www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>.

Anais da Biblioteca Nacional, vols. 32, 34, 36, 37, 68, Disponível em: < www. objdigital.bn.br/acervo_digital/anais/anais.htm>.

MINISTÉRIO DA CULTURA-ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO-INSTITUTO DE INVESTIGAÇÃO CIENTIFICA TROPICAL, *Projeto Resgate de documentação histórica Barão do Rio Branco*, (Castro Almeida) – 25CD's e (Avulsos) – 32CD's.

Coleção e fontes impressas:

- ALVES, Marieta., "O Comercio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia"., In *Revista de História*, vol. XXXI, nº. 63, pp. 133-142, 1965; vol. XXXIV, nº. 69, pp. 91-98 e nº. 70, pp. 537-543, 1967; vol. XXXVI, nº. 73, pp. 153-160, nº. 74, pp. 425-434, 1968; vol. XL, nº. 81, pp. 179-183, 1970; vol. XLII, nº. 86, pp. 475-481, 1971.

- BARROS, Francisco B., "Relação dos Armadores de Naus que fazem o Comércio com os Portos da Costa D'África", in *Novos documentos para a história colonial*, Anais do Arquivo Publico, v.20, Salvador: Impressa Oficial da Bahia, 1931.

- LAVRADIO, Luis de A. S. Portugal Alarcão Eça Melo e Mascarenhas, 5º Conde de Avintes e 2º Marques do., *Cartas da Bahia*: 1768-1768, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1972.

REFERENCIAS BIBLIOGRÉFICAS:

AGUIAR, Pinto, *Aspectos da economia colonial*, (Introdução), Salvador: Livraria progresso Ed., 1957.

ALENCASTRO, Luís Felipe., *O Trato dos viventes: a formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo: Cia da letras, 2000.

ALMEIDA, Carla Maria de Carvalho e OLIVEIRA, Mônica R., (Orgs), *Nomes e Números*: Alternativas Metodológicas para a história econômica e social, Juiz de Fora: Ed. URJF, 2006.

_____, *Homens Ricos, Homens bons:* produção e hierarquização social em Minas colonial, 1750-1822, Tese (Doutorado em Historia), Niterói: Universidade Federal Fluninense, 2001.

ANDRADE, Maria José de S., *A mão de obra escrava em Salvador* (1811-1860), São Paulo: Corrupio, 1988.

ANTUNES, Luis Frederico., "Nichos e redes: interesses familiares e relações comerciais luso-bresileiras na África Oriental (1750-1800)", in BICALHO, Maria Fernanda. E FERLINI, Vera Lucia A., (orgs), *Modos de Governar:* idéias, e praticas políticas no império português (séculos XVI a XIX), São Paulo: Alameda, 2005.

ARAS, Lina Mª B. de, "Circulando entre a Bahia e o Prata", in *Anais Eletrônicos do III Encontro da ANPHLAC*, São Paulo: 1998, disponível em « http://anphlac.org/upload/anais/encontro3/lina_aras.pdf ».

ARRUDA, José J. de A., O Brasil no Comercio Colonial, São Paulo: Ática, (Ensaios:67), 1980.

AUGEL, Moema Parente., *Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista*, São Paulo: Ed.Cultix/MEC, 1980.

AZEVEDO, Thales de., *Povoamento da Cidade do Salvador*, Salvador: Ed. Itapua/Coleção Bahia, 1969.

BARICKMAN, B.J., *Um contraponto baiano*: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BASTIDE, Roger, *O Candomblé da Bahia: rito nagô*, trad. Maria Isaura Pereira de Queiroz, ver téc. PRANDI, Reginaldo, São Paulo: Cia. das Letras, 2001[1958].

BASTOS, Cristiana., ALMEIDA, Miguel Vale de., e FELDMAN-BIANCO, Bela.,*Trânsitos Coloniais:* diálogos críticos luso-brsieiros, Campinas/SP: Ed. UNICAMP, 2007.

BEZERRA, Nielson R., *Mosaicos da Escravidão:* identidades africanas e conexões atlânticas do recôncavo da Guanabara, Tese (Doutorado em História), Niterói: PPGH, UFF/Niterói, 2010.

BETHEL, Leslie (Org.), América Latina Colonial, Vol. II, 1ª ed., 2ª reimp., São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo; DF; Fundação Alexandre de Gusmão, 2008

BICALHO, Maria Fernanda., *A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

_____. e GOUVÊA, Maria de Fátima., *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI- XVIII),* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

_____, GOUVÊA, Maria de Fátima S., e FRAGOSO, João., "Uma leitura do Brasil Colonial: bases da materialidade e da governabilidade no Império" in *Penélope*, nº 23, 2000, pp.67-88.

_____, e FERLINI, Vera Lucia A., (orgs), *Modos de Governar:* idéias, e praticas políticas no império português (séculos XVI a XIX), São Paulo: Alameda, 2005.

BLUTEAU, Raphael., Vocabulário Portuguez & Latino: áulico, anatômico, architectonico..., Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728, vol.7, p.62, disponível em «http://www.brasiliana.usp.br/en/dicionario/1/quinaquina>>>, acesso em 23/03/2011.

BORRENGO, Mª Aparecida de M., *A teia mercantil*: negócios e poderes em São Paulo (1711-1765), São Paulo: Alameda, 2010.

BOXER, Charles., *O império marítimo português (1415-1825)*, 2ª reimpressão, São Paulo: Cia. das Letras, 2002.

_____., *A Idade do ouro do Brasil*: Dores de crescimento de uma sociedade colonial, 3ª ed., 2ª reimpressão, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

BRAUDEL, Fernand, *Civilização material, economia e capitalismo*: séculos XV-XVIII, Vol.2, São Paulo: Martins Fontes, 1998.

CARRARA, Ângelo A., (Org.), À vista ou a prazo: comercio e credito nas Minas setecentistas., Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2010.

_____ *Minas e Currais: Produção Rural e Mercado Interno de Minas Gerais* (1674-1807), Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2007.

CANABRAVA, A.P., *O comércio Português no Rio da Prata* (1580-1640), Belo Horizonte/SP: Ed. Itatiaia/EDUSP, 1984. Para o século XIX, CHAVES, Cleide de L., *De um porto a outro:* A Bahia e o prata (1850-1889), Salvador: Dissertação de Mestrado, PPGH-UFBA, 2001.

CANDIDO, Mariana P., *Enslaving Frontiers: Slaves, trade and identity in Berguela, 1780 – 1850*, Tese de Doutorado, Toronto: York University, 2006.

_____., "Gênero e mobilidade social: as donas em Benguela", 1750-1850, in *III Encontro Internacional de História de Angola*: Para uma elaboração da História Geral de Angola: das Sociedades Antigas à Época Contemporânea, Luanda:25 a 28/09/2007, p. 01 a 18.

CARNEIRO, Edison, *Religiões Negra*, 2ª ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981[1946]; VIANNA FILHO, Luiz, *O negro na* Bahia, [1946].

CAPELA, José., *O Tráfico de Escravos nos portos de Moçambique (1733-1944)*, Porto: Ed. Afrontamento, 2002.

_____., *Donas, senhores e escravos:* Porto: Ed. Afrontamentos, 1995.

CAVALCANTI, Nireu., O Rio de Janeiro Setecentista: A vida e a construção da Cidade da invasão Francesa até a chegada da Corte, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.

CAVALCANTE, Paulo., *Negócio de Trapaça:* Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa (1700-1750), São Paulo: Hucitec/Fapesb, 2006.

COLAINHO, Daniela B., *Agentes da Fé:* Familiares da Inquisição Portuguesa no Brasil Colonial, Bauru,SP: Edusc, 2006.

COSTA, Fernando D., "Capitalistas e serviços: empréstimos, contratos e mercês no final do século XVIII", In *Revista Análise Social*, vl. XVII (116-117), 1992, (2º, 3º), 441-460, disponível em «http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1222351336H6sDZ7sk3Ak34ZY1.pdf», acesso em 07/05/2009.

COSTA E SILVA, Alberto da., "Do Índico ao Atlântico", in FRAGOSO, João e FLORENTINO, Manolo, SAMPAIO, Antonio C Jucá, CAMPOS, Adriana P. (Orgs), *Nas Rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*, EDUFES/IICT, Ilha de Vitória: 2006.

_____, "A memória histórica sobre os costumes particulares dos povos africanos, com relação primitiva ao reino da Guiné, e nele com respeito ao rei de Daomé, de Luis Antonio de Oliveira Mendes", in *Revista Afro-Ásia*, nº 28, Salvador: PPGH/CEAO, 2002, pp.253-294.

_____., A Manilha e o Limbabo: A África e a escravidão de 1500 a 1700, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.

CURTO, Diogo R., *Conjuntura Imperial e Projetos Coloniais* (sécs. XV a XVIII), Campinas-SP: Ed. da Unicamp, 2009.

CURTO, José C., *Álcool e Escravos:* O comércio luso-brasileiro em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c.1480-1830) e seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental, Lisboa: Ed. Vulgata, 2000.

DIAS, Marcelo Henrique, Farinha, Madeiras e Cabotgen: a Capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial, Ilhéus: Edittus, 2011.

_____"A floresta mercantil: exploração madereira na capitania de Ilheus no século XVIII", in Revista Brasileira de História, v. 30, nº.59, pp.193-214, 2010, São Paulo: disponível em: «www.scielo.br/pdf/rbh/v30n59a10.pdf».

_____, *Economia, sociedade e paisagens da capitania e comarca de Ilhéus no período colônia.* Tese (Doutorado em História), Niterói: PPGH-UFF, 2007.

CURTO, José C., *Álcool e Escravos:* O comércio luso-brasileiro em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c.1480-1830) e seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental, Lisboa: Ed. Vulgata, 2000.

DIAS, Marcelo H., "A floresta mercantil: exploração madeireira na capitania de Ilhéus no século XVIII", in *Revista Brasileira de História*, São Paulo: v.30, nº 59, 2010.

_____., *Farinha, Madeiras e Cabotagem: a Capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial*, Ilhéus: EDUSC, 2011.

FALCON, Francisco J. C., *A Época Pombalina* (Política Econômica e Monarquia Ilustrada), 2ª ed., São Paulo: Ed. Ática, 1993.

FERLINI, Vera L A., *Açúcar e Colonização*: São Paulo: Alameda, 2010.

FERREIRA, Roquinaldo., " 'A arte de furtar': redes de comercio ilegal no mercado imperial ultramarino português" (*c.*1690- *c.*1750), in FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs)., *Na trama das redes*: Política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII, Civ. Brasileira: Rio de Janeiro, 2010.

_____, "Biografia, mobilidade e cultura Atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em benguela, séculos XVIII-XIX", *Revista Tempo: Dossiê* (África), nº 20, Vol. 10, Jan. 2006, p.33-59.

_____, *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800,* Tese de Doutorado, Los Angeles: University of California, 2003.

_____, "Dinâmicas 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 Gouveia, *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI- XVIII),* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 341-378.

_____.,"Brasil e Angola no tráfico Ilegal de Escravos, 1830-1860", in Selma Pantoja e José Flávio S. Saraiva (orgs), *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p.143-224..

_____, *Dos Sertões ao Atlântico: Tráfico Ilegal de Escravos e Comércio Lícito em Angola, 1830 - 1860* , Dissertação (Mestrado em História), Rio de Janeiro: UFRJ/PPGH, 1997.

FERREZ, Gilberto., *As cidades do Salvador e Rio de Janeiro no século XVIII*, Rio de Janeiro: IHGB, 1953.

FERRO, Carolina C., *Terremoto em Lisboa, Tremor na Bahia*: Um abaixo assinado dos homens de negócio contra o donativo para a reconstrução de Lisboa (1755-1757), Dissertação (Mestrado em História), Niterói: UFF/IFCH, 2009.

FLORY, Rae Jean Dell. *Bahia society in the mid-colonial períod:* the sugar planters, tabacco groers, merchants, and artisant of Salvador ando the Recôncavo, 1680-1725, Tese de Doutorado, Austin, University of Texas, 1978.

FRANÇA, Jean M C. & RAMINELLI, Ronald., *Andanças pelo Brasil colonial*: catálogo comentado (1503-1808), São Paulo: Ed. UNESP, 2009.

FRANÇA, Jean M C. (Org. e Apres)., *Mulheres viajantes no Brasil* (1764-1820) : antologia de textos, Rio de Janeiro: José Olympio, 2008.

FLORENTINO, Manolo, *Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX),* Rio de Janeiro: Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, 1995.

_____. (Org)., *Tráfico, Cativeiro e liberdade:* Rio de Janiero, séculos XVII-XIX, Rio de Janieo: Civilização Brasileira, 2005.

_____., RIBEIRO, Alexandre V. e SILVA, Daniel D da, "Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)", in *Estudos Afro-Asiáticos*, nº 31, 2004.

FRAGOSO, João., e GOUVÊA, Maria de Fátima., "Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII", in FRAGOSO, João., FLORENTINO, Manolo et al,, *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português,* Ilha de Vitória: EDUFES, 2006.

_____& FLORENTINO, Manolo G., *O arcaísmo como projeto*: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790 – c.1840, 4ª edição revista e ampliada, RJ: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João Luis R., *Homens de grossa aventura:* acumulação e hierarquia na praça mercntil do Rio de Janeiro (1790-1830), RJ: Arquivo Nacional, 1992.

FURTADO, Júnia F., (Orgs), *Sons, formas, cores e movimentos na modernidade Atlântica: Europa, Amériaas e África*., Belo Horizontes: Annablume; Fapemig; PPGH- UFMG, 2008,

_____.,*Homens de Negocio*: a interiorização da metrópole e do comercio nas Minas Setecentistas, 2ª ed., São Paulo: Ed. Hucitec, 2006.

_____., FURTADO, Junia F., "Barbeiro, cirurgiões e médico na Minas colonial", in *Revista do Arquivo Publico Mineiro,* Vol. 41, jul/dez, Belo Horizonte, 2005.

_____., *Diálogos Oceânicos*: Minas Gerais e as novas abordagens para uma Historia do Império Ultramarino Português, Belo Horizontes: Humanitas, Ed. UFMG, 2001.
GUIMARÃES, Carlos G., "O fidalgo-mercador: Francisco Pinheiro e o 'negócio da carne humana: 1707-1715", in SOARES, Mariza de C. (Org.), *Rotas Atlânticas da diáspora africana:* da Baía de Benim ao Rio de Janeiro, Niterói: EdUFF, 2007.

_____., e PESAVENTO, Fábio., "Os contratadores e os contratos do Rio de Janeiro, 1769-1779: estudo de uma sociedade mercantil", in CHAVES, Claudia Mª das Graças., e SILVEIRA, Marco A. (orgs), *Território, Conflito e Identidade*, Belo Horizonte: Argumentum; Brasília: DF: CAPES, 2007.

HAMAISTER, Martha D., *O continente do Rio Grande de São Pedro*: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes, c.1727 – c.1763, Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro: PPGH-UFRJ, 2002.

HAVIK, Philip., "Matronas e mandonas: parentesco e poder feminino nos rios de Guiné" (séc. XVIII) in PANTOJA, Selma. (org.) et alii, *Entre Áfricas e Brasis*: Brasília: Paralelo/São Paulo: Marco Zero, 2001.

HESPANHA, A.M., "A constituição do Império português. Revisão de alguns enviesamentos correntes", in FRAGOSO, João., BICALHO, Maria Fernanda., e GOUVÊA, Maria de Fátima., *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII),* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

HESPANHA, A.M., e SANTOS, Maria Catarina, "Os poderes num Império oceânico", in HESPANHA, A.M. (coord), *História de Portugal: Antigo Regime*: 1620-1807, Vol. 04., 1998.

_____., *As Vésperas do Leviathan* : Instituições e poder político em Portugal – séc. XVII, Coimbra: Livraria Ameidina, 1994.

HEYWOOD, Linda M. (org), *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diáspora*, 1ª Edição, USA: Ed. Cambridge, 2001.

JANCSÓ, István., Na Bahia contra o império: Historia do ensaio de sedição de 1798, São Paulo, Salvador: Hucitec-Ed.UFBA, 1996.

KANTOR, Íris., *Esquecidos e Renascidos: Historiografia Acadêmica Luso-Americana, 1724-1759*, São Paulo: Hucitec, Salvador: Centro de Estudos Baiano/UFBA, 2004.

KIRSCHNER, Tereza C., *José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu*: Itinerários de um ilustrado Luso-Brasileiro, São paulo: Alameda; Belo Horizonte; MG:PUC-Minas, 2009.

KLEIN, Hebert., *O Tráfico de Escravos no Atlântico*: Novas abordagens para as Américas, Ribeirão Preto; São Paulo: FUNPEC Ed., 2004.

LAPA, José R. do A., *A Bahia e a carreira da Índia*, Ed. Fac-similada, São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.

LARA. Silvia H., *Fragmentos Setecentistas*: Escravidão, cultura e poder na América portuguesa, São Paulo: Cia. das Letras, 2007.

LARA, Silvia Hunold (org), "Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa", Fundactión Histórica Tavera, 2000.

_____., Ordenações Filipinas: LivroV, São Paulo: Cia. da letras, 1999.

LAW, Robin., "Etnias africanas na diáspora: novas considerações sobre o significado do termo 'mina'". *Tempo*: Revista do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Niterói, nº. 20, v. 10, pp. 109-131, jan./jul. 2006.

_____., *The slave Coast of West África*, 1550-1750: the impacto the Atlantic Slave Trade on na Africa Socity, Oxford: Claredon Press, 1991.

LOIOLA, Maria Lemke., "Rotas de tráfico Atlântico entre Goiás e África: o caminho do sertão", in História R., Goiânia, v. 15, nº 2, p.285-302, jul/dez, 2010.

LOBO, Eulalia Mª. L., "As frotas do Brasil", in Aspectos da influência dos Homens de Negócio na Política Comercial IberoAmericana.- século XVIII. Mimeo, 1963, p. 40 e seguintes, «disponível em: http://www-gewi.uni-graz.at/jbla/Scans/JBLA_4_1967/Lobo_465.pdf», acesso, 26/05/2012.

LOPES, Antonio, FRUTUOSO, Eduardo, GUINOTE, Paulo., "As frotas do Brasil no Atlântico de final do Antigo Regime", in Comunicações das Actas do Congresso internacional espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades, disponível em: « http://cvc.instituto-camoes.pt/conhecer/biblioteca-digital-camoes/cat_view/75-coloquios-e-congressos/76-espaco-atlantico-de-antigo-regime.html?start=20», acesso em 26/05/2012.

LOVEJOY, Paul., *A escravidão na África*. Uma história de suas transformações. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

MADUREIRA, Nuno L., *Mercado e Privilégios:* A industria portuguesa entre 1750 e 1834, Lisboa: Ed. Estampa, 1997.

MAGALHÃES, Joaquim R., "Os territórios africanos", in BETHENCOURT, Francisco e CHAUDHURI, Kirti, *História da Expansão portuguesa*: O Brasil na balança do Império, (1697-1808), Vol III, Lisboa: Circulo de Leitores,

MALVASIO, Ney Paes L., *Distante Estaleiros:* A criação dos Arsenais de Marinha e sua inserção na Reforma Naval pombalina do Império Marítimo português (1750/1777), Dissertação (Mestrado em Historia), Rio de Janeiro:Universodade Federal do Rio de Janeiro-Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, 2009.

MAURO, Frederic., *Portugal, O Brasil e o Atlântico* (1570-1670), Vol. 1 e 2, Lisboa: Ed. Estampa, 1989.

MARQUES, A.H. Oliveira., e SERRÃO, Joel., *Nova História da Expansão Portuguesa*: O Império Luso-Brasileiro (1750-1822, Vol. VIII, Lisboa: Ed. Estampa, 1ª ed., 1986.

MARQUES, Vera R. B., Natureza em Boioôes: Medicinas e boticários no Brasil setecentista, Campinas, São Paulo: Ed. Unicamp, 1999.

MARQUESE, Rafael de Bivar, *Feitores do corpo, missionários da mente*: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860, São Paulo: Cia. das Letras, 2004.

MARTINS, Maria do Carmo S. e SILVA, Helenice C. Cruz da., "Via Bahia: A importação de escravos para Minas Gerais pelo Caminho do Sertão, 1759-1772", Disponível em: «www.cedeplar.ufmg.br/seminários/seminário_diamantina/2006/D06A002.pdf» Acesso em 04 julho 2012.

MASCARENHAS, Mª José Rapassi, "Dinheiro de contado e credito na Bahia do século XVIII", disponível em: « http://www.uesb.br/anpuhba/artigos/anpuh_I/cleide_lima_chaves.pdf ».

_____. Açúcar e riqueza na Bahia do século XVIII. In: Ulrich Gmünder. (Org.). A rapadura e o fusca. Cana, cultura, sociedade. A rapadura e o fusca. Cana, cultura, sociedade. Salvador: Goethe Institut, 2009, v. 1, p. 142-147.

MASCARENHAS, Maria José Rapassi., *Fortunas coloniais: elite e riqueza em Salvador-1760-1808*, Tese (Doutorado em História), São Paulo: FFLCH-USP, 1998.

MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer. "Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procurações passadas no termo de Vila do Carmo, 1711-1730", in *Rev. hist.* [online]. 2008, n.158 [citado 2012-08-02], pp. 89-129 . Disponível em: <http://www.revistasusp.sibi.usp.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-83092008000100004&lng=pt&nrm=iso>. ISSN 0034-8309.

MATTOSO, Kátia M de Queiroz., *Bahia – Século XIX: uma província no império*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

_____., *Bahia: A cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*, São Paulo: Hucitec, Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978.

_____.,"Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763)", in *Revista de História*, São Paulo: USP, Nº 114, jan/jun, 1983.

_____., *Ser escravo no Brasil*, trad. James Amado, São Paulo: Ed Brasiliense, 1990.

MENDES, Luis Antonio de O., *Memória a respeito dos escravos e trafico da escravatura entre a Costa d'África e o Brasil*, Coleção: Brasil auto-conhecimento Brasil, Bahia: Teatro XVIII/P555, 2004.

MILLER, Joseph C., "África Central durante a era do comércio de escravizados, de 1490 a 1850", in HEYWOOD, Linda M., *Diáspora Negra no Brasil*, São Paulo: Ed. Contexto, 2008.
_____., *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade* 1730-1830, Wisconsin: University of Wisconsi, 1988.

MONTEIRO, Rodrigo B. (org), *Espelhos deformantes: fontes, problemas e pesquisas em história moerna, sécs XVI-XIX*, São Paulo: Ed. Alameda, 2008.

NASCIMENTO, Anna Amélia V., *Dez freguesias da cidade do Salvador*: aspectos sociais e urbanos do século XIX, Col. Bahia de todos, Salvador: EDUFA, 2007.

_____, *"Letras de risco" e "carregações" no comércio colonial da Bahia:* 1660-1730, Salvador: CEB/UFBA, 1977.

NARDI, Jean Baptiste., *O fumo brasileiro no período colonial*, São Paulo: Brasiliense, 1996.
NOVAIS, Fernando A., Portugal e Brasil na crise do Sistema Colonial (1777-1808), São Paulo: Ed. Hucitec, 8ª ed. [1979], 2006.

NOYA, Virgilio Pinto., *O ouro brasileiro e o comércio anglo-portugues* (uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII), São Paulo: Cia. Ed. Nacional/MEC, Brasiliana, 1979.

OLIVEIRA, Maria Inês Cortês de., "Quem eram os negros da Guiné?": a origem dos africanos da Bahia", *Afro-Ásia,* Salvador, v.19-20, 1997.

_____., *O Liberto*: o seu mundo e os outros: Salvador, 1790/1890, São Paulo: Ed. Currupio, 1988.

OLIVEIRA, Mário Mendonça., "Sargento-Mor José Antonio Caldas, um professor", in *Anais do IV Congresso de Historia da Bahia,* Salvador: IHGB, 2002, pp.535-47.

OSORIO, Helen., O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes, Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2007.

OTT, Carlos., *A formação e evolução cultural da cidade do Salvador* (o folclore baiano), Vols. 1-2, Salvador: Tipografia Manú ed., 1955.

PARÉS, Luis N., *A formação do Candomblé*: Historia e ritual da nação jeje na Bahia, Campinas, SP: Ed. da UNICAMP, 2006.

PAIVA, Eduardo F. (Org.), *Brasil-Portugal:* Sociedade, culturas e formas de governar no mundo português (Sécs. XVI-XVIII), São Paulo: Ana Blume, 2006.

PANTOJA, Selma., "Laços de afeto e comercio de escravos. Angola no século XVIII", In *Caderno de Pesquisa.* CDHIS, Uberlândia, v.23, n.2, jul./dez.2010.

_____., "Redes e Tramas no mundo da escravidão atlântica, na África Central Ocidental, século XVIII", in *Historia Unisinos*, vol. 14, Nº.03 – set/dez, 2010,

PANTOJA, Selma. (org.) et alii, *Entre Áfricas e Brasis*: Brasília: Paralelo/São Paulo: Marco Zero, 2001.

_____., "Donas de 'arimos': um negocio feminino do abastecimento de gêneros alimentícios em Luanda" (séc. XVIII e XIX), in PANTOJA, Selma. (org.) et alii, *Entre Áfricas e Brasis*: Brasília: Paralelo/São Paulo: Marco Zero, 2001.

_____., "O litoral angolano até as vésperas da independência do Brasil", Textos de História, vol. 11, no.01 e 02, 2003.

_____., SARAIVA, José Flávio S. (orgs), *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

PEDREIRA, Jorge M. Viana., *Os Homens de negócios da praça de Lisboa:* de Pombal ao vintismo (1755-1822) – Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social, Dissertação de doutoramento em sociologia, Lisboa: Universidade Nova de Lisboa-FCSH, 1995.

PESAVENTO, Fabio., *O azul fluminese*: O anil no Rio de Janeiro colonial, 1749-1818, Niteroi, UFF/PPE, (Dissertação de Mestrado), 2005.

_____., *Um pouco antes da Corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade do setecentos*, Niterói: UFF, (Tese de Dourado), 2009.

POLANYI, Karl. *A grande transformação:* as origens da nossa época, 2ª ed., Rio de Janeiro: Elsevier, 2000, 14ª tiragem.

PORTELLA, José Roberto B., *Descripçoens, memmorias, noticias e relaçoens*: Administração e Ciência na construção de um padrão textual iluminista sobre Moçambique, na segunda metade do século XVIII, (Tese de Doutorado), Curitiba: CEDOPE – Centro de Documentação e Pesquisa de História dos Domínios Portugueses, 2006.

PUNTONI, Pedro., "Bernardo Vieira Ravasco, secretario de estado do Brasil: poder e elites na Bahia do século XVII", in BICALHO, Maria Fernanda., e FERLINI, Vera L A., *Modos de Governar:* idéias e praticas políticas no império português-Séculos XVI-XIX, São Paulo: Alameda, 2005.

QUERINO, Manuel, *Costumes Africanos no Brasil*, 2ª ed., Recife: Ed. Massangano, 1988[1932].

RAMINELLI, Ronald., *Viagens Ultramarinas*: Monarcas, vassalos e governo a distancia, São Paulo: Alameda, 2008.

RAMOS, Artur, *O Negro Brasileiro*, 5ª ed., Rio de Janeiro: Graphia, 2001[1934].

REBELO, Manuel dos Anjos da S., *Relações entre Angola e Brasil: 1808-1830*, Lisboa: Ag. Geral de Ultramar, 1970.

REGINALDO, Lucilene., *Os rosários dos angolas: irmandades negras, experiências escravas e identidades africanas na Bahia setecentista*, Campinas: UNICAMP, (Tese de doutorado), 2005.

REIS, João José, GOMES, Flávio dos Santos e CARVALHO, Marcus J.M. de., "África e Brasil entre margens: aventura e desventuras do africano Rufino José Maria, c.1822-1853", in *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 26, nº 2, 2004 pp. 257-302.

_____., "Domingos Pereira Sodré: um sacerdote africano na Bahia oitocentista", in *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 34, nº 2, 2006, pp. 237-313.

_____., Rebelião Escrava no Brasil: A História do Levante dos Malês em 1835 (Edição revista e ampliada). 2a. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

_____., *A morte é uma festa*: Ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX, São Paulo: Cia. das Letras, 1991.

RIBEIRO, Alexandre V., "E lá se vão para minas: perfil de comercio de escravos despachados da Bahia para as gerais na segunda metade do século XVIII". Disponível em: «www.cedeplar.ufmg.br/seminários/seminário_diamantina/2006/D06A004.pdf» Acesso em 04 julho 2012.

_____., A cidade de Salvador: estrutura econômica, comercio de escravos, grupo mercantil (c.1750-c.1808), Tese (Doutorado em História), Rio de Janeiro: UFRJ/IFCH, 2009.

RODRIGUES, José Honório, *Brasil e África: outro horizonte*, 1º vol., 2ª ed-, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1969.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa*: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860), São Paulo: Cia. das Letras, 2005.

RODRIGUES, Nina, *Os africanos no Brasil*, 7ª ed., revisão e prefácio de Homero Pires, São Paulo: Ed. Nacional/Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1988[1905].

RUSSEL-WOOD, A.J.R., "Centros e Periferias no mundo Luso-Brasileiro, 1500-1808, in *Revista Brasileira de Historia*, v.18, nº36, São Paulo, 1998, disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01881998000200010&lng=pt&nrm=isso»> , acesso em 21/07/2009.

_____., "A projeção da Bahia no Império Ultramarino português", IV *Anais do Congresso de Historia da Bahia*, Salvador: IGHB/FGM, 2001.

_____, *Um mundo em movimento:* os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808), Lisboa: Difel, 1998.

_____., *Fidalgos e Filantropos*: A Santa Casa de Misericórdia da Bahia, 1550-1750, Brasília, ED. UNB, 1981.

SALGADO, Graça. (coord)., *Fiscais e Meirinhos:* a administração no Brasil colonial, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

SANTOS, Catarina M., *Um governo "polido" para Angola: reconfigurar dispositivos de domínio* (1750-c.1800), Tese (Doutorado), Lisboa/Paris: tese de doutorado, (inédita), 2005.

_____ e TAVARES, Ana Paula., *A apropriação da escrita pelos Africanos*, in Africae Monumenta, vol.1, Glossário, IICT/MCES: Lisboa, 2002.

SANTOS, Corcino M. "Negros e tabaco nas relações Hispano-Lusitana do Rio da Prata", in Actas do Congresso Internacional «Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades», Lisboa: FCSH/UNL, disponível em «http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/corcino_medeiros_santos.pdf». 2005.

SAMPAIO, Antonio C. Jucá., *Na encruzilhada do império:* hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750), RJ: Arquivo Nacional, 2003.

_____., "Crédito e circulação monetária na Colônia: o caso fluminense, 1650-1750", in *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas*. ABPHE, 2003.

SCHWARTZ, Stuart. E MYRUP, Erik L., (orgs), *O Brasil no império marítimo português*, Bauru, SP: Edusc, 2009.

_____., Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835), 1ª reimp., São Paulo: Cia das Letras, 1995.

SERRÃO, Joel, e MARQUES, A.H. Oliveira (Direç), *Nova Historia da Expansão portuguesa*. O Império Luso-Brasileiro (1750-1822), Vol.VIII, Lisboa: Ed. Estampa, 1ª ed., 1986.

SILVA JUNIOR, Carlos F. da, *Identidade afro-atlânticas: Salvador*, século XVIII (1700-1750), Salvador, 2011, 251 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

SILVA, Maria Beatriz N., *O império Luso-Brasileiro (1750-1822)*, Nova História da Expansão Portuguesa, 1ª ed. vol., VIII, Lisboa: Ed. Estampa, 1986.

_____., *Donas e Plebéias na sociedade colônia:* Lisboa: Ed. Estampa, 2002.

_____., *Bahia,a corte da América.*,São paulo: Cia. Ed. Nacional, 2010.

_____., *Ser nobre na colônia*, São Paulo, Ed. UNESP, 2005.

SILVEIRA, Renato., *O Candomblé da Barroquinha*: processo de constituição do primeiro terreiro baiano keto, Salvador: Ed. Maianga, 2006

SIMÕES FILHO, Afrânio M., *Política de abastecimento na economia mercantil*: O celeiro público da Bahia (1785-1866), Tese (Doutorado em História), Salvador: Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Ciências e Filosofoa, 2011.

SIMONSEN, Roberto C., Historia Econômica do Brasil: 1500/1820, 7ª ed., São paulo: Ed. nacional; Brasília, INL, 1977.

SOARES, Mariza de C. (Org.), *Rotas Atlânticas da diáspora africana:* da Baía de Benim ao Rio de Janeiro, Niterói: EdUFF, 2007.

_____ Indícios para o traçado das rotas terrestres de escravos da baía do Benim, século XVIII. In: Mariza de Carvalho Soares. (Org.). Rotas Atlânticas da Diáspora Africana: da baía do Benim ao Rio de Janeiro. Rotas Atlânticas da Diáspora Africana: da baía do Benim ao Rio de Janeiro. 1ed .Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2007, v. 1, p. 65-99.

_____., A biografia de Ignacio Monte, o escravo que virou rei. In: Ronaldo Vainfas, Georgina Silva dos Santos, Guilherme Pereira das Neves. (Org.). Retratos do Império. Trajetórias Individuais no mundo português nos séculos XVI a XIX. Retratos do Império. Trajetórias Individuais no mundo português nos séculos XVI a XIX. Niterói: EDUFF-Editora da Universidade Federal Fluminense, 2006, v. , p. 47-68.

_____ A 'nação' que se tem e a 'terra' de onde se vem: categorias de inserção social de africanos no Império português, século XVIII. Estudos Afro-Asiáticos, Rio de Janeiro, v. 2, p. 303-330, 2004.

_____., *Devotos da Cor*: Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

_____. Mina, Angola e Guiné: nomes d'África no Rio de Janeiro setecentista. Tempo. Revista do Departamento de História da UFF, Niterói, v. 6, p. 73-93, 1998.

SOUSA, Avanete P., *A Bahia no século XVIII:* Poder político local e atividades econômicas, São Paulo: Alameda 2012.

SOUZA, Daniele Santos., *Entre o "serviço da casa"e o "ganho":* escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII, Dissertação de Mestrado, Salvador: PPGH/UFBA, 2010.

SOUZA, Candido Eugenio D., *"Perseguidores da espécie humana":* capitães negueiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII, Dissertação (Mestrado em História), Salvador: PPGH-UFBA.

SOUZA, Evergton S., "Entre vênias e velas: disputa política e construção da memória do padroeiro de Salvador" (1686-1760), in *Rev. Hist*., São Paulo, n. 162, jun. 2010. Dispon.em «http:revistausp.sibi.usp.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034830920100001000006&Ing=pt&nrm=isso», acessos em 09 maio 2012.

SOUZA, Laura de M., FURTADO, Junia F., BICALHO, Mªa. Fernanda. (orgs), *O governo dos Povos*, São Paulo: Alameda, 2009.

SOUZA, Laura de M., *O sol e a sombra*: política e administração na América portuguesa do século XVIII, São Paulo: Cia das Letras, 2006, pp. 27-77; HESPANHA, A.M., "Depois do Leviatã", in Almanack brasiliense, nº 05, maio 2007.

SOUZA, Marina de M., *Reis Negros no Brasil Escravista*: Historia da Festa de Coroação de Rei Congo, 1ª reimp., Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

SUBRAHMANYAM, Sanjay., *O império asiático português, 1500-1700*, Uma história política e econômica, Lisboa: Difel, 1995.

TEIXEIRA, Cid., *Salvador*: *Historia Visual* – Do Comércio à Ribeira, vol. 7, Salvador: Correio da Bahia, 2001.

THOMAZ, Luis Filipe F. R., De Ceuta ao Timor, 2ª ed. [1994], , DIFEL, 1998

THOMPSON, Estevam C., *Negreiros nos mares do Sul: Famílias traficantes nas rotas entre Angola e Brasil em finais do século XVIII*, Brasília: UNB, (Dissertação de Mestrado), 2006.

THORTON, John., *A África e os africanos na formação do mundo Atlântico* (1400-1800), Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

THORNTON, John. *Legitimacy and political power*: Queen Njinga, 1624-1663, Journal of African History, 32, p.25-40, 1991.

UFBA–CEAB. *Evolução física de Salvador,* Edição Especial, Salvador: Pallotti, 1998

VAINFAS, Ronaldo; SANTOS, Georgina S. dos ; NEVES, Guilherme P. das, *Retratos do Império:* Trajetórias individuais no mindo português nos Séculos XVI a XIX, Niterói: EDUFF, 2006.

VENANCIO, José Carlos., *A Economia de Luanda e Hinterland:* no século XVII um estudo de Sociolgia histórica, Lisboa: Ed. Estampa, 1992.

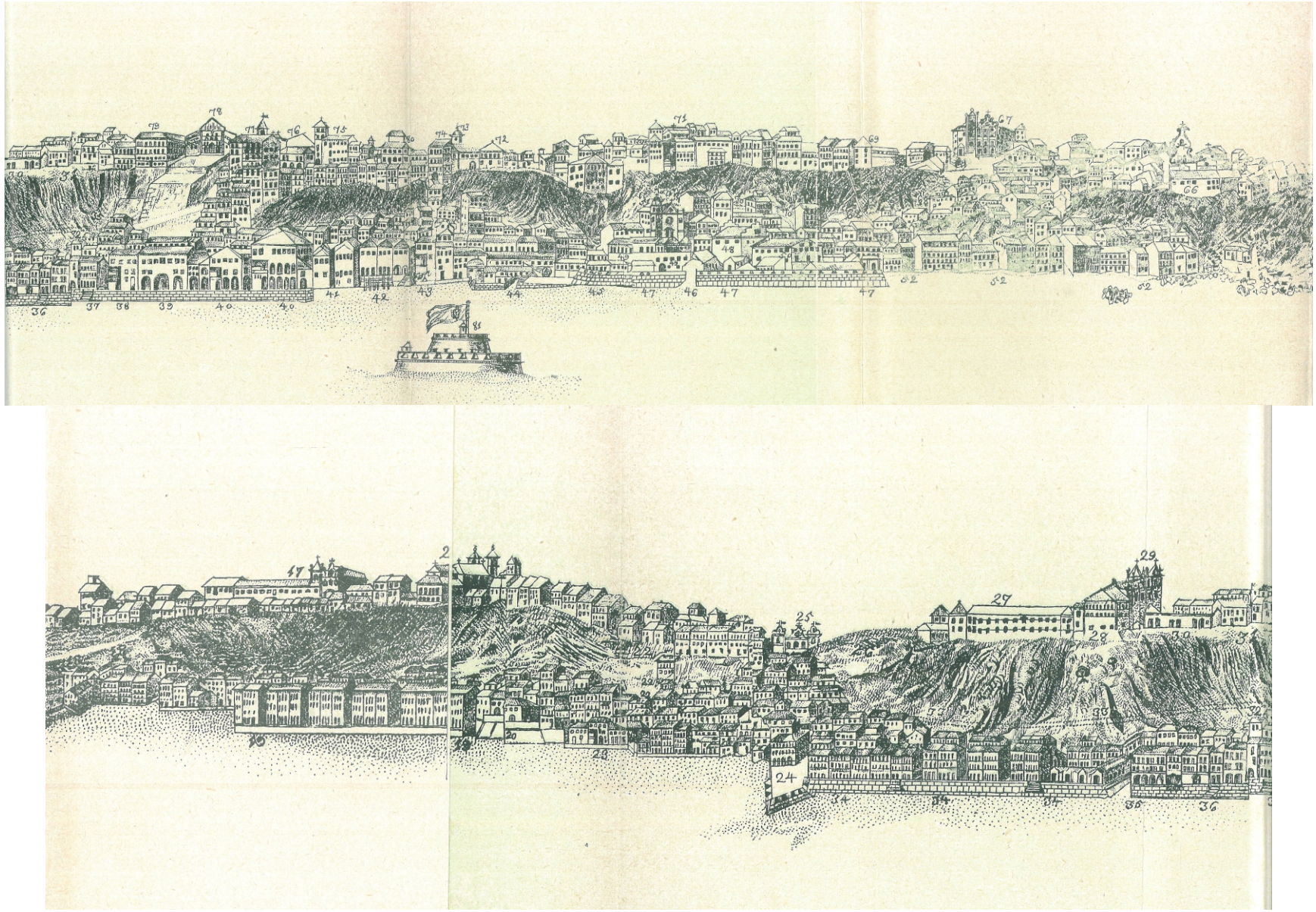
VERGER, Pierre, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benim e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVIII a XIX*, 3ª ed., São Paulo: Ed. Corrupio, 1987.

WISSENBACH, Maria Cristina C., "Cirurgiões e mercadores nas dinâmicas do comércio atlântico de escravos (séculos XVIII e XIX)", in SOUZA, Laura de M., FURTADO, Junia F., e BICALHO, Maria Fernanda. (orgs.), *O governo dos povos*, São Paulo: Alameda Casa Ed., 2009.

XIMENES, Cristiana F.Lyrio, *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887*, Dissertação (Mestrado em História), Salvador: PPHG/UFBA, 999.

8 ANEXOS

8.1. FRONTISPÍCIO DE SALVADOR 1800



Fonte: VILHENA, Luis dos S., A Bahia no século XVIII, 1-3 vols, Bahia, Ed. Itapuã, 1969

8.2. DESCRIÇÃO DA COSTA DA MINA DESDE O RIO DOS CESTOS ATÉ O CABO

"Descrição da Costa da Mina desde o Rio dos Cestos até o Cabo Lopo Gonçalves, seus portos, sondas, rumos a que corre a dita Costa e seus Comércios" [1](p.287).

1º descreve o Rio dos Cestos

2º descreve o Cabo das Palmas (p.288)

3º descreve o Cabo Lahou (p.289)

4º descreve o Laque Lahou (p.290)

5º descreve o Castelo da Mina (final da p.291)

6º faltam 02 páginas ... (pp. 292-3) continua ...

(p.291)

"Este Castelo está situado em huma ponta raza, e junto a ela entra o Rio chamado Mina. Este Rio das o Castelo mais forte, que lhe serve de foso pela parte Norte. Junto a ele tem hua grande ponte sobre pilares, que lhe fcilita a pasagem para outro forte que os Olandezes edificarão no Monte de S.Thiago, que serve de padrasto ao Castelo, em que tem montadas 16 peças de artilharia. Neste Castelote os Olandezes acrescentado hua cataplasa pela parte do Rio, e assim mais hum baloarte a face do Oeste junto ao diamante da parte do mar e em todo o Castelo e estes acrescentamentos tem montadas 80 peças de Artelharia, e fabricado muitas galerias mais aprazíveis a vista, que convenientes a sua fortificassão.
A este Castelo costumao ir os navios Portugueses despachar, e pagar 10% da sua carga, e alem disto o mais que os Olandezes lhe tem posto por costume. Logo que dão fundo lhe me tem hum guarda, que costuma ser um sargento da sua guarnição, e em falta hum soldado, e logo depois lhe dão visita com os Oficieas da Fortaleza para examinar toda a sua carga, e se he, ou não permitida, e daqueles gêneros com que desdizem somente podemos navegar, que são tabaco, assucar, e aguardente da terra, e alem destes, outros mais são paredes contrabando, e destes fazem boa praça.
Depois de pagos os 10%, que eles querem lhes pertençam, e as mais alcavalas[2] por eles impostas dão hum passaporte, que custa hum rolo de tabaco (que também este se paga) em que dão consentimento, para podermos fazer negocio depois de passar o Rio da Volta, e assim dispendem os navios com hum guarda para este não consentir façam os Portuguezes negocio de nenhuma qualidade se não naqueles portos por eles permitidos, que são Popó, Ajuda, e Apa, alem do referido guarda lhe costumão meter mais o grande contrapeso de huma canoa com 05, ou 06 guardas negros, a que eles dão o nome de *Bombas* para que estes não consintam que ao navio chegue canoa, ou outra qualquer embarcação que haja de fazer alguns gêneros de negócios. Do Castelo de Mina haverá 3 léguas do Cabo Corso, e deste porto ao de Anamabó haverá 4 ou 5 léguas.

---

[1] CALDAS, José Antonio., *Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, in *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, nº 57, Bahia: Seção da Escola de Artífices da Bahia, 1931.
[2] Segundo Novo Dicionário Aurélio *alcavala* é um tipo de tributo/imposto forçado que outrora o vassalo pagava ao senhor feudal.

Este porto de Anamabó he entre todos o mais avultado em negocio de quantos há nesta Costa, por ser o porto principal do Reyno de Fantim (p.293), aonde concorre numerável quantidade de ouro e escravos. Neste porto costumam as nações que navegam para aquela costa apurar a ouro a maior parte de suas carregações, e os Holandezes põem todo o seu cuidado em que os Portuguezes nele não fação gênero de negocio algum, porque o tabaco que no Castelo da Mina nos comprão a troco de suas fazendas o reputão ali cada um rolo por hua onça, e ½ de ouro, e muitas vezes 2 onças, e se acazo sucede o Português dar fundo, ou por as guardas não poderem evitar, ou porque levados da sua conveniência o consintam logo da Fortaleza, que os Holandezes tem em Coromontim, que deste porto fica menos de huma légua despedem canoas com gente a embaraçar, e obrigar dar a vela a embarcação.

De Anamabó até o porto de Acará há varias Fortalezas assim Inglezas como Holandezas, e de todas estas, e seus columes, ou povoasoens saem canoas ao mar a fazer negocio com ouro, escravos, e marfim, muitas vezes negocio do Cabos das Fortalezas, e outras vezes oculto deles. Toda a Costa de Acará he fundo de areia, e huma légua ao mar 08 até 09 brasas. No porto de Acará há três Fortalezas a primeira da parte Oeste Ingleza, a segunda que he Holandeza fica a tiro de mosquete, e a terceira dos Dinamarquezes distante para Leste quase huma légua. Neste porto há negocio de escravos e marfim, o fundo he de qualidade, que a ancora que se larga, por acazo se torna a suspender salvo Norte Sul com a Fortaleza da Dinamarca. Deste porto para Leste até o Rio da Volta tem Inglezes, Olandezes e Dinamarquezes várias cazas fortes, mas os negócios são de pouca entidade. O fundo por esta Costa (p. 294) he baixo, e 2 leguas ao mar tem 09 brasas, em partes areia, em outras pedras.

O Rio da Volta he bem conhecido pela sua torrente, com que entra no mar, e sempre de huma e outra parte, huma os 2 leguas se vê agua barrentea por onde se conhece melhor. He pouco fundo de sorte que he necessário navegar 2 leguas ao mar. Deste Rio ao Cabo de S. paulo haverá 12 ou 13 leguas e corre a Costa a Lesnordeste alguma coiza para a quarta de Leste he precizo amarrar 2 e ½ , ou 3 leguas da terra, e por esta se achará oito, ou nove brasas. A terra he muito baixa com algumas arvores, e quando se for chegando o Cabo de S. Paulo ver-se-ão palmeiras pela praia humas a diante de outras, e quando se acabarem, he o dito Cabo. Sendo de dia se verá faltar a terra, e corre ao Nordeste 4ª ao Norte, e faltando esta se meterá dele a busca-la: e sendo de noite pela sonda severa que quando faltar o fundo (que vai pelas brasas acima duas) se buscará logo a terra ao Nordeste até o tornar a char pela sonda, e tanto que se acharem 07, ou 08 brasas sendo de noite, e não se quizer varar o porto de Aquitá, dar-se a fundo, e sendo de dia este se verá distantemente pólo monte de arvores, de que se acompoem, e a enseiada em que está, com grande colume de negros que tem na borda da praia, e alguma canoas encalhadas em terra.

Neste porto de Aguitá há negócios de escravos, cabritos, galinhas, e outros refrescos da terra. Coisa de uma légua a Lesnordeste deste porto esta outra Aldeia, a que chama o Fahou, e nele há salinas, e os navios que vão faltos de sal ali compram por qualquer droga. Desde Fahou ao Popo pequeno haverá 12 leguas; e corre a Costa a Lesnordeste, fundo de areia de 7 e 8 braças, ¾ de légua a terra. O Popo pequeno he porto de negocio, em que se resgatam escravos e marfim, e o primeiro que os Holandeses no seu passaporte nos permitem: surge-se em 6 e 7 braças, areia o fundo. Deste ao Popo grande há duas léguas, onde tembém se faz negocio de escravos; he menos fundo que o pequeno, e daqui ao porto de Ajudá haverá seis léguas de distancia.

Este porto de Ajuda he avultado em negocio de escravos, e mais freqüentado de todas as nações, que navegam para aquela Costa. Nele há três Fortalezas, a saber, Ingleza, Franceza, e Portugueza distantes da praia uma légua, e por esta razão sugeitas aos insultos do Rei Dahomé. Corre a Costa Lesnordeste: surge-se no dito porto em 9 braças, fundo de lama. Deste porto ao de (p.295) Epé há oito léguas ao mesmo rumo: foi dantes bom porto de negocio de escravos, hoje porém se acha destruido pelo Rei Dahome. Deste porto de Epé ao de Badagre

há 14 léguas ao mesmo rumo de Lesnordeste: He porto de muito negocio de escravos, e entre todos para os Portugueses o melhor no tempo prezente: surge-se em 8, e 9 braças fundo de areia. Deste porto para Leste 2 outras léguas, está o Rio Lagos, onde há resgate de escravos, mais nele não podem entrar mais que laneras. Deste porto para Leste não há mais portos, que o de Benim, e Calabar.
Na Barra de Benim não pode entrar embarcação, que demande mas de 9 pés de água, dentro há vários rios fundos, e dilatados, e muito comercio de escravos, e panos fabricados no país. Desta barra de Benim corre a Costa Sul até o Cabo Formozo e, deste Cabo até a barra de Calabar a Leste 4ª de Sueste he tudo fundo de lama em parte de areia, e muito espraiado. A barra de Calabar he Capas para navios de 300 ton, levando pratico. Os Inglezes que são os que mais freqüentam esta navegação do Calabar costumão nas entradas, e sahidas desta barra deitar balizas, e assim são os mais bem sucedidos. Dentro faz húma famoza bahia: e desta se reparte por vários rios mui dilatados para o sertam. De todos este concorrem quantidades de escravos, mas estes morrem muito no mar embarcados nos navios, e parece ser pela diversidade do sustento, porque não comum carne principalmente de vaca: o seo maior sustento he inhame, e este se não pode conservar **em viagens prolongadas**.

Da barra de Calabar corre Costa a Lessueste, e em partes ao sueste ate os Zambós, e deste Saco vai outra vez sahindo para ao Sul, e logo para o Sulsudoeste ate o Rio de S. Bento. E deste a Oesudoeste ate o cabo de São Joam, e deste ao Sul 4ª do sudoeste ate a ilha do Corisco, que dista do Cabo 3. Esta ilha não tem gênero algum de negocio, mas entre ela, e a terra firme tem abrigos para navios, em que podem surgir em 6, ou 7 braças chegando a ilha: o fundo he tijuco, e a melhor entrada he pela parte Norte: Desta ilha ate o Rio do Gabam corre a Costa ao Sul 4ª do Suldoeste: a sua ponta do Norte hum grão escaso ao Norte da linha. He no largo bastantemente fundo: mas não se pode do fundo nele, se não depois de ter-se caminhado por ele acima por ser tudo pedra.
Cinco ou 6 léguas por este Rio acima estão uma Ilhas, onde costumam ancorar os navios, que ali vão fazer o negocio; pode-se encostar a terra e amarrar-se pela quilha, porque he tudo lama solta, o negocio que ali se faz he cera, marfim, e paos de tinta. He hoje freqüentado da nação Ingleza, assim como em outros tempos o era dos moradores da ilha de São Thomé. Deste Rio para o Sul corre a Costa ao Sudoeste ate a enseada do Cabo Lopo Gonçalves. Esta enseada do Cabo, que he logo da parte do Norte do mesmo Cabo, he hum bom porto, e nela costumão os navios estrangeiros fazer aguadas, e lenhas. He gentio domestico. Desta enseiada para o Cabo, que he pouca distancia corre a Costa a Oeste" (p.296).

7º descreve a Ilha de Fernando Pó ...

8º descreve a "derrota que se deve fazer da Cidade da Bahia para a Costa da Mina, partindo na monsão de setembro até março" (p.297)

8.3 O COMÉRCIO MARÍTIMO E ALGUNS ARMADORES DO SÉCULO XVIII, NA BAHIA[1] DENTRE "OS MAIS ATIVOS".

Nº.	ANO	NOME	INFORMAÇÕES OBTIDAS
01	1751	LUIZ COELHO FERREIRA	Familiar do Santo Oficio, citado em 1757 entre os "oito homens de negócio dos mais principais desta praça", juntamente com **Joaquim Ignácio da Cruz**. Neste mesmo ano, foi citado como "armador, proprietário do **Navio Senhor do Bonfim, São Pedro e Santo Antonio.** Parceiro de **David de Oliveira Lopes**, armador e seu sócio na **Corveta Jesus Maria José, São Francisco Xavier e Almas.** Em 1761, arrematou a propriedade hereditária do oficio de Guarda Mor da Alfândega da Bahia. Teve seu nome incluído no Regimento dos Úteis, criado em 02/11/1774, pelo Gvor. Manuel da Cunha Meneses e ocupou o cargo de Capitão. Irmão da Santa Casa de Misericórdia. Citado pelo Padre Serafim Leite[2].
02	1734	TOMÁS DA SILVA FERRAZ	Natural da cidade do Porto, filho de Manoel Moreira e de Maria do Rosário. Foi admitido como Irmão de maior Prestígio na Sta. Casa de Misericórdia em 1737. Ministro da Ordem 3ª de São Francisco em 1752 e reeleito em 1758. Procurador do Convento do Desterro no mesmo ano (cargo exercido por figuras mais representativas nos meios sociais). Aparece como "Testemunha" ouvida pelo Dezº. Provedor Mor da Fazenda real, em 1767, **José Ferreira Cardoso Costa**, a propósito dos gastos extraordinários com a construção da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição, inaugurada em 1765. Outras "testemunhas", também foram arroladas: **Luis Coelho Ferreira**, **Clemente José da Costa** e **Antonio Cardoso dos Santos**. Proprietário do ofício de segundo escrivão do Cível e Auditoria. Relacionado e nomeado como os oito "homens, todos da nobreza desta cidade e do seu governo, para cuidar nos meios suaves para a

[1] Esta relação foi apresentada por ALVES, Marieta., em sete artigos intitulado "O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia", publicados na Revista de História da USP, entre os anos de 1965 e 1971. A autora compõe sua relação a partir de outras duas, a saber, CALDAS, José Antonio., *Notícia Geral de Toda esta Capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, Revista da IGHB, nº. 57, Bahia: Seção gráfica da Escola de A. Artífices da Bahia, 1931, pp. 316 a 321; e, BARROS, Francisco Borges de B., *Novos documentos para a Historia Colonial*, Anais do Arquivo Publico da Bahia, vol. XX, Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1931, pp. 82 a 84. Justifica sua escolha dentre os armadores "mais prestigiosos e prestantes" cujas informações "permitiram apreciar os méritos". "Apreciação dos armadores e homens de negocio que se destacaram por suas qualidades sociais e prestigio financeiro".

[2] História da Companhia de Jesus no Brasil, vol. V. A propósito da expulsão dos Jesuítas.

			contribuição" para o reparo da cidade de Lisboa, após o terremoto de 1755. Foi fiador, em 1758, do adiantamento que a Fazenda real fizera ao Dezº. **João Pedro Henriques da Silva**, da importância de 3 mil cruzados, para "investigar e conhecer a importância das minas de salitre de Montes Altos, para os gastos da jornada que ia empreender à Serra dos Montes Claros ao descobrimento do salitre e por conta de seus ordenados e propinas". Em 1766, recebe um desabono do Provedor da Casa da Moeda, **Manoel da Silva Ferreira**, ao requerer o cargo de Capitão dos Moedeiros da Casa da Bahia. Ocupou o cargo de Escrivão proprietário da Ouvidoria Geral da Câmara da Bahia. Morre em 24/12/1797, sepultado na Igreja de São Pedro dos Clérigos.
03	1757	ANTONIO CARDOSO DOS SANTOS	Em 1757, assina com outros negociantes, um requerimento propondo a fundação da Cia. de monopólio do Comercio da Costa da Mina, o estatuto da Cia. estava a frente da Ordem 3ª de São Francisco, em 1767, e exercendo o cargo de Provedor da Santa Casa de Misericórdia em 1771. (É indicada a procedência e filiação). A este tempo em que determinou o tombamento dos bens da Santa Casa, era Escrivão **Fructuoso Vicente Viana**, tb. Armador e prospero negociante. Aparece como sócio de **Clemente José da Costa** e **Fructuoso Vicente Viana** e arrematante do contrato dos dízimos reais, em 1768. Foi Tesoureiro Geral da Capitania da Bahia a receber ordenado como os Escrivães das Juntas da Administração da Fazenda. Comandante do Regimento dos Úteis em 1781, ocupando o posto de Coronel. Figura como um dos interessados na construção de um estaleiro de pedra na praia da cidade, em 1776. Em 1783, teve a **Sumaca Nossa Senhora da Assunção, Sto. Ant. e Almas**, de sua propriedade e **Inocêncio José da Costa**, que se achava ancorada no Castelo Holandês da Mina, apreendida pelos ingleses. Tornou-se Tesoureiro Geral e Deputado da Junta de Administração da Real Fazenda, e apesar de ter morrido em 21/10/1786, só foi substituído no Cargo, em 02/1787, pelo Ten. Cel. **Inocêncio José da Costa**.
04	1762	INOCÊNCIO JOSÉ DA COSTA	Familiar do Santo Ofício. Foi admitido na Sta. Casa em 1771. Em 1782 tornou-se Provedor, tendo sido posteriormente, reeleito por duas vezes. Prior da Ordem 3º de São Francisco, de onde se sagrou benemérito. Declara a filiação e a origem. Casado com Joaquina Antonia de Sousa Meneses. Aparece como um

			dos promotores da construção do estaleiro de pedra da marinha da Cidade. Irmão de Clemente José da Costa. Foi alistado no Regimento dos Úteis e assume o cargo de Procurador da Administração dos Tabacos. Eleito Prior da Irmandade da Ordem 3ª do Carmo, quando do incêndio que destruiu a Igreja em 1788, permanecendo nele até 1800, sendo responsável pela reconstrução da referida Igreja. Teve seu retrato posto na Sacristia da Ordem em 1828, ocupando a Sala da Igreja. Apesar de ter falecido em 31/08/1805, ainda aparece em 1804, ligado a **Estanislau José da Costa**, de quem era sócio, tendo, o mesmo cedido, 26:834$580rs parte dos lucros e interesses referente à causa promovida em Londres pelo apresamento da Corveta Real Duque[3], que fazia o Comércio da Costa da Mina, sob o comando do Cap. Agostinho José de castro.
05	1804	ESTANISLAU JOSÉ DA COSTA	Provável irmão de Inocêncio. Oficial do 1º Regmto. De Milícias. Negociante e armador conceituado. Em 1804 era Cap. reformado do citado Regmtº. Requereu a mercê do Hábito da Ordem de Christo, atestado e firmados pelo Sgtº. Mor Luis Antonio da Fonseca Machado, pelo Cel. Inocêncio José da Costa, pelo Sgtº Mor Caetano Mauricio Machado Lobão, por todos os oficias do regmtº dos Úteis e negociantes da praça da Bahia. Não foi encontrado como Irmão da Sta. Casa.
07	1762	CLEMENTE JOSÉ DA COSTA	Natural da Cidade de Lisboa, filho de João Gomes da Costa e de Margarida Maria da Caridade (pais de Inocêncio). Ministro da Ordem de São Francisco em 1768 e Provedor da Sta. Casa em 1772. Tesoureiro do "Donativo real", estabelecido pela C.R 16/12/1755, destinado para a reconstrução da Alfândega e Armazém da Corte, arruinados pelo terremoto. Fazia parte do regimtº dos Úteis, da mesa do bem Comum e da lista dos Familiares do Sto. Oficio, em 1762. Sócio de **Fructuoso Vicente Viana e Antonio Cardoso dos Santos.** Faleceu em 06/04/1776, sepultado na Igreja da Ordem 3º de São Francisco.
08	1713	Me.de Campo THEODOSIO GONÇALVES DA SILVA	Desde 1713 já exercia atividades no setor do comercio marítimo. Possui destacada posição até sua morte em 09/05/1803, aos 78 anos de idade. Admitido como Irmão da Sta. Casa em 25/01/1771. Fora Cavaleiro da Ordem

[3] No STDB (51280) consta que em 1797 a Corveta NS da Conceição Sr. do Bonfim Real Duque fora capturada pelos Ingleses antes do embarque dos escravos. Pilotada por José Joaquim Viana e Agostinho José de Castro. A viagem teria tido inicio em 21/02/1797. Como proprietário da Corveta consta **Inocêncio José da Costa.** As informações constates do STDB corroboram com aquelas apresentadas pela autora.

			de Christo. Casado com **D. Ana de Queiros e Souza e Silva.** Em 1769 recebeu patente de confirmação no posto de Cap. da Cia. dos Familiares do Santo Oficio da Capitania da Bahia. A esta época esse era o posto mais elevado. Ocupava o lugar de **Manuel Fernandes Costa**. Fazia parte dessa Cia. 69 membros e entre eles comerciantes. Recebera varias regalias, além daquelas próprias aos Familiares, como Moedeiro (1774). Em 1775, solicita autorização para construção no estaleiro Real da Ribeira, uma nau de 160 tn. Por falta de capacidade de ser construída no estaleiro da Preguiça e da Ribeira de Itapagipe. Tendo a seu lado o Gov. **Manoel da Cunha Meneses**, no entanto o Intendente da Marinha, **Rodrigo da Costa Almeida** foi contra o mesmo parecer. Possuía 06 navios de grande lote, que navegavam para o Reino, América, Ásia e Costa da África (Livros de Cartas Régias). Segundo a autora por informações de Borges de Barros, o referido armador era natural da Província do Minho e senhor de latifúndios em Jaguaripe. Em 1784 se encontrava em Portugal e a este momento aparece trocando correspondência com **Antonio Alves do Rio**[4] e com **João Filipe** (1785). Foi tb. neste momento que associou-se ao sobrinho **Antonio Dias de Castro Mascarenhas,** estabelecido na Corte. De volta a Bahia, em 1787, requer o direito da arrecadação do Tabaco, antigo privilégio da família **Pires de Carvalho e Albuquerque**. Isto suscitou uma querela com a referida família que após vários requerimentos bem argumentados permanece com o antigo privilégio. Foi proprietário do Trapiche Barnabé Cardoso. Foi provedor da Sta. Casa em 1796. Em vida (1778) fez uma grande doação a Sta. Casa que lhe rendeu reconhecimento por parte da sociedade baiana de grande benemérito. Uma querela familiar envolvendo suas sobrinhas (filhas de **Antonio Dias de Castro Mascarenhas**) expôs mais sobre as questões dos seus negócios e de sua fortuna.
09	1803	D. ANA DE SOUSA QUEIROZ SILVA	A autora chama a atenção em seu 3º artigo para a presença da mulher de Teodosio Gonçalves da Silva, como "um vulto de mulher" entre os homens de negócios. A atuação desta mulher só foi percebida, segundo a autora, por conta de documentos relacionados à querela familiar envolvendo a administração dos

[4] No STDB figura na lista das viagens deste proprietário (05 ao todo) a propriedade de um navio juntamente com **Inocêncio José da Costa** que teve como principal local de desembarque de africanos a Amazônia, no entanto ele aparece se correspondendo com Teodosio Gonçalves da Silva.

			negócios de seu marido quando da impossibilidade deste em gerir seus próprios negócios.
10	1753	FRANCISCO BORGES DOS SANTOS	Cavaleiro da Ordem de Cristo, natural de Portugal e casado com **Tereza de Jesus Vaz**. Já aparece em vários documentos envolvendo assuntos referentes à navegação e o comércio. Aparece ao lado de destacados negociantes e armadores envolvidos com a Cia. da Extração do Vinho do Alto Douro em 1757 (Manoel Álvares de Carvalho, Luis Coelho Ferreira, Frutuoso Vicente Viana, Simão Pinto de Queiroz, Antonio dos Santos Palheiros, Francisco Xavier de Almeida, Domingos Ribeiro Guimarães). Foi administrador do contrato da pesca da baleia em 1758 e em 1762 consta na lista dos **moedeiros** e oficial do Regimento Auxiliar. Fez a doação do altar do Santo Cristo da Igreja Matriz de N.S.da Conceição em 1765 e pouco depois, em 1769 foi Ministro da Ordem 3ª de S.Francisco, onde foi enterrado em 24/02/1802. Ainda em 1776, consta na lista dos comerciantes que pleiteavam a construção de um estaleiro de pedra desde o Forte da Ribeira até a entrada da Barra.
11	1769	JOSÉ DE SOUZA REIS[5]	Membro do **Corpo Comercial da Capitania da Bahia**. Armador de naus com negócios para a África, Ásia e Reino. Em 1754, pede licença para carregar e logo despachar para a Costa da Mina. Era proprietário do navio Santana, São José e Almas. Arrematou em 1761 a propriedade do Oficio de Guarda-mor do tabaco em praça publica. Teve um navio apreendido pelos holandeses (N S Esperança e São José) em 1768. Ingressou na Sta Casa em 1765 era Familiar do Santo ofício, natural da Arrifana de Sousa, filho de Tomás de Sousa e Catarina de Sousa. Morre em 27/06/1786.
12		MANOEL FRANCISCO SERRA[6]	Tb. Membro do **Corpo Comercial**. Tem o nome associado ao comércio marítimo. Aparece na lista dos moedeiros em 1763 e secretário da ordem 3ª de S Francisco em 1772 e dois anos depois se tornou Ministro. Em 1780 tem seu nome vinculado ao Governador (Manoel da Cunha Meneses) como comprador de algodão para exportar para Lisboa o algodão plantado na Capitania. Articula-

[5] Pelo STDB aparece relacionado a 09 viagens feita para Baía de Benin entre 1752 e 1768.

[6] Junto a estes dois homens de negócio membro do Corpo Comercial, a autora relaciona tb. Bartolomeu Rodrigues Seixas e Antonio da Silva Lisboa, mas não aprofunda as informações sobre eles.

			se a outros comerciantes, em duas ocasiões, 1781 e 1799. Em primeiro por assinar uma representação contra a violência dos holandeses nos navios mercantes portugueses que navegavam para a Costa da Mina. E no segundo, junto a outros proprietários de navios solicitando adiamento da partida do comboio para o reino. Estava ainda em evidencia em 1804 quando solicita o despejo de Manoel Jacome Ferreira de umas casas por ele ocupadas.
13	1751	PEDRO RODRIGUES BANDEIRA (pai)	É considerado pela autora um dos "mais conceituados homens de negócios de seu tempo". Pedi admissão na Sta Casa em 26/07/1765 e logo é admitido. Natural da Vila de Viana, Portugal e filho de Luis Fernandes de Carvalho e Mariana Rodrigues. Casou-se com **Ana Maria de Jesus**, filha do Tem.Cel. Lourenço Correa Lisboa e Maria dos Santos Magalhães. Morre em 15/07/1778. Figura no meio dos homens de negócios a partir de 1751 quando assina uma representação com outros homens de negócios contra a Cap. de Mar e Guerra da Nau **N.S das Necessidades** que se negava a enviar remessa de dinheiro para remeter para os "negociantes dos estados da Índia". Foi Ministro da Ordem 3ª de S Francisco e consta como moedeiros aqui residentes e era tb oficial do Regimento dos Úteis. Deixou sua fortuna para que o filho (2º Pedro Rodrigues Bandeira) assumisse a administração dos seus negócios.
14	1763-1770	2º PEDRO RODRIGUES BANDEIRA (filho)	Assume a administração dos negócios do pai e já em 1793, no pedido de admissão da Sta. Casa declarou ser natural desta cidade, morador na Freguesia do Pilar e filho legítimo. Suas principais atividades iniciam-se após 1800. Em 1797, seu nome já aparece como um dos comerciantes e armadores de destaque da cidade. Em uma representação feita neste ano, vai de encontro ao requerimento do guarda-mor da alfândega, **José Joaquim da Silva**, que solicitava a organização de uma Cia. de "pretos para o desembarque das mercadorias para a Alfândega". Num oficio escrito pelo Conde da Ponte em 1807 ao Visconde de Anadia, figura como Proprietário de uma Casa Comercial, Tesoureiro e Deputado da Junta Real da Fazenda, e teve um navio seu apreendido pelos ingleses vindo de Luanda (o Brigue **Golfinho**). É tb. Citado pela autora como um dos maiores beneméritos da Bahia. Morre em 14/10/1835. A este tempo era conhecido como **Comendador Rodrigues Bandeira**. Investe tb na produção de açúcar em um dos engenhos de sua propriedade (Vitória).

			Além disso, figura como um dos fundadores do primeiro Banco implantando na Bahia, a "**Caixa de Descontos**".
15	1756	ANTONIO DA SILVA LISBOA	Figura entre os "homens de negócio" de maior prestigio financeiro e social durante o século XVIII. Familiar do Santo Oficio, natural da Freguesia de São Nicilau, da cidade de Lisboa. Filho de José da Silva e de Joana Maria. Ingressou na Ordem 3ª de S. Francisco, de onde foi Ministro em 1766, muito antes de ser incluído no quadro social da Sta. Casa. Suas atividades no meio social baiano inicia-se em 1756, quando aparece como um dos nomes de maior conceito, na eleição de árbitros e procuradores do povo, com a finalidade de angariar donativos "dos fiéis vassalos" para a reconstrução de Lisboa. Em 1759 foi nomeado para seqüestrador e administrador dos bens seqüestrados dos jesuítas, e logo depois (1762) tem seu nome incluído no mapa dos moedeiros da Bahia. A autora chama atenção para o que escreveu Francisco Borges de Barros sobre este negociante. Desempenhou o cargo de "administrador do contrato dos dízimos" (1800). É citado em Barros, como um dos maiores exportadores de açúcar, tabaco e pau Brasil, além de escravos. Falece em 30/08/1812.
16	1753	MANOEL DO O´FREIRE	Admitido como Irmão da Sta. Casa em 26/07/1765. Falecido em 18/06/1800. Tem o nome incluído na lista dos moedeiros, na relação dos oficiais providos do regimento da Gente Útil.Exercia o cargo de Deputado da Mesa de Inspeção, em 1792. Participou do rol dos comerciantes que pretendiam construir um estaleiro de pedra em 1776. Foi contemporâneo dos armadores **David de Oliveira Lopes** e **Luiz Coelho Ferreira.**
17	1753	DAVID DE OLIVEIRA LOPES	Professo na ordem de Cristo e natural da Comarca de Guimarães. Pede admissão na Sta. Casa em 25/03/1771. Foi familiar do Santo Oficio e fez parte do regimento dos Úteis, em 1774. Como armador requereu licença, junto a seu sócio **Luis Coelho Ferreira** para carregar a corveta *Jesus Maria José, São Francisco Xavier e Almas*, para Moçambique.
18	1ª metade do XVIII	FRANCISCO GOMES LOURES	Admitido como Irmão da Sta. Casa em 26/03/1747. Falece em 25/03/1772. Filiou-se a ordem 3ª de S.Francisco, onde ocupou o cargo de Ministro em 1765. Uma lista de embarcações parte em 05/07/1755 para Lisboa, pelos navios da Frota, levando mercadorias sua: Nau *Nossa S.da Penha de França*, Navio *N.S.da Boa Viagem*, Nau *N.S.da Estrela*, Nau *N.S.das Candeias, Nau N.S.Mãe*

			de Deus e Augusta, Navio *Sta. Tereza*, Galera *Santíssima Trindade*, Navio *N.S.da Conceição e S.José*. Foi eleito procurador do povo em 27/03/1766, com a finalidade de obter donativos para a reconstrução de Lisboa.
19	1753	AGOSTINHO GOMES	Citado como armador, morava na Praia e era natural de Traz-os-Montes. É admitido na Sta. Casa em 26/03/1765. Faleceu em 26/08/1793. Tinha a propriedade da corveta *S.S.Sacramento e São Francisco de Paula*, qdo. Em 23/08/1769, recebe autorização para carrega-la e envia-la a Costa da Mina. Atuou na vida social da Bahia e no seu comércio marítimo cerca de 40 anos.
20	1755	HENRIQUE RIBEIRO NEVES	Um dos mais destacados nomes do comércio marítimo no meio financeiro de seu tempo. Recebe autorização para viajar para Índia fora da Frota em 03/09/1765 (Carta Regia). Aceito como irmão de maior condição em 26/07/1765. Era português, natural de Santa Maria de Sotto, termo de Guimarães, Arcebispo de Braga. Era Familiar do Santo Oficio. Possuía mais 04 irmãos, seus sócios: **Domingos Ribeiro Neves** (administrador da dízima da alfândega-1769) e **falecido em 1783**; **Francisco**, substituto do precedente; **Jerônimo**, nomeado em 1801 para Juiz da balança da Casa da Moeda; e **Ambrosio**. Francisco (falecido em 1786) e Henrique entram para as fileiras de Irmãos da Sta. Casa em 26/07/1765. O primeiro foi Ten. Cel. do regimento dos Úteis. Após a morte de Francisco, houve uma querela entre a cunhada (**Maria Francisca de Almeida,** que se casara em 2ª núpcias com **José Filipe Alves do Amaral**) e os outros irmãos que teve inicio em 1788 e duraram 10 anos.
21	1734	SIMÃO PINTO DE QUEIROZ	Pedido de admissão na Sta. Casa. Morava da Freguesia do Pilas e natural de Sta. Cecília. Casado com **Helena Teixeira.** Pertencia ao quadro social da Ordem 3ª de S. Francisco e em 1753 ocupou o cargo de Ministro da Irmandade. Em 12/09/1754 obtém alvará de licença para navegar até a Costa da mina com sua galera S Estevão, N S do Bonsucesso e Penha de França. Tem o nome tb. na lista dos 08 homens de negocio que tivesse já comerciado com a Cia. de extração do vinho do Alto Douro. Teve sua atuação estendida no comercio marítimo e no meio social baiano até 1767.
22	1753	MANOEL ALVARES DE CARVALHO	Exerceu o cargo de membro da mesa de Inspeção dos açucares e tabacos (oficio do intendente do ouro em 07/08/1754-Wenceslau Pereira da Silva). Envia

			mensagem a D.José em 27/03/1755, agradecendo ou louvores recebidos do Rei pelos serviços que prestou como “vogal da Mesa de Inspeção”. Aparece como nome cogitado para compor a lista de negociantes na criação da Cia. da extração do Vinho do Alto Douro e da Cia. de comercio da Costa da Guiné, em 1757 “Cia. Geral da Guiné”.

8.4 RELAÇÃO DOS ARMADORES DE NAUS QUE FAZIAM O COMÉRCIO COM OS PORTOS DA COSTA D'ÁFRICA[1]

Nº.	SÉCULO XVIII
01	*AGOSTINHO GOMES*
02	Alexandre Ferreira da Cunha
03	*ANTONIO CARDOSO DOS SANTOS*
04	Antonio da Silva Lisboa
05	Antonio de Souza Villarim
06	Antonio Elias da Fonseca Gal[v]ão
07	Antonio Ferreira de Quadros
08	Antonio José Coelho
09	Antonio José de Caldas
10	*ANTONIO [PIRES] MONÇAM*
11	Antonio Ribeiro da Cunha
12	*ANTONIO [LUIZ] RIBEIRO DO VALLE*
13	*ANTONIO RODRIGUES*
14	*ANTONIO VAZ DE CARVALHO*
15	Bartholomeu Rodrigues Seixas
16	Belchior José Lourenço
17	Bernardo da Rocha e Souza
18	Caetano Pacheco de Rezende
19	*CLEMENTE JOSÉ DA COSTA*
20	Custodio Ferreira Dias
21	*DAVID DE OLIVEIRA LOPES*
22	Dr. Luiz Machado Teixeira
23	Felipe da Silva Barros Luzarte
24	Francisco Antonio de Etre
25	Francisco Corrêa da Silva
26	*FRANCISCO FERNANDES VIEIRA GUIMARÃES*
22	Francisco Pacheco da França
23	Inocêncio José da Costa
24	*JOÃO BAPTISTA MADUREIRA*
25	João da Silva Guimarães
26	João Dias de Oliveira Ferreira
27	*JOÃO DOS SANTOS HORTA*
28	João Machado de Miranda
29	João Pereira de Castro
30	João Pereira Lima
31	Joaquim Ferreira França
32	José Ignacio de Souza
33	José Carneiro de Campos

Nº.	SÉCULO XVIII
34	José Moreira Duarte
35	José Pereira Lopes
36	*LUIZ COELHO FERREIRA*
37	*LUIZ DA SILVA PINTO*
38	Luiz Gonçalves Lima
39	Manoel Álvares Chorante
40	MANOEL ÁLVARES DE CARVALHO
41	Manoel Caetano da Fonseca
42	Manoel da Graça Livramento
43	Manoel da Ponte
44	*MANOEL DO O´FREIRE*
45	Manoel Pereira de Andrade
46	Manoel Rodrigues
47	Me. de Campo José Pinheiro de Queiroz
48	Pedro de Souza Paraíso
49	Rodrigo Navarro de Andrade
50	*THEODOSIO GONÇALVES [DA SILVA]*

[1] Esta relação foi transcrita de BARROS, Francisco Borges., *Novos documentos para a Historia Colonial*, Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1931. O autor nas pp. 82 a 84, relaciona os armadores a partir dos **Livros de Provisões, Alvarás e Ofícios** e define o recortes temporal: 1767-1787 (ARMADORES DO SÉCULO XVIII). Os nomes em caixa alta e itálico constam da lista de Caldas.

8.5. RELAÇÃO DOS HOMENS DE NEGOCIO, MERCADORES, TRAFICANTES, E TODAS AS MAIS PESSOAS, QUE NESTA CIDADE DA BAHIA VIVEM DE ALGUM GENERO DE gº. COM DECLARAÇÃO DAS PARTES PARA ONDE O FREQUENTAM[1].

Nº.	HOMENS DE NEGOCIO, MERCADORES, TRAFICANTES E TODAS AS MAIS PESSOAS	PARA ONDE FREQUENTAM
01	Manuel Dantas Barbosa **(1)**	**"administração dos contratos"**
02	José Vieira Torres **(1)**	**"geralmente e administração dos Contratos"**
03	Jerônimo de Araújo Pimenta **(1)**	**"Contratos e várias partes"**
04	João da Silva Costa **(1)**	**"aposentados" (02)**
05	João Martins do Rio **(2)**	
06	Felix de Araújo Aranha	**"Cobrança de partes"**
07	João Ivo dos Santos Chaves	**"para a Colônia e em varias partes"**
08	Manuel José de Carvalho **(1)**	**"Comissões" (02)**
09	Manuel João Viana **(2)**	
10	Florêncio Lopes**(1)**	**"Comissões e loge[ja]" (05)**
11	João dos Santos Horta **(2)**	
12	Caetano de Freitas de Carvalho **(3)**	
13	Antonio Gonçalves Viana **(4)**	
14	Manuel Bernardo de Castro **(5)**	
15	Francisco Fernandes Vieira Guimarães **(1)**	**"Comissões e para o Porto" (07)**
16	João José de Oliveira **(2)**	
17	Francisco Marques da Silva **(3)**	
18	Narciso Meneses da Costa Guimarães **(4)**	
19	José Carneiro de Campos **(5)**	
20	José Álvares Ferreira **(6)**	
21	Manuel Álvares Barbosa **(7)**	
22	Antonio de Novais e Sousa **(1)**	**"Comissões e para várias partes" (04)**
23	Clemente José da Costa **(2)**	
24	Antonio Rodrigues Leite **(3)**	
25	Bernardo da Silva Costa **(4)**	

[1] Esta Relação que consta na Obra de CALDAS, José Antonio, *Noticia Geral de Toda esta Capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de* 1759, publicada em 1931 na Revista nr. 57 do IGHB, consta no seu apêndice outras listas que arrumarei em outros anexos, com as devidas nomenclaturas atribuídas pelo autor. Esta relação maior consta de 120 nomes com as partes que freqüentam e que lugar ocupam na Capitania da Bahia até o ano de 1759.

Nº.	HOMENS DE NEGOCIO, MERCADORES, TRAFICANTES E TODAS AS MAIS PESSOAS	PARA ONDE FREQUENTAM
26	Antonio Pinto de Carvalho **(1)**	**"em Comissões e com fazenda sua" (05)**
27	João Machado de Miranda**(2)**	
28	Henrique Ribeiro Neves **(3)**	
29	Manuel Gonçalves Chaves **(4)**	
30	João Coelho de Sampaio **(5)**	
31	André Antonio Marques **(1)**	**"Comissário" (02)**
32	José Lopes Viana Guimarães **(2)**	
33	Lourenço da Silva Nizza **(1)**	**"dinheiro a avanços" (05)**
34	Manuel de Sousa Meira **(2)**	
35	Cipriano da Costa Sampaio **(3)**	
36	Francisco Gonçalves Lima **(4)**	
37	Francisco Rodrigues Simões **(5)**	
38	Antonio da Costa Moreira **(1)**	**"na sua loge[já]" (05)**
39	Francisco Rodrigues Viana **(2)**	
40	Manuel da Silva Ribeiro **(3)**	
41	Lourenço Fernandes Crespo **(4)**	
42	Frutuoso da Silva Henriques **(5)**	
43	Manuel Teixeira Basto	**"loge[já] e dinheiro a avanços"**
44	Gregório Pereira de Abreu **(1)**	**"Mercador" (02)**
45	Antonio Álvares Lima (2)	
46	João da Costa Braga (1)	"Mercador e dinheiro a avanços" (02)
47	Domingos Rodrigues da Costa Braga (2)	
48	João Luis de Deus (1)	"para Angola" ((02)
49	Faustino Luis da Silva (2)	
50	José Fernandes Pereira **(1)**	**"para Angola e Costa da Mina" (02)**
51	Antonio Rodrigues **(2)**	
52	Luis da Silva Pinto **(1)**	**"para Angola e mais partes" (02)**
53	Felix Manuel Dias **(2)**	
54	José Antunes de Carvalho	**"para a Costa da Mina e Índia"**
55	Manuel Fernandes da Costa	**"para Costa da Mina e Lisboa"**

Nº.	HOMENS DE NEGOCIO, MERCADORES, TRAFICANTES E TODAS AS MAIS PESSOAS	PARA ONDE FREQUENTAM
56	Bento Fernandes Galiza **(1)**	**“para Costa da Mina” (06)**
57	Pedro Gomes Caldeira **(2)**	
58	Antonio da Cunha Pereira **(3)**	
59	Antonio José de Ebrea **(4)**	
60	Licenciado Manoel Carvalho Pinto**(5)**	
61	Fernando Luiz de Oliveira**(6)**	
62	Jacome José de Seixas **(1)**	**“para Costa da Mina e para o Reino” (08)**
63	Theodosio Golçalves da Silva **(2)**	
64	Domingos Simões da Cunha **(3)**	
65	João Antonio Monção **(4)**	
66	Jacinto José Coelho **(5)**	
67	José de Sousa Reis **(6)**	
68	José de Abreu Lisboa **(7)**	
69	João Batista Teixeira **(8)**	
70	Licenciado João Cardoso de Miranda **(1)**	**“para a Costa da Mina e varias partes” (02)**
71	Licenciado João Rodrigues Teixeira **(2)**	
72	Ventura Álvares Viana	**“para o Porto”**
73	Antonio Pereira de Araújo **(1)**	**“para o Porto e Lisboa”**
74	Antonio da Silva Pereira **(1)**	**“para o Reino” (07)**
75	José Lopes Ferreira **(2)**	
76	Antonio Lopes Meneses **(3)**	
77	Domingos dos Santos Pereira **(4)**	
78	João Pereira dos Fiaes **(5)**	
79	Domingos Ribeiro **(6)**	
80	Manuel Álvares Monteiro **(7)**	
81	Manuel do Oh Freire	**“para o Reino e Angola”**
82	Antonio Luis do Vale **(1)**	**“para o Reino e Mercador” (02)**
83	Francisco Teixeira Álvares **(2)**	
84	Pedro Rodrigues Bandeira **(1)**	**“para o Reino e para as Minas” (04)**
85	Francisco Gomes Loures **(2)**	
86	Antonio Álvares dos Reis **(3)**	
87	Alexandre Marzoni **(4)**	

Nº.	HOMENS DE NEGOCIO, MERCADORES, TRAFICANTES E TODAS AS MAIS PESSOAS	PARA ONDE FREQUENTAM
88	Agostinho Gomes **(1)**	**“para o Reino e Comissões” (07)**
89	José da Silva Tavares **(2)**	
90	Francisco Xavier da Costa**(3)**	
91	Antonio Duarte **(4)**	
92	João da Rocha **(5)**	
93	Francisco dos Santos de Abreu **(6)**	
94	José Álvares dos Reis **(7)**	
95	João Dias da Cunha **(1)**	**“para o Reino e geralmente” (12)**
96	Luis Coelho Ferreira **(2)**	
97	Frutuoso Vicente Viana **(3) (**	
98	João Rodrigues de Almeida (companheiro do anterior) **(4)**	
99	Simão Pinto de Queiroz **(5)**	
100	Thomas da Silva Ferras **(6)**	
101	Domingos Ribeiro Guimarães **(7)**	
102	José Álvares da Silva **(8)**	
103	Joaquim Ignácio da Cruz **(9)**	
104	Antonio Cardoso dos Santos (companheiro do anterior) **(10)**	
105	Francisco Borges dos Santos **(11)**	
106	Manoel Álvares de Carvalho **(12)**	
107	Antonio dos Santos Palheiros	**“para o Reino e para o Porto”**
108	David de Oliveira Lopes	**“para o Reino, Costa da Mina e Angola”**
109	Francisco Xavier de Almeida	**“para o Reino, Costa da Mina e Minas”**
110	Manuel da Costa Lima **(1)**	**“para o Reino e sua loge[ja] (03)**
111	José Vaz de Carvalho **(2)**	
112	Joaquim de Araújo Guimarães **(3)**	
113	Antonio Pires Monção	**“para várias partes”**
114	Antonio Vaz de Carvalho **(1)**	**“para o Reino e varias partes” (02)**
115	Manuel Ignácio Ferreira **(2)**	
116	Thomas Pinto Camelo	**“para várias partes e dinheiro a avanços”**
117	Domingos da Rocha Barros **(1)**	**“e seus Sócios” (02)**
118	Manuel Marques Queiroz **(2)**	
119	Manuel Barbosa Pereira **(1)**	**“em varias coisas” (02)**
120	João Luis da Silva **(2)**	

8.5.1.RELAÇÃO DAS PESSOAS, QUE NA CIDADE DA BAHIA FREQUENTAM O COMÉRCIO, E EM QUE SE CONSIDERA POSSUIREM CABEDAL GRANDE PARA O PODEREM CONTINUAR.

Nº.	RELAÇÃO DAS PESSOAS, QUE NA CIDADE DA BAHIA FREQUENTAM O COMÉRCIO, E EM QUE SE CONSIDERA POSSUIREM CABEDAL GRANDE PARA O PODEREM CONTINUAR
01	João Dias da Cunha **"para o Reino e geralmente"**
02	Simão Pinto de Queiros **"para o Reino e geralmente"**
03	Luis Coelho Ferreira **"para o Reino e geralmente"**
04	Thomas da Silva Ferrás **"para o Reino e geralmente"**
05	José Antunes de Carvalho **"para a Costa da mina e Índia"**
06	Lourenço da Silva Niza **"dinheiro a avanços"**
07	João Luis de Deus **"para Angola"**
08	Jacome José de Seixas **"para Costa da Mina e para o Reino"**
09	Domingos Ribeiro Guimarães **"para o Reino e geralmente"**
10	Frutuoso Vicente Viana **"para o Reino e geralmente"**
11	João Rodrigues de Almeida (companheiro do anterior) **"para o Reino e geralmente"**
12	João da Costa Braga **"Mercador e dinheiro a avanços"**
13	Domingos Rodrigues da Costa Braga **"Mercador e dinheiro a avanços"**
14	Antonio Álvares Lima **"Mercador"**

8.5.2.“RELAÇÃO DAS PESSOAS, QUE NA MESMA CIDADE DA BAHIA FREQUENTAM O COMÉRCIO, E MANEJAM O SEU NEGOCIO COM POSSIBILIDADE E ABUNDANCIA, E QUE POSSUEM CABEDAL”.

Nº.	**“RELAÇÃO DAS PESSOAS, QUE NA MESMA CIDADE DA BAHIA FREQUENTAM O COMÉRCIO, E MANEJAM O SEU NEGOCIO COM POSSIBILIDADE E ABUNDANCIA, E QUE POSSUEM CABEDAL”.**
01	José Lopes Ferreira **“para o Reino”**
02	Pedro Rodrigues Bandeira **“para o Reino e para as Minas”**
03	José Álvares da Silva **“para o Reino e geralmente”**
04	Francisco Borges dos Santos **“para o Reino e geralment**
05	João Antonio Monção **“para Costa da Mina e para o Reino”**
06	Francisco Gomes Loures **“para o Reino e para as Minas”**
07	Manuel Fernandes da Costa **“para Costa da Mina e Lisboa”**
08	Antonio Luis do Vale **“para o Reino e Mercador”**
09	Alexandre Marzoni **“para o Reino e para as Minas”**
10	Francisco Gonçalves Lima **“dinheiro a avanços”**
11	Joaquim Ignácio da Cruz **“para o Reino e geralmente”**
12	Antonio Cardoso dos Santos **“para o Reino e geralmente”**
13	Bento Fernandes Galiza **“para Costa da Mina”**
14	Luis da Silva Pinto **“para Angola e mais partes”**
15	Francisco Xavier de Almeida **“para o Reino, Costa da Mina e Minas”**
16	Antonio Álvares dos Reis **“para o Reino e para as Minas”**
17	Thomas Pinto Camelo **“para várias partes e dinheiro a avanços”**
18	Antonio Pires Monção **“para várias partes”**
19	José de Abreu Lisboa **“para Costa da Mina e para o Reino”**
20	Francisco Teixeira Álvares **“para o Reino e Mercador”**
21	Cipriano da Costa Sampaio **“dinheiro a avanços”**

8.5.3.“RELAÇÃO DAS PESSOAS, QUE NA CIDADE DA BAHIA TEM CASAS COM A FORMALIDADE DE HOMENS DE NEGOCIO”.

Nº.	“RELAÇÃO DAS PESSOAS, QUE NA CIDADE DA BAHIA TEM CASAS COM A FORMALIDADE DE HOMENS DE NEGOCIO”.
01	Frutuoso Vicente Viana **“para o Reino e geralmente”**
02	Luis Coelho Ferreira **“para o Reino e geralmente”**
03	João Dias da Cunha **“para o Reino e geralmente”**
04	Francisco Borges dos Santos **“para o Reino e geralmente”**
05	Domingos Ribeiro Guimarães **“para o Reino e geralmente”**
06	Simão Pinto de Queiros **“para o Reino e geralmente”**
07	José Álvares da Silva **“para o Reino e geralmente”**
08	Joaquim Ignácio da Cruz **“para o Reino e geralmente”**
09	Antonio Cardoso dos Santos **“para o Reino e geralmente”**
10	Manuel Álvares de Carvalho **“para o Reino e geralmente”**
11	José Lopes Ferreira **“para o Reino”**
12	João Rodrigues de Almeida **“para o Reino e geralmente”**
13	Pedro Rodrigues Bandeira **“para o Reino e para as Minas”**
14	Francisco Gomes Loures **“para o Reino e para as Minas”**
15	José Vieira Torres **“geralmente e administração dos Contratos”**
16	Antonio Pereira de Araújo **“para o Porto e Lisboa”**
17	Antonio Pinto de Carvalho **“em Comissões e com fazenda sua”**
18	Antonio da Silva Pereira **“para o Reino”**
19	Manuel Ignácio Ferreira **“para o Reino e mais/varias partes”**

8.5.4.”RELAÇÃO DOS HOMENS DE NEGOCIO EM QUE NA CIDADE DA BAHIA SE CONSIDERA MAIOR INTELIGENCIA NOS PRECEITOS MERCANTIS, E CAPACIDADE PARA FREQUENTAR O COMERCIO”.

Nº.	**“RELAÇÃO DOS HOMENS DE NEGOCIO EM QUE NA CIDADE DA BAHIA SE CONSIDERA MAIOR INTELIGENCIA NOS PRECEITOS MERCANTIS, E CAPACIDADE PARA FREQUENTAR O COMERCIO”.**
01	Frutuoso Vicente Viana **“para o Reino e geralmente”**
02	Francisco Xavier de Almeida **“para o Reino, Costa da Mina e Minas”**
03	Antonio Pereira de Araújo **“para o Porto e Lisboa”**
04	José Álvares da Silva **“para o Reino e geralmente”**
05	Francisco Borges dos Santos **“para o Reino e geralmente”**
06	Antonio Pinto de Carvalho **“em Comissões e com fazenda sua”**
07	José Lopes Ferreira **“para o Reino”**
08	José Vieira Torres **“geralmente e administração dos Contratos”**
09	João Álvares Ferreira
10	Manuel do Oh Freire **“para o Reino e Angola”**
11	Domingos Ribeiro **“para o Reino”**
12	Manuel Álvares de Carvalho **“para o Reino e geralmente”**
13	Joaquim Ignácio da Crus **“para o Reino e geralmente”**
14	Antonio Cardoso dos Santos (seu companheiro) **“para o Reino e geralmente”**
15	Francisco Gomes Loures **“para o Reino e para as Minas”**
16	Manuel Ignácio Ferreira **“para o Reino e mais/várias partes”**
17	Bernardo da Silva Costa **“Comissões e para várias partes”**
18	Luis Coelho Ferreira **“para o Reino e geralmente”**
19	Manuel Dantas Barbosa **“administração dos contratos”**
20	Lourenço da Silva Niza **“dinheiro a avanços”**
21	Pedro Rodrigues Bandeira **“para o Reino e para as Minas”**
22	Manuel José de Carvalho **“Comissões”**

8.6. REPRESENTAÇÃO DO BANGUÊ POR JEAN BAPTISTE DEBRET[1]

8.6.1 Enterro de uma Negra

8.6.2. Enterro do filho de um rei negro.

[1] DEBRET, Jean Baptiste., *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil,* Enterro de uma negra – Enterro do filho de um rei negro, PRANCHA 16,Vol.II, São Paulo: Circulo do Livro, s/d

PESSOAS RESIDENTES EM SALVADOR	**PESSOAS RESIDENTES EM ÁFRICA**	**PESSOAS RESIDENTES EM OUTROS LOCAIS**
(Trapiche do Pilar)	Alexandre Filgueira Chaves (Angola)	
Casa da Armação ao Pé da Conceição) (Casa da Armação ao Pé da Igreja de N.S. dos Remedios	Cap. Antonio Rodrigues Algarve (Benguela)	
(Proprietario de uma Sumaca que veio de Benguela	Francisco Xavier de Macedo (Benguela)	
	Miguel da Costa Ferreira (Angola)	
(Casa da Armação ao Pé da Conceição)	Antonio Lobato Palhares (Benguela)	
Cap. Luiz da Silva Pinto	Antonio Anselmo Duarte de Cerqueira (Angola)	
	Antonio José de Sá (Angola)	
	Cap. Manoel da Costa Pinheiro (Luanda)	
	Cap. Manoel Lopes dos Santos (Angola)	
	Cel. Mathias da Costa (Angola)	
	Cirurgião Mor João Francisco (Angola)	
	Dr. Antonio da Costa (Angola)	
	Dr. Antonio de Campos Rego (Luanda)	
	Francisco José Ferreira (Benguela)	
	Ignácio José Vaz (Angola)	
	João Ferreira Lisboa (Benguela)	
	João Machado Tostte (Benguela)	
	João Miguel de Vasconcelos (Luanda)	
	Joaquim Miranda (Benguela)	
	José Caineyro da Silva (Benguela)	
	José da Silva Rego (Angola)	
	José de Souza (Benguela)	
	Jose Machado Forte (Angola)	
	Sarg. Mor Lázaro Diaz de Oliveira (Luanda)	
	Sarg. Mor Manoel Corrêa Leitão (Angola)	
	Ten. Cel. Manoel Rodrigues Silva (Angola)	
	Ten. Cel. Thomé da Silva Coutinho (Luanda)	
	Ten.Cel. Ignacio Rodrigues da Cruz (Benguela)	
		Manoel da Graça Braga (Rio de Janeiro)
Antonio Gomes Lima	Cap. Antonio Carvalho (Angola)	
	João Miguel de Vasconcelos	
Cap. Domingos Alves	Dr. Bernado [ino] Nunes Portela (Angola)	
	Cap. Manoel Pinto da Fonseca (Angola/Luanda)	
	Joaquim Costa Braga (Angola)	
	Nicolau de Nazareth (Angola/Luanda)	
Manoel Francisco Teixeira	Antonio Abreu (Angola)	
	Cap. José Ribeiro (Benguela)	
	Cel. Manoel Vieira da Silva (Angola)	
	Dr. Bernado [ino] Nunes Portela (Angola)	
	Jeronimo Abreu Gonçalves (Benguela)	
	José Tavares da Costa (Benguela)	
	Lourenço de Souza da Costa (Angola)	
Antonia Ferreira dos Santos	José Pereira Valadares (Benguela)	
Eugenio Gonçalves Lima		José Lopes (Porto Seguro)

Coronel Antonio da Silva Guimarães	Cap. Antonio da Silva Penha (Assistente em Angola)	
	Cel. Antonio Carvalho (Angola)	
	Cel. Antonio Matheus Leão (Angola)	
	Cel. Caetano Matheus Leitão	
	R. Cônego Gonçalo de Gouvêa Leite (Luanda)	
	Sebastião José Martins Ribeiro (Luanda)	
	Ten. Gal. Manoel José de Lima (Luanda)	
Francisco Ribeiro Neves Henrique Ribeiro Neves	Cap. Manoel José da Silva (Luanda)	
	Joaquim José da Silva (Angola)	
	José Alves Ferreira (Luanda)	
	Jose Alves Fetal (Luanda)	
Cap. Francisco Jorge Gomes	Cap. Manoel Gomes Romão (Luanda)	
Antonio Leite Ferreira	Dr. José Coelho de Carvalho (Angola)	
Antonio Luiz Gonçalves		
Michaela Maria da Encarnação	Cap. Manoel José da Silva (Luanda)	
Luiz Coelho Ferreira	Ten.Cel. Ignacio Rodrigues da Cruz (Benguela)	
	Cel. Manoel da Costa Pinheiro (Angola/Luanda)	
Bernardo da Rocha e Souza	Cap. Manoel José da Silva (Luanda)	
	Cap. Manoel Dias Machado (Angola/Luanda)	
Cap. Liborio Ferreira de Souza	Luiz Gouvêa e Almeida (Angola)	
"Casa" José Dias de Almeida Ferreira	Cap. Domingues Rodrigues Chaves (Luanda)	Antonio Vaz Viana (Lisboa)
Joseph do Campos Martins	Ignacio (Luanda)	
José Dias de Almeida	João Batista da Silva (Luanda)	
	João Rio de Aguiar (Luanda)	
João Machado de Miranda	João Xavier de Souza Roquete (Angola)	
	Manoel Francisco da Silva (Luanda)	
Cap. Antonio Thomaz Santos	Amaro Feijó (Angola)	
	Cap. Antonio Rodrigues Algarve (Benguela)	
	Marcos Fernandes (Angola)	
		Manol Martins dos Santos Viana (Rio de Janeiro)
Cap. Belchior José Coceiro	Cap. João Pereira Lisboa (Benguela)	
	Ten.Cel. Ignacio Rodrigues da Cruz (Benguela)	
José Pereira da Fonseca	Cônego João Alves de Carvalho (São Thomé)	
Theodozio Gonçalves Silva	Cônego João Alves de Carvalho (São Thomé)	
José Vieira Torres		Ignacio Pedro Quintela (Lisboa)
Agostinho José Barreto		José Alves Mira (Lisboa)
Cap. José de Abreu Lisboa		Paulinho André Lombarde José Nessete (Lisboa)
João de Oliveira Rapozo	André Francisco e Sá e Vasconcelos (Angola)	
Maneol Lopes Moreira	Antonio de Souza Portela (Assistente em Angola)	
João Dias de Carvalho	Francisco Lopes (Angola)	
	João de Oliveira (Angola)	
Cap. Pedro Vilas Boas	Joaquim Tavares da Costa (Angola)	
José Dias de Almeida Ferreira	João Alves Rolim (Luanda)	
	Manoel Ferreira da Silva (Angola)	
	Nicolau de Nazareth (Angola/Luanda)	
João Pereira de Castro	Miguel da Costa Ferreira (Angola)	
Cap. Posidonio da Costa	D. Izabel de Faria (Luanda)	

José Carneiro Campos	Cap. Constantino José Faria (Benguela)	
Cap. Antonio Gonçalves Ferreira	Francisco Gonçalves Ferreira (Benguela)	
João da Cruz Natividade	Cap. Gregorio José Mendes (Benguela)	
	Sebastião Gonçalves dos Reis (Benguela)	
Cap. Vicente Ferreira	José de Faria (Morador no Presidio de Benguela)	
Padre José Alves da Silva	Antonio Fernandes da Cunha (Costa da Mina)	
Padre Francisco José de Souza	Anselmo de Affonseca Coutinho (Angola)	
Bento de Macedo Silva Vieira	Francisco Ribeiro Maciel (Angola)	
Pe. Francisco José de Souza Pereira	Cap. Manoel José da Silva (Luanda)	
José Felix de Almeida		

8.8 PROCURAÇÃO TRANSCRITA LV. 160

APB – LV NOTA 160 – PROCURAÇÃO FEITA PELO CAP. JOSÉ CARDOSO MARQUES E O CAP. FRANCISCO ALVES GUIMARÃES – 1808 – fls. 109 e 110.

Procuração Bastante que fazem o Cap. **JOSÉ CARDOSO MARQUES** e o Cap. **FRANCISCO ALVES GUIMARÃES,** Moradores nesta Cidade.

Saibam quantos este publico instrumento de procuração bastante virem, que sendo em 14/10/1808, nesta cidade ... e meu cartório compareceram presentes o Cap. **JOSÉ CARDOSO MARQUES** e o Cap. **FRANCISCO ALVES GUIMARÃES,** que reconheço pelos próprios de que faço menção; e por eles me foi dito em presença das testemunhas abaixo nomeadas e assinadas, que eles pela presente sua procuração bastante, faziam, ordenavam e constituíam, como logo fizeram, ordenaram e constituíram por seus certos, e em tudo bastante procuradores; **nesta Cidade,** a MANOEL CARDOSO MARQUES, ANTONIO VAZ DE CARVALHO, E JOAQUIM JOSÉ MARQUES; **em Pernambuco,** a ANTONIO DA SILVA e Cia., e JOSÉ JOAQUIM BORJA, e JOSÉ RAMOS CHAVES; **NA Cidade do Rio de Janeiro,** ANTONIO PEREIRA DA FONSECA, ANTONIO JOSÉ GONÇALVES VILELA, e o Me. de Campo JOÃO GOMES BARROSO; **na Vila de Santos,** BENTO RAMOS VIANA E FONSECA, JOSÉ ANTONIO VIEIRA DE CARVALHO, e CAETANO ANTONIO DE BAIRROS; **NA Ilha de Santa Catarina,** o Cap.Mor JACINTO JORGE DOS SANTOS, e o Cap. MANOEL FRANCISCO DA COSTA, o Cap. JOSÉ LUIS DO LIVRAMENTO; **na Vila do Rio Grande de São Pedro do Sul**, a JOSÉ ANTONIO BITTENCOURT, o Cap. Mor PAULO RODRIGUES XAVIER PRATES, e JOAQUIM MARTINS DE FREITAS;**no Rio da Prata,** a D. FELIPE CANTUSSÉ, D. DOMINGOS VASQUEZ, e o Cap. POCIDONIO DA COSTA, e D. MARTIM DE LORDE; **em Angola,** o Sarg. Mor MANOEL GOMES DE ARAUJO, o Alferes ANTONIO MARTINS DE MIRANDA e ANTONIO JOSÉ DA SILVA LISBOA; **em Benguela,** o Cap. IGNACIO TEIXEIRA CARVALHO, e JOÃO BARBOSA BRAGA, e MANOEL PEREIRA; mostradores que serão deste publico instrumento aos quais disse que dava, cedia e trespassava todas os seus livres e cumpridos poderes mandado geral e especial quão bastante em direito se requer; para que juntos e cada um deles de per si só *insolidum* possam procurar, e requerer todo o seu direito e justiça em todas as suas causas e demandas cíveis, como crimes, movidas e por mover em que for autor ou réu, e poderão arrecadar toda a sua fazenda, dinheiro, ouro, prata, açúcares, tabacos, escravos, encomendas, carregações e seus procedidos, dividas que se lhe davam, heranças, legitimas, e deixas, dinheiros dos cofres dos ausentes, órfãos ou Fazenda Real, e tudo o mais que acharem lhes pertencer, por qualquer forma, via, titulo, razão, ou documento que seja, e de tudo que cobrarem darão quitações como pedidas lhe forem, e a seus devedores poderão citar, e demandar, e contra eles oferecerem petições, libelos, contrariedades, e mais papeis que necessárias forem, contestar, e oferecer suspeições aos julgadores e mais pessoas que suspeitas lhe forem, ouvirem, despachos, ou sentenças não dadas a seu favor e ressentirem, e das contrarias apelarem, agravarem, e tudo seguirem e renunciarem até maior alçada do supremo senado, com poder de substabelecerem esta, em um, ou muitos procuradores e os substabelecidos, substabelecerem em outros, e revogados se lhes cumprisse e quando lhes esta sempre em seu vigor, para dela usarem segundo em tudo, suas ordens, cartas e a vir, os que donde por eles forem mostrados, valerão como parte deste instrumento, e

poderão jurar na alma dele outorgante qualquer licito juramento, e de calunia, e a fazerem dar as partes adversas, e só para sua pessoa reserva toda a nova citação, estando cumpridamente a todos os termos, e autos judiciais, e extrajudiciais, e toda a mais ordem e figura de juízo. E poderão fazer concertos, desistências, quitas, esperas, transações e amigáveis composições, louvamentos nomeações, protestos, contraprotestos, confissões, penhoras, seqüestros, execuções, embargos e desembargos, e prisões e consentimentos de solturas e lançarem nos bens dos condenados e devedores, e deles tomarem por si, apresentarem testemunhas, e contradita-las e fazerem tudo o mais que for além deles outorgantes, assim como eles o fariam se presentes estivessem, e se obrigam de haver por firme e valioso, tudo quanto pelos ditos seus procuradores e substabelecidos for feito e obrado com livre, e geral administração do encargo da satisfação por seus bens que obrigam. Em fé e testemunho de verdade assim outorgaram, afirmaram, lhes fizesse este instrumento nesta nota em que assinaram, pediram e aceitaram para se lhes darem o traslados necessários. Sendo presentes por testemunhas presentes VICENTE JOSÉ TEIXEIRA e RAIMUNDO VICTORINO DOS ANJOS que aqui assinaram com os outorgantes, depois desta ser lida e Eu **Francisco Alves de Albergaria** Tabelião que escrevi.