UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

GILBERTO DOS SANTOS

**O TRIBUTO DE SAÍDA DOS ESCRAVIZADOS DA BAHIA PARA AS
ÁREAS MINERADORAS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVIII**

Versão Corrigida

**São Paulo
2021**

GILBERTO DOS SANTOS

**O TRIBUTO DE SAÍDA DOS ESCRAVIZADOS DA BAHIA PARA AS
ÁREAS MINERADORAS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVIII**

Versão Corrigida

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre em História Econômica.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Ricupero

**São Paulo
2021**

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

S237t Santos, Gilberto dos
O tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras na primeira metade do século XVIII / Gilberto dos Santos; orientador Rodrigo Ricupero - São Paulo, 2021.
160 f.

Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de História. Área de concentração: História Econômica.

1. História Econômica. 2. História do Brasil Colônia. 3. História da Bahia. 4. Tributos. 5. Escravidão. I. Ricupero, Rodrigo, orient. II. Título.

ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE

Termo de Ciência e Concordância do (a) orientador (a)

Nome do (a) aluno (a): Gilberto dos Santos

Data da defesa: 28/04/2021

Nome do Prof. (a) orientador (a): Rodrigo M. Ricupero

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 05/07/2021.

(Assinatura do (a) orientador (a))

Eu sou nagô
Lá da Costa da Mina
Eu sou de lá, do lado de lá da maré
Carregando a minha sina
Fui levando a minha fé
Do açúcar para o ouro
Do ouro para o café
Cortaram a minha alegria
Mas nasceu outra raiz
Depois arrancam o meu peito
E eu vivi da cicatriz.
(Canto do engenho velho – Toninho Mitras)

Dedico este trabalho a todos os homens, mulheres e crianças, que sofreram as dores e dissabores da escravidão.

E a todos que foram e são resistência. Sem sua luta, eu não estaria aqui. A vocês, minha eterna gratidão.

E ao meu amigo e protetor, Rubens Machado.

AGRADECIMENTOS

Diversas são as pessoas que contribuíram, direta e indiretamente, para que o meu sonho se realizasse. Primeiramente, agradeço a Deus, por ser quem me guia nessa jornada que é a vida.

Aos meus protetores espirituais, por serem parte de mim, pela proteção, amizade e amor. Aos senhores, a minha reverência.

Ao meu orientador Rodrigo Ricupero, pela generosidade, sabedoria, ensinamentos, críticas, paciência e a oportunidade de iniciar minha jornada na Pós-graduação, pois não existe mérito sem oportunidades.

Ao Valter Lenine Fernandes, pelos conselhos, sugestões de leituras, por ter me incentivado a ingressar na Pós-graduação, pela sua amizade e por ser exemplo de superação.

Ao Rafael da Silva Coelho, que foi meu orientador na Graduação e, atualmente, é um grande amigo. Obrigado pela sua amizade, troca de conhecimento e disposição em me ajudar.

À Helena Trindade de Sá, pela amizade, pela leitura atenta ao meu texto e pelas observações tão precisas, que muito contribuíram para o término desta dissertação. Muito obrigado!

Ao professor Cláudio Marsillho, pela orientação, conversas e ajuda nos arquivos portugueses.

Agradeço aos professores Maximiliano Menz e Pedro Puntonni, pelas críticas, contribuições e sugestões durante o meu exame de qualificação.

Aos membros do grupo de pesquisa Antigo Sistema Colonial – estrutura e dinâmica: Beatriz Líbano Bastos, Dannylo de Azevedo, Flávia Calé da Silva, Idelma Novais, Isabela Cafer, Mario Francisco Simões, Oziane de Jesus de Lima Mota, Paulo Muller (*in memoriam*), Ronaldo Capel, Tatiane da Silva, Thiago Alves Dias, Roger Neves, Rafael da Silva Coelho, Valter Lenine Fernandes, pelos momentos de estudos e aprendizados.

À minha mãe Helena, por ser exemplo de pessoa íntegra e gentil. Aos meus irmãos Aline e Rafael, por serem tão especiais na minha vida.

Ao meu grande amigo Júlio Cristiano Machado, por sua amizade sincera, pelas conversas, preocupações e, principalmente, por ser alguém com quem posso contar nos momentos felizes e ruins da minha vida. Gratidão pela sua amizade.

Às minhas grandes amigas e irmãs de alma Ane Livia Fagundes e Livia Siqueira Israel Lima, pela cumplicidade, lealdade e por estarem 25 anos na minha vida.

À minha amada avó Maria Francisca da Piedade (*in memoriam*), por ter me ensinado o que é amor incondicional, por tantas características suas que eu herdei. Ao meu avó Gregório Benjamim dos Santos (*in memoriam*), por ter sido esse exemplo de homem correto, justo e ter me ensinado que o meu lugar é onde eu quiser. Gratidão!

À USP, aos professores, diretores, coordenadores e demais funcionários, que colaboram com um ensino de qualidade e estão sempre disponíveis em ajudar.

À amiga Carmen Shroeder (*in memoriam*), por ter sido a maior incentivadora da minha vida acadêmica e que estava tão ansiosa para ver concluída esta pesquisa, mas foi brilhar em um plano melhor.

À Lúcia Motta, pela amizade, conversas, cafés, bolos, paciência e, especialmente, incentivo.

À Juliana de Araújo, ao Rafael da Silva Coelho pela revisão deste trabalho e a Michael Menaugh, pelo *abstract*. Vocês são demais.

À Capes, pelo apoio à pesquisa através da bolsa de pesquisa.

A todos os profissionais dos serviços essenciais, que, neste período de pandemia, foram de fundamental importância para tantos brasileiros continuarem suas vidas. Aos senhores, muito obrigado!

RESUMO

Neste estudo, o tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras é apresentado sob as perspectivas do Antigo Sistema Colonial. O tributo foi estudado como um mecanismo, adotado pela Coroa, para a reorganização do tráfico negreiro Atlântico na primeira metade do século XVIII. O texto tem a intensão de demonstrar como ocorria a arrematação e fiscalização do tributo, destacando as redes mercantis envolvidas na redistribuição de cativos para as Minas de ouro, os conflitos sobre a forma de despachar os escravizados, as reclamações dos senhores de engenho e lavradores e os aperfeiçoamentos da fiscalização, que era feita por meio da administração do tributo e via contratos, os quais buscavam diminuir as práticas ilícitas e garantir a boa arrecadação da Fazenda Real.

Palavras-chaves: Tributo. Escravizados. Tráfico negreiro. Bahia. Áreas mineradoras. Provedoria da Fazenda Real.

ABSTRACT

In this study, the exit tax levied on slaves departing from Bahia to the mining areas is analyzed in the context of the Old Colonial System. The tax is studied as a mechanism, adopted by the Crown, for the reorganization of the Atlantic slave trade in the first half of the 18th century. The study demonstrates how the tax was collected and enforced. It examines the mercantile networks involved in the relocation of slaves to the gold mines, the conflicts over how the slaves were to be dispatched, the complaints from the planters and farmers and the improvements in enforcement achieved by administering the tax via contracts, a procedure which sought to reduce illicit practices and ensure a good revenue for the Fazenda Real.

Keywords: Tribute. Enslaved. Slave trade. Bahia. Mining areas. Treasury Office/Royal Treasury.

LISTA DE ABREVIATURAS

AHU	Arquivo Histórico Ultramarino
ANTT	Arquivo Nacional da Torre do Tombo
BA	Bahia
BNL	Biblioteca Nacional de Lisboa
BNRJ	Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro
CU	Conselho Ultramarino
Cx.	Caixa
DH	Documentos Históricos
DI	Documentos Interessantes
Doc.	Documento

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Comércio Transatlântico de Escravizados – Base de Dados.....	89
Tabela 2 – Rendimentos e relação da quantidade de escravizados que da Bahia se despacharam para as áreas mineradoras, entre 23 de junho de 1722 e 23 de junho de 1725.....	90
Tabela 3 – Os contratos do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras e demais partes (em réis).....	118
Tabela 4 – Valores dos contratos de saída dos escravizados para as Minas (1725 a 1742) (em réis).....	127

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
CAPÍTULO 1 - Da proibição à imposição: nasce a cobrança do Direito de saída dos escravos	18
1.1 As leis de restrições ao comércio de escravizados para as áreas mineradoras.....	27
1.2 “Não queremos tributos”: o direito de saída dos escravos da Bahia para as Minas, a dízima e o motim do Maneta	40
1.3 A imposição negociada de novos tributos na Bahia: a dízima e o direito de saída dos escravizados para as Minas	56
CAPÍTULO 2 - O direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras	63
2.1 Diretrizes para arrecadação e fiscalização do tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras	64
2.2 A redistribuição de escravizados da Bahia para as minas e a tributação sobre a saída dos escravizados para a exploração aurífera de 1714 a 1725.....	76
2.3 O aumento do valor do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras	95
CAPÍTULO 3 - Os contratos do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras, Rio de Janeiro e outras partes (1725 a 1741).....	106
3.1 As condições e as práticas administrativas do primeiro contrato do tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras, Rio de Janeiro e mais partes	109
3.2 A trajetória dos contratos do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras e outras partes: notas sobre os conflitos, fiscalização e negociações na Bahia (1725 a 1740)	117
3.3 A unificação dos contratos do tributo de saída dos escravizados da Bahia, de Pernambuco e do Rio de Janeiro para áreas mineradoras	125

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	136
FONTES	140
BIBLIOGRAFIA.....	150

INTRODUÇÃO

Este trabalho estuda o tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras na primeira metade do século XVIII. E tem como propósito compreender uma das formas pela qual o poder metropolitano, através do sistema fiscal, procurou controlar o comércio e a passagem de cativos do porto de Salvador para o serviço aurífero. E analisar como a arrecadação do tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras foi um dos mecanismos fiscais para reorganização das contas do Estado do Brasil.

A descoberta do ouro nas Minas Gerais afetou diretamente a dinâmica da colônia, logo, a necessidade de escravizados se fez sentir de maneira imprescindível para a exploração das jazidas de minerais e metais preciosos¹. E a Bahia, principal porto do Brasil e de entrada de cativos², diante disso, destacou-se na redistribuição de mão de obra para a região mineradora.

As atividades mineradoras teriam afetado os negócios da Bahia, principalmente, a produção do açúcar, uma vez que, após dois séculos de dominação da açucarocracia na demanda por trabalho escravo, esta seria abalada pela concorrência dos mineradores que estavam “roubando-lhes” escravizados, desviando estes de seus engenhos e lavouras³.

Por consequência, a farta passagem de mão de obra do porto de Salvador para as áreas mineradoras fez aumentar o preço da mão de obra e surgir as reclamações pela falta de cativos e de que não bastavam os que se introduziam nas lavouras de cana, tabaco e nos engenhos. Havia muito interesse no envio de escravizados para o trabalho aurífero e, portanto, não seria possível atender, ao mesmo tempo, toda a demanda de escravizados da agricultura e da mineração⁴. Logo, a alta demanda de escravizados para envio às áreas mineradoras preocupou a Coroa.

Havia certa predileção dos mineradores pelos africanos oriundos da Costa da Mina, que desembarcavam nos portos das capitanias de Pernambuco e Bahia. Essa

¹ Pierre Verger. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravizados entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. 2ª ed. São Paulo: Corrupio, 1987, p. 59.

² José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo, Hucitec, 2000. p. 1-23.

³ Laura de Mello e Souza. *O sol e a Sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 86.

⁴ Mauricio Goulart. *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. 3ª ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975. p. 151.

preferência se dava pelo fato de os africanos da Costa da Mina terem habilidades técnicas para o trabalho aurífero⁵. Desde o último quartel do seiscentos, a Bahia havia alcançado quase o monopólio do comércio com essa parte da costa africana. Outros fatores que contribuíram para este processo foram a epidemia de bexiga em Angola e o progresso do tabaco baiano, produto apreciadíssimo e indispensável no resgate de escravizados na Costa da Mina⁶.

A preocupação da Coroa com o excesso de entrada de moradores da Bahia nas áreas mineradoras, em busca de riquezas minerais ou no abastecimento dessa região com todos os tipos de mercadorias, culminou com a resolução da administração portuguesa de limitar os contatos comerciais entre a Bahia e as minas por causa dos possíveis descaminhos dos metais preciosos. E, como já foi destacado, a Coroa entendia que a extração de escravizados para essa região era prejudicial para as lavouras de açúcar, tabaco e engenhos.

A administração metropolitana criou leis específicas para restringir o comércio de cativos para a região das minas. A primeira foi o alvará de 1701, que proibiu a entrada de escravizados para as áreas mineradoras de qualquer parte do Brasil; exceto os que fossem do Rio de Janeiro, mas limitados a duzentos por ano⁷.

Outra medida metropolitana, para controlar o acesso de traficantes negreiros às regiões mineradoras foi o Regimento das Minas, que reforçava a proibição da passagem de escravizados para aquelas regiões, assim como de quaisquer pessoas vindas da Bahia, com exceção dos vendedores de gado⁸.

Para resolver os problemas do tráfico negreiro por causa das demandas da mineração, a Coroa, após o alvará de 1701 e o Regimento das Minas de ouro, instituiu uma cota anual de importação de escravos para a Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, enquanto se mantinha a proibição das capitanias do Norte de comercializar cativos para as áreas mineradoras⁹. Entretanto, em 1709, adotou-se um

⁵ Francisco Vidal Luna, Iraci del Nero da Costa e Herbert S. Klein. *Escravidão em São Paulo e Minas Gerais*. São Paulo: EDUSP, 2009, p.17-20.

⁶ Luiz Viana Filho. *O negro na Bahia*. São Paulo: José Olympio, 1946. p. 61-66.

⁷ Silvia Hunold Lara. Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa. In: José Andrés-Gallego (coord.). *Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*. Madrid: Colección Proyectos Históricos Tavera, 2000, p. 215.

⁸ Regimento das minas de ouro. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. LXXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1948. p. 329-344.

⁹ C. R. Boxer. *A idade de ouro da Bahia (dores de crescimento de uma sociedade colonial)*. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969. p. 68.

relaxamento nestes limites visando melhor abastecimento de mão de obra para o serviço aurífero¹⁰.

Como as leis de restrições do comércio de escravizados para áreas mineradoras se mostraram infrutíferas, fossem por causa dos descaminhos de cativos para essas regiões ou pela dinâmica da exploração colonial, já que o domínio da terra e o direito de explorá-la estavam atrelados à posse de escravizados¹¹, a Coroa resolveu, em 1711, permitir a liberdade de qualquer pessoa levar cativos para as Minas, desde que pagassem o tributo de saída dos escravizados para áreas mineradoras, com a reserva dos necessários à cultura do açúcar e do tabaco.

Os rendimentos desse tributo seriam disponibilizados para garantir a segurança da colônia, visto que, naquela conjuntura, Portugal se achava envolvido em guerra na Europa. Com a descoberta do ouro, haviam aumentado as chances de invasões estrangeiras, sobretudo, depois do ataque dos franceses ao Rio de Janeiro na década de 1710.

Não era a primeira vez que a Coroa transferia o ônus pela falta de segurança metropolitana para o Brasil. Segundo Antônio Estanislau Couzié, no século XVII, após a retomada da cidade de Salvador, a administração portuguesa, ciente dos prejuízos aos prédios públicos, ocasionados pela invasão holandesa, instituiu o tributo sobre a entrada dos escravizados no porto de Salvador para a reconstrução da cidade¹².

Em razão do aumento do desembarque de escravizados, pelo acréscimo dos valores destes, impulsionados pela demanda de mão de obra para a exploração das Minas, a Coroa, em 1699, ordenou que se cobrassem três mil e quinhentos réis por cativo que entrasse no porto de Salvador, sendo esta cobrança realizada pela instituição alfandegária¹³. Neste mesmo momento, destaque-se que o bispo da Ilha de São Tomé comunicou a metrópole sobre a falta de pagamentos da folha eclesiástica. E como este direito se pagava na alfândega de São

¹⁰ Carta régia de 24 de março de 1709. ANRJ, Cartas Régias, cód. 952, vol. 17, fl. 248. *Apud* Silvia Hunold Lara. *Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa*. Madrid: Fundación Mapfre América, 2000, p. 230.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Rendimentos reais da capitania da Baía por Antônio Estanislau Couzié. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Papéis do Brasil 1550-1818, maço 1, nº 4. Wolfgang Lenk. Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil holandês (1324-1654). São Paulo: Alameda, p. 419.

¹³ Rendimentos reais da capitania da Baía por Antônio Estanislau Couzié. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Papéis do Brasil 1550-1818, maço 1, nº 4.

Um tributo sobre o comércio de cativos para as áreas mineradoras foi rechaçado por muitos moradores de Salvador, que, em outubro de 1711, tomaram as ruas da cidade. O movimento se opunha ao aumento do preço do sal, ao restabelecimento da cobrança de dez por cento sobre as mercadorias metropolitanas e a imposição do direito de saída dos escravizados para as áreas mineradoras.

A revolta popular conseguiu como vitórias o adiamento dos tributos e a manutenção do preço do sal, porém não tardou para que a Coroa conseguisse estabelecer tais medidas. Em 1714, o vice-rei marquês de Angeja impôs o tributo de saída dos escravizados para as áreas mineradoras¹⁴.

O primeiro capítulo desta dissertação analisará as leis de restrições às remessas de escravizados da Bahia para a exploração aurífera, as ações e os posicionamentos dos governadores-gerais do Brasil para garantir a eficácia destas leis, evitar os descaminhos e impedir a possível “ruína” da agricultura do Brasil. Mostraremos como essas ordens régias foram infrutíferas e que, mesmo proibidos, os traficantes da Bahia continuavam a comercializar escravizados para o trabalho aurífero. E por estas leis não funcionarem na prática, a Coroa resolveu afrouxar as restrições e estabelecer a cobrança do tributo de saída dos escravizados na Bahia, impondo um novo tributo em 1714, no governo do vice-rei marquês de Angeja.

Já no segundo capítulo, analisaremos as diretrizes para arrecadação e fiscalização do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras, que eram administradas pela Provedoria da Fazenda Real. E o crescimento e a consolidação do grupo mercantil da Bahia, envolvido na redistribuição de cativos para Minas Gerais. No mesmo capítulo, discutiremos se as reclamações dos senhores de engenhos, lavradores e oficiais régios, sobre a falta de mão de obra para a agricultura, eram pertinentes ou não.

A partir da estimativa de cativos desembargados no porto de Salvador do *The Transatlantic Slave Trade Database* (TSTD) e dos rendimentos do direito de saída dos escravizados da Bahia para as Minas, temos como objetivo estimar se houve falta de mão de obra africana para atender às demandas dos engenhos e lavouras da Bahia.

¹⁴ Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. 3ª ed. Bahia: Livraria Progresso, 1950, p.358-370. Alberto Lamego. Os motins do Maneta na Bahia. *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, Salvador, v. 55, 1929 p. 363-366. Luciano Figueiredo. *Rebeliões no Brasil Colônia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005, p. 54-57. Hylo Nader de Araújo Salles. *Negócios e negociantes em conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731*. 2014, 165f. Dissertação de mestrado. Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014, p. 22-42.

Ou se as reclamações dos senhores de engenhos e lavradores eram discursos retóricos provocados pelo aumento dos preços da força de trabalho escrava. Por fim, analisaremos os motivos que levaram o vice-rei conde de Sabugosa, na década de 1720, a dobrar o valor do direito na praça da Bahia; discutiremos as divergências com o Conselho Ultramarino sobre o referido aumento; e como o tributo passou a ser administrado por particulares, ou seja, contratadores.

Finalmente, o terceiro capítulo analisará os contratos do tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras entre 1725 a 1744. Para tanto, apresentaremos as cláusulas contratuais do primeiro contrato, os conflitos que houve entre os contratadores, oficiais régios e comerciantes negreiros em razão das modificações na forma de fiscalização e arrecadação do tributo.

Outro objetivo será compreender como o valor de arrematação dos contratos de saída de escravizados da Bahia se manteve com pequenas oscilações e com valores superiores aos contratos de Pernambuco e do Rio de Janeiro na época. E, por último, analisaremos os possíveis motivos que levaram a Coroa a anexar a arrematação dos contratos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco em um único contrato. E as razões apresentadas pelos conselheiros ultramarinos para que se mantivessem os três contratos anexados ou para separá-los.

O estudo sobre a junção dos contratos do direito de saída dos escravizados para áreas mineradoras será importante para compreender se traficantes da Bahia diminuíram sua relevância no reabastecimento de cativos para as áreas mineradoras, no período em que a historiografia destaca que o porto do Rio de Janeiro tinha passado a ser o “principal núcleo de entrada de mercadorias metropolitanas e escravizados da colônia”¹⁵.

Neste estudo, empreendido dentro dos quadros teóricos do Antigo Sistema Colonial¹⁶ o tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras se insere num esforço mais amplo para melhor compreender as transformações do tráfico e do comércio de escravizados no espaço colonial. Foi significativa a atuação da Coroa com o objetivo controlar os tratos comerciais negreiros e ampliar suas rendas fiscais.

¹⁵ Antônio Carlos Jucá de Sampaio. *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650-c.1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003, p. 150.

¹⁶ Fernando A. Novais. *Portugal e Brasil na crise do antigo Sistema Colonial (177-1808)*. 4ª ed. São Paulo: HUCITEC, 1986, p. 57-116.

CAPÍTULO 1 - Da proibição à imposição: nasce a cobrança do Direito de saída dos escravos

A descoberta das minas de ouro, nos últimos anos do século XVII, no Centro-Sul da América portuguesa, e suas consequências, nas décadas seguintes, modificaram a vida no Brasil colonial¹⁷. As três capitanias mais importantes no início do século XVIII foram profundamente impactadas, quais sejam Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. E houve certo desenvolvimento de algumas partes do interior da colônia.

Até então, o açúcar destacava-se como a principal mercadoria produzida em solo americano, tendo, como principais polos, as capitanias do Nordeste, com destaque para Bahia e Pernambuco. Nesse sentido, vale ressaltar que a economia baiana, desde o início da colonização, havia sido estruturada para fabricação e venda desse produto para o mercado externo¹⁸.

A segunda metade do século XVII foi um período difícil para a sociedade baiana, primeiro pelo aumento de tributos pagos por todo Reino, em virtude das alianças diplomáticas que Portugal assumiu com Inglaterra e Holanda para manter sua independência da Espanha após a Restauração¹⁹. Somadas as altas tributações, houve a crise açucareira, provocada por uma conjuntura de dificuldades que atingia Portugal, os principais fatores foram a desaceleração do desenvolvimento da economia-mundo, ocasionada pela “crise geral do século XVII”²⁰. A competição com as Antilhas reduziu a comercialização do açúcar na Europa, provocando acúmulo de

¹⁷ Utilizaremos o emprego do nome “Brasil”, pois como bem notou Rodrigo Ricupero, foi o termo mais comumente utilizado durante a Época Moderna para se referir ao que hoje entendemos por Brasil. Na documentação do período, encontramos “as terras do Brasil”, “as costas do Brasil”, “partes do Brasil”, sendo a expressão “América portuguesa” esporadicamente ou quase nunca utilizada na documentação. Evidentemente, o leitor não deve confundir o Brasil do período colonial com as divisões geográficas do século XX. Rodrigo M. Ricupero. *A formação da elite colonial: Brasil (c. 1530 – c. 1630)*. São Paulo: Alameda, 2009. p. 13.

¹⁸ Stuart Schwartz. *Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 89.

¹⁹ João Lúcio de Azevedo. *Épocas de Portugal Económico*. 3ª ed. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1973. p. 386-388.

²⁰ José Jobson de Andrade Arruda. A crise do século XVII e a consolidação da economia-mundo (1600-1750). *Revista de História*. São Paulo, nº 116, p. 183-192, 1984.

caixas de açúcares nos armazéns da colônia e da metrópole, e derrubando os preços²¹.

Os baixos preços do açúcar refletiram, negativamente, na sociedade baiana. Dentre as consequências, destacamos: a elevação dos custos de produção de açúcar; o endividamento dos senhores de engenhos; as dificuldades da Câmara Municipal em sustentar os terços de infantaria que serviam na Bahia; as dificuldades no pagamento dos donativos da rainha e paz de Holanda. A escassez monetária agravava ainda mais a conjuntura²².

Somando-se à crise nos negócios do açúcar, a escassez monetária, E o aumento da tributação, a Bahia foi assolada por uma epidemia no ano de 1686, que, segundo o governador geral marquês das Minas, deixou, aproximadamente, 900 mortos e mais de 25 mil doentes, afetando todo o funcionamento da cidade, em razão de haver doentes e mortos em todas as repartições, o que provocou o fechamento dos tribunais e a suspensão dos negócios²³.

A crise foi mais drástica no final da década de 1680, com a queda nos preços dos açúcares e a elevação dos custos de produção, sobretudo, da mão de obra escrava africana, já vendida por um alto preço. Os preços dos escravizados sofriam uma pressão altista por conta da demanda da produção açucareira antilhana.²⁴

A mineração, que se concentrou na região Centro-Sul da colônia, foi se tornando, aos poucos, uma importante atividade produtiva importante no Brasil,

²¹ Stuart Schwartz. *Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. p. 147-169. Carl. A. Hanson. *Economia e Sociedade no Portugal barroco, 1668-1703*. Lisboa: Dom Quixote, 1986, capítulos 6, 7, 9 e 10.

²² Sobre o donativo para o casamento da rainha e para a paz de Holanda, ver: Letícia dos Santos Ferreira. *Amor, sacrifício e lealdade: o donativo para o casamento de Catarina de Bragança e para a paz de Holanda (Bahia, 1661-1725)*. 2010. 184 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010. Sobre a crise fiscal da Bahia no século XVII, ver: Rafael da Silva Coelho. *A Bahia em suas negociações com a metrópole: tributação, dinheiro e açúcar na metade do século XVII*. 2019, 317f. Tese (Doutorado de História Econômica), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2019.

²³ Carta do governador Marquês das Minas para Sua Majestade dando conta do número de doentes e de mortes que houve com o mal que deu naquela praça. Bahia, 7 de julho de 1686. AHU_ACL_CU_005, Cx. 27, Doc. 3356 (Projeto Resgate_Bahia_Luís da Fonseca). Apud. Rafael da Silva Coelho. *A Bahia em suas negociações com a metrópole: tributação, dinheiro e açúcar na metade do século XVII*, p. 194. Maria Beatriz Nizza da Silva. *Bahia, a corte da América*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2010. p. 186-189.

²⁴ Alexandre Vieira Ribeiro. *O tráfico atlântico e a praça mercantil de Salvador (c. 1678 – c. 1830)*. 2005. 149 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, 2005. p. 20. Sobre a evolução econômica do tráfico negreiro nos séculos XVII e XVIII, ver: Eric Williams. *Capitalismo e escravidão*. Trad. Carlos Nayfeld. Rio de Janeiro: Editora Americana, 1975. 295p.

indutora de uma intensa circulação de mercadorias para o abastecimento daquela área,

[...] e logo começaram os mercadores a mandar às Minas o melhor que chegava nos navios do Reino e de outras partes, assim mantimentos como de regalo e de pomposo para se vestirem, além de mil bugiarias de França [...] boiadas de Paranaguá, e às dos rios das velhas as boiadas dos campos da Bahia e tudo mais que os moradores imaginavam apetecer-se, de qualquer gênero de coisas naturais e indústrias, adventícias e próprias²⁵.

Esse comércio intensificava o fluxo de pessoas para aquelas áreas mineradoras, promovendo, assim, a formação de redes mercantis, cujo objetivo era abastecer aquela região²⁶.

Para Celso Furtado, a economia mineradora foi tão representativa no século XVIII, quanto o açúcar no século XVII, sem se afastar do “sentido da colonização”, ou seja, os interesses de um comércio externo sempre predominaram sobre os da coletividade produtora²⁷.

Segundo Vera Ferlini, a partir de 1690 até 1710, houve a recuperação dos negócios do açúcar, ou seja, iniciou-se uma fase de altas nos preços, favorecida pela conjuntura de guerras europeias. Contudo, os ganhos dos senhores de engenho e lavradores de cana foram atenuados pela alta dos preços dos escravizados. Motivada pela demanda das minas, a tendência altista se alastrou e elevou os preços de vários gêneros²⁸. Enquanto que os engenhos de açúcar do Rio de Janeiro eram estimulados, justamente, pela exploração aurífera, visto que o porto fluminense, desde o início do

²⁵ André João Antonil. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Lisboa: Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2011. p. 252-255.

²⁶ Caio C. Boschi. Nem tudo o que reluz é ouro. In: Tamás Szmrecsányi (Org.). *História Econômica do Período Colonial*. 2ª ed. rev. São Paulo: Hucitec; Imprensa Oficial; EDUSP, 2002. p. 58. Sobre a expansão das atividades comerciais nas Minas no século XVIII, ver: Júnia Ferreira Furtada. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentista*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 2006. 289p. A autora analisa a correspondência trocada entre o comerciante português Francisco Pinheiro e seus agentes de comerciais nas Minas, que permitiu compreender que o comércio, nas áreas mineradoras, era uma atividade heterogênea e diversificada, assim como os homens que o empreendiam. / Cf. Em sua tese de doutorado, Alexandra Maria Pereira pesquisou a rede mercantil nos meados do setecentos nas áreas de exploração do ouro e diamante na capitania de Minas Gerais, através da trajetória do homem de negócio português Jorge Pinto de Azeredo e a sua trajetória mercantil. Alexandra Maria Pereira. *Das Minas à Corte, de caixeiro a contratador: Jorge Pinto de Azeredo. Atividade mercantil e negócios na primeira metade do século XVIII*. 2013. 311 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

²⁷ Celso Furtado. *Economia colonial no Brasil nos séculos XVI e XVII: elementos de história econômica aplicada à análise de problemas econômicos e sociais*. São Paulo: Hucitec, 2001. p. 145.

²⁸ Vera Lúcia Amaral Ferlini. *Açúcar e colonização*. São Paulo: Alameda, 2010. p. 182-183.

século XVIII, destacava-se como principal polo de abastecimento de escravizados para as capitanias do Sul. A mineração estimulava o florescente tráfico negreiro, que utilizava a aguardente dos engenhos fluminenses como principal moeda de troca, ao mesmo tempo em que a produção açucareira era favorecida pela maior disponibilidade de escravizados²⁹.

A mineração ampliou a necessidade de mão de obra escravizada. Somando-se à produção dos principais produtos coloniais, como o açúcar e o tabaco, a extração do ouro aumentou a concentração da necessidade de mão de obra escravizada nas principais regiões do Estado do Brasil. No caso da Bahia, a ocupação das minas intensificou a capacidade mercantil local, já que passou a abastecer as regiões mineradoras, especialmente, com gados e cativos³⁰.

Vale ressaltar que a Bahia se destacava, na primeira metade do setecentos, por ser capital da colônia e o principal núcleo articulador da dinâmica político-econômica e administrativa do Estado do Brasil. O seu Recôncavo era o mais importante produtor de açúcar e do tabaco, além de seu porto ser o principal da colônia e reputado como “o porto do Brasil”³¹. Por sua vez, a cidade de Salvador era tida não apenas como polo administrativo, mas também como uma forte praça de “homens de negócio, ou melhor, de homens de negócio, de gente e coisas”³².

Ao perceberem o aumento de demanda por mão de obra africana para o trabalho aurífero, logo, os negociantes da praça da Bahia entenderam o quanto era lucrativa a venda de escravizados para as áreas mineradoras, por seus valores nessa região serem superiores aos praticados na cidade de Salvador e no Recôncavo³³. E mais, os pagamentos eram feitos à vista e, na maioria das vezes, em ouro.

Rae Flory afirmou que houve uma relativa expansão em dois setores da economia baiana no período entre 1680 e 1725: o tráfico de escravos, que dependia cada vez mais do tabaco baiano como moeda de troca; e o próspero comércio de

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ Cândido Domingues. Salvador da Bahia, um porto na América Portuguesa (c. 1574 – c. 1822). Sines, *História e Patrimônio, o Porto e o Mar Actas*. Led. Sines: Arquivo Municipal de Sines, 2017. p. 140.

³¹ Cf. José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000. p. 2.

³² Avanete Pereira e Sousa. *A Bahia no século XVIII: Poder político e atividades econômicas*. São Paulo: Alameda, 2012. p. 36.

³³ Cf. Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. 3ª ed. São Paulo: Corrupio, 1987. p. 59-64. / Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1996. p. 231-232.

abastecimento das minas, o que beneficiou, imensamente, o grupo mercantil residente em Salvador”³⁴.

Assim, na Bahia, a partir do primeiro quartel do setecentos, o comércio de escravizados se expandiu e intensificou as transações com a Costa da Mina³⁵. Não só aumentou o número de viagens, mas também a quantidade de negociantes autorizados a comerciar com essa região africana após modificação do regime *numerus clausus*³⁶.

Em 8 de janeiro de 1699, a metrópole havia instaurado o regime de *numerus clausus*, que permitia que 24 embarcações, de 17 proprietários, navegassem da Bahia para a Costa da Mina. A lei se referia às embarcações, mas considerava o número de viagens, dessa forma, após a ordem régia, computaram-se 24 viagens, em contrapartida, como alguns negociantes tinham várias embarcações, e algumas delas realizavam várias saídas, a maior parte do tráfico negreiro ficou concentrada num número restrito de proprietários. O regime de *numerus clausus* colaborou para formação da oligarquia³⁷ de traficantes negreiros na Bahia³⁸.

De acordo com a documentação levantada no banco de dados do Tráfico de Escravos Transatlântico, o *The Transatlantic Slave Trade Database* (TSTD)³⁹, nos anos de 1698 e 1699, os mais importantes proprietários de embarcações foram João Verdoa, dono de quatro embarcações, Nicolau Lopes Fiúza e Pedro Fernandes Dourado, donos de duas embarcações; e, no decorrer das primeiras décadas do século XVIII, estes proprietários adquiriram ainda mais navios. A partir de uma data

³⁴ Rae Jean D. Flory. *Bahia society in the mid-Colony Period: The sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo*. 1680-1725. Tese (Doutorado), University of Texas, Austin, 1978. p. 4.

³⁵ Segundo Pierre Verger, a Costa da Mina era parte do golfo ou baía de Benin, estando situada entre os rios Cotonu e Volta. Na Bahia, o termo “negro de Mina” designava um africano vindo da parte denominada “Costa a Sotavento”, que, atualmente, corresponde ao Benin e à República Togolesa. Nesta região, os negociantes da Praça da Bahia conseguiram encontrar mercado para o fumo de terceira categoria, um dos principais produtos utilizados na compra de escravizados. Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo: do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. 2ª ed. São Paulo: Corrupio, 1987. p. 19-26. Estudos mais recentes pontuam que os limites geográficos da Costa da Mina designavam o litoral da África Ocidental que se estendia desde o Castelo de São Jorge, atual Gana, incluindo a Costa do Ouro e a Costa dos Escravos, até o Rio Lagos, onde hoje é a Nigéria. Conferir em <http://www.costadamina.ufba.br/>. Na documentação consultada, o termo Costa da Mina aparece, frequentemente, de forma genérica e sem especificação mais precisa.

³⁶ Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1996. p. 227.

³⁷ Oligarquia é um sistema político no qual um pequeno grupo de pessoas poderosas domina uma parte dos interesses de um país ou região. Diego Rodrigues *et al.* (Orgs.). *Dicionário Larousse da Língua Portuguesa*. São Paulo: Larousse do Brasil, 2004. p. 659.

³⁸ Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial*. p. 225-227.

³⁹ Banco de dados Tráfico de Escravos Transatlântico é o resultado de pesquisa David Eltis e David Richardson, disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>.

do setecentos, que não conseguimos especificar, o regime *numerus clausus* foi alterado, modificando a quantidade de viagens e o número de negociantes autorizados a navegar para a Costa da Mina⁴⁰.

A próspera cidade de Salvador, na primeira metade do século XVIII, contribuiu significativamente para atender o aumento da demanda por escravizados nas zonas mineradoras, o que incrementou o tráfico atlântico de cativos. Este negócio impulsionou a demanda pelo fumo produzido no Recôncavo, aumentou a oferta monetária na capitania, assegurou uma melhora na circulação de mercadorias, atraiu o interesse de estrangeiros em participar mais dos ganhos do comércio entre Brasil e Portugal, inclusive, com financiamentos mercantis na praça de Salvador⁴¹.

Desde o último quartel do seiscentos, os traficantes negreiros da Bahia passaram a comercializar na Costa da Mina, dominada, então, pelos holandeses. O início de tal mudança pode ser atribuída, além das questões de ordem política e econômica, a um surto de bexiga na Angola, que era, até aquele momento, a principal fonte de escravizados para o Brasil. Luís Viana Filho, além de considerar os fatores políticos e econômicos, ainda acrescenta que a descoberta das Minas foi também determinante para a troca de Angola pela Costa da Mina, como mercado de abastecimento, devido ao conhecimento que muitas pessoas daquela região tinham sobre mineração⁴².

Luís Viana Filho trata da vantagem que os traficantes baianos tiveram com o negócio bilateral Bahia-Costa da Mina, chegando a fazer frente aos traficantes negreiros metropolitanos. Para tanto, concorreu a produção de tabaco de terceira qualidade na Bahia, que não podia seguir para a Europa e era muito apreciado na Costa da Mina.

Pierre Verger destaca que a cultura do tabaco, no seiscentos, foi determinante nas ligações comerciais entre a Bahia e a Costa da Mina. Especialmente, o fumo de terceira qualidade, cuja entrada era proibida nos portos do Reino. Desde o início do setecentos, os traficantes da praça baiana criaram um movimento comercial considerável, que escapava do controle metropolitano. O autor ressalta o interessante fato de que a mercadoria fumageira, tida como insignificante na Europa, foi enaltecida

⁴⁰ Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial*. p. 227.

⁴¹ Raphael Freitas Santos. *A Formação de um corpo de negociantes na Bahia: o ouro das minas e o tráfico atlântico de escravizados*. *Revista Afro-Ásia*, Salvador, BA, nº 51, p. 9-35; 14-15, 2015.

⁴² Luís Viana Filho. *O negro da Bahia*. São Paulo: José Olympio, 1946. p. 61-62.

por sua superioridade sobre todos os demais produtos utilizados nos resgates de escravizados feitos na Costa da Mina⁴³.

O fumo de terceira espécie era diferenciado por ser beneficiado com melaço, com o qual o fumo era embebido a fim de evitar que as folhas e as hastes pequenas se tornassem excessivamente secas. Por tal processo, a mercadoria se tornou muito apreciada pelos consumidores africanos. Assim, esse tipo de tabaco, que não encontrava mercado na Europa, em vez de se tornar uma fragilidade para seus produtores e mercadores, transformou-se em uma vantagem⁴⁴.

O tabaco, como moeda de troca, foi um dos vértices que proporcionou aos negociantes do tráfico da praça da Bahia um maior quinhão do tráfico negreiro e fortaleceu a relação bilateral entre a Bahia e a Costa da Mina, forjando novas dinâmicas na “economia da colônia luso-baiana e na formação étnica do seu povo⁴⁵”. Esse comércio bilateral aumentou os conflitos de interesses entre os negociantes de Lisboa e os negociantes da Bahia, envolvidos no tráfico e no comércio de escravos⁴⁶.

De acordo com Luiz Felipe Alencastro, as carreiras bilaterais diretas entre o Brasil e a África Ocidental não ficaram restritas à Costa da Mina, pois, segundo as estatísticas mais acuradas na documentação do século XVIII, verifica-se que apenas 15% dos navios, que adentravam no porto de Luanda, haviam saído de Portugal. Todo o restante da navegação para Angola saía dos portos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, com produtos brasileiros como tabaco, cachaça, mandioca, entre outros e não com produtos europeus. Estes navios voltavam diretamente para o litoral do Brasil, com produtos africanos (marfim, metais preciosos etc.), além dos escravizados – as “mercadorias” vivas. Alencastro defende que estes dois fluxos de troca bilaterais não correspondiam, portanto, aos tratos compreendidos nos circuitos do “comércio triangular”⁴⁷.

⁴³ Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. Trad. Tasso Gadzanis. São Paulo: Corrupio, 1987. p. 20-21.

⁴⁴ João Figueroa-Rêgo. “Escravos do fumo” notas sobre a escravatura no contexto tabaqueiro: Bahia, Costa da Mina e Angola (séculos XVII-XIX) In: Santiago de Luxán, João Figueroa-Rêgo e Vicente Sanz (eds.). *Tabaco e escravos nos impérios ibéricos*. Lisboa: CHAM, 2015. p. 90.

⁴⁵ Cândido Domingues, Carlos Eugênio Líbano Soares e Carlos da Silva Jr. *Africanos na cidade da Bahia: tráfico negreiro, escravidão e identidade africana – século XVIII*. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016. p. 18-19.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ Luiz Felipe Alencastro. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 28-29.

Os historiadores Maximiliano Menz e Gustavo Acioli Lopes reiteram que, apesar da carreira bilateral entre os portos brasileiros (Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia) e Luanda, os fluxos financeiros, nesse comércio, eram triangulares, pois, a forma de organização das diferentes etapas do resgate no setecentos facilitava essa copropriedade financeira entre agentes mercantis nas três partes do Império português. Em Luanda, os luso-africanos tomavam mercadorias a crédito, na maioria das vezes, de agentes lisboetas para enviar às feiras do interior de Angola em troca de cativos. As contas dos luso-africanos eram acertadas com seus fornecedores no Brasil, na ocasião da venda final dos escravizados. E a principal participação dos luso-brasileiros no negócio ocorria no mercado de fretes, ainda que os capitães das embarcações pudessem comprar alguns cativos à vista, quem sabe com a carga de aguardente e alguns têxteis indianos⁴⁸.

Em 1702 foi criada a Superintendência do Tabaco, uma providência adotada pela metrópole para controlar a saída do tabaco de terceira qualidade e, indiretamente, o comércio de escravizados de Pernambuco e Bahia com a Costa da Mina. Tal Superintendência era responsável pelo despacho, pela boa arrecadação do tabaco e pelo controle e comercialização do fumo. Cabia a ela fiscalizar somente o produto que fosse enviado para a Costa da Mina, ou seja, o tabaco de terceira qualidade, que não podia ser despachado para a metrópole. Com regimento próprio, esta instituição estava subordinada à Junta do Tabaco, e o cargo de superintendente na Bahia era exercido pelo desembargador do Tribunal da Relação⁴⁹ e, em Pernambuco, pelo ouvidor-geral⁵⁰.

As transformações causadas pela economia mineradora no Estado do Brasil, na primeira metade do setecentos, levaram a metrópole a reforçar a fiscalização na colônia. A ampliação do controle metropolitano atingiu o uso do tabaco no tráfico

⁴⁸ Gustavo Acioli Lopes e Maximiliano Menz. Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). *Revista Afro-Ásia*, Salvador, BA, v. 37, p. 52-53, 2008.

⁴⁹ Sobre o desembargador da relação e ouvidor-geral, ver: Isabele de Matos Pereira de Mello. *Magistrados a serviço do rei: A administração da justiça e os ouvidores gerais na comarca do Rio de Janeiro (1711-1790)*. 2013. 320 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2013.

⁵⁰ Sobre a Superintendência do tabaco na Bahia Cf. João Figueiroa-Rêgo. O regimento que há de se observar no Estado do Brasil na arrecadação do tabaco: Administração fumageira, atores, interesses e conflitos (séculos XVII e XVIII). In: Giuseppina Raggi, João Figueiroa-Rêgo e Roberta Stumpf (Orgs.). *Salvador da Bahia: interações entre América e África (XVI-XIX)*. Salvador-Lisboa: EDUFBA-CHAM, 2017. p. 99-120.

negreiro com a Costa da Mina e, depois, o comércio interno de escravizados para as áreas mineradoras.

A economia mineradora produziu efeitos próprios e notórios como o rápido aumento da população colonial, certa urbanização nas áreas mineradoras, a intensificação do mercado interno e o fortalecimento dos vínculos econômicos inter-regionais⁵¹. De acordo com Antonil, a economia mineradora fez com que os mercadores de todas as partes do Brasil comesçassem a enviar para a região das minas tudo de melhor que chegava da metrópole e de outras partes, além de produtos coloniais, onde estas mercadorias alcançavam elevados preços, garantindo grandes lucros. Devido aos preços praticados nas áreas auríferas, experimentou-se certo grau de inflação nas principais praças da colônia, ficando muitos engenhos de açúcar desabastecidos, principalmente, de escravizados, necessários para o seu funcionamento⁵².

Preocupada com a ruína que os avultados preços dos escravizados poderiam provocar na produção agrícola, nas lavouras e engenhos de açúcar, a Coroa resolveu agir. A partir de 1701, foi emitida uma sucessão de bandos e ordens para restringir os senhores de engenhos e agricultores de venderem cativos africanos para a zona mineradora.

Diante disso, o presente capítulo tem por objetivos analisar os seguintes: como a metrópole buscou preservar os negócios do açúcar e do tabaco, então, pilares da economia colonial, criando leis que restringiram o comércio interno de escravizados para Minas Gerais; e os impactos dessas proibições no Estado do Brasil e seu insucesso, que levaram à liberação desse comércio em 1711, o que foi acompanhado pela tentativa de impor um tributo de saída da mão de obra da Bahia para as minas.

A autorização para comercializar cativos do porto de Salvador para as Minas do Centro-Sul foi seguida de um incremento na fiscalização, por intermédio da criação do tributo sobre a saída dos escravizados para as minas. Tal tributo, porém, enfrentou forte resistência “popular”, o que ocasionou a sua suspensão temporária. Após um processo de negociação, foi restabelecido no ano de 1714.

⁵¹ Jacob Gorender. *O escravismo colonial*. 6ª ed. São Paulo: Expressão Popular / Perseu Abramo, 2016. p. 465.

⁵² André João Antonil. *Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Introdução e crítica por André Mansuy Diniz Silva. Lisboa: Comissão Nacional para Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001. p. 253-257.

1.1 As leis de restrições ao comércio de escravizados para as áreas mineradoras

O alvará de 20 de janeiro de 1701⁵³ foi uma resposta da representação da Câmara Municipal do Rio de Janeiro à Coroa sobre o aumento nos preços dos escravizados após o início da exploração aurífera. Ao encaminhar a reclamação ao rei, o Conselho Ultramarino emitiu parecer em que recomendavam que ficassem os paulistas (mineradores) proibidos de comprar escravizados africanos de qualquer capitania do Brasil. Entretanto, o rei Pedro II permitiu que os paulistas obtivessem duzentos escravizados ao ano⁵⁴, restringindo o envio de mão de obra escrava às áreas mineradoras.

O alvará régio de 20 de janeiro de 1701 foi a primeira medida para restringir a ida dos escravizados para as Minas. Seu objetivo era evitar o crescente êxodo que desfalcava outras partes do Brasil. Sebastião Rocha Pitta apresentou o seguinte depoimento:

De todas as províncias do Brasil, vão moradores às Minas. – O ouro das Minas do Sul foi a pedra imã da gente do Brasil, e com tão veemente atração, que muita parte dos moradores das suas capitanias (principalmente da Província da Bahia) correram a busca-lo, levando os escravos, que ocupavam em lavouras, posto que menos ricas para ostentação, mais necessárias para a vida, se a ambição dos homens não trocara quase sempre o mais útil pelo mais vão⁵⁵.

A Bahia começou a sofrer certa carência de víveres por conta do abandono de lavouras por parte da população, que migrava para as minas. Os preços elevados dos escravizados prejudicavam os senhores de engenhos com menores cabedais, que ficavam sem condições de adquirir força de trabalho, afetando o funcionamento da produção açucareira.

⁵³ O alvará régio de 20 de janeiro de 1701 mandando que os negros vindos de Angola para a capitania do Rio de Janeiro, duzentos cada ano, fossem vendidos duzentos cada ano aos paulistas (mineradores) pelo mesmo preço dos escravos da terra. De 20 de janeiro de 1701. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. Vol. LI. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, 1930, p. 12-13.

⁵⁴ Mauricio Goulart. *A escravidão africana no Brasil*. 3ª ed. rev. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975. p. 125-126.

⁵⁵ Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. 3ª ed. Bahia: Livraria Progresso, 1950. p. 322.

Segundo o alvará de 1701, era “por bem que de todos os negros que de Angola forem a capitania do Rio de Janeiro, se tirem nela cada ano duzentos escravos para os paulistas (mineiros)”⁵⁶, ficando os demais para atender aos engenhos e às lavouras, sendo proibidas passagens de escravizados de outras capitanias para as áreas mineradoras, sob pena de o vendedor perder os cativos e pagar o dobro de seu valor. Em caso de haver denunciante, este recebe a metade do valor, ficando a outra metade para a Fazenda Real. No caso de não haver nenhum denunciante, tudo deveria ficar para a Fazenda Real⁵⁷.

Legalmente, apenas os escravizados vindos da Angola e desembarcados no Rio de Janeiro poderiam abastecer as regiões mineradoras. Envios de escravizados para as minas de qualquer outro porto do Brasil e de outra origem africana eram descaminho. Tal medida era uma proteção aos negócios agropecuários, pois os cativos que entrassem nos portos da Bahia e Pernambuco atenderiam aos negócios dessas capitanias, principalmente, os do açúcar. A lógica seria aumentar a oferta de mão de obra a fim de reduzir ou estabilizar os custos nas capitanias do Norte do Estado do Brasil.

No Rio de Janeiro, a venda dos africanos escravizados despachados do porto de Luanda seria efetivada por um corretor de escravos nomeado pela Câmara. As transações seriam registradas como escritura pública em livro, com os nomes das pessoas negociadas, suas marcas e os nomes dos vendedores e compradores, com a data da venda. Por fim, seria emitida uma certidão. Uma cópia deste documento ficaria na Provedoria da Fazenda do Rio de Janeiro, caso os escravizados ficassem por lá, a fim de evitar que fossem, futuramente, vendidos para envio às minas. Em relação ao valor dos cativos, deveriam ser vendidos “pelo mesmo preço que venderem os da terra”, ou seja, os africanos recém chegados, que fossem vendidos para os mineradores, poderiam ter o preço máximo dos cativos “ladinos”⁵⁸.

⁵⁶ Alvará régio de 20 de janeiro de 1701 mandando que os negros vindos de Angola para a capitania do Rio de Janeiro, duzentos cada ano fossem vendidos duzentos cada ano aos paulistas (mineradores) pelo mesmo preço dos escravos da terra. De 20 de janeiro de 1701. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. Vol. LI, p. 13.

⁵⁷ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informa o governador e capitão-geral do Brasil Luís César de Meneses acerca do meio que usou para tirar devassa dos transgressores da lei que venderam e mandaram negros para as minas. Lisboa, 09 de agosto de 1706. AHU_ACL_CU_005, Cx5, D. 438.

⁵⁸ O cativo ladino era aquele que estava adaptado social e culturalmente à nova realidade (escravidão); em sua maioria, entendia e falava português, diferentemente dos africanos escravizados recém chegados da África, que ainda não tinham se aportuguesado, sendo pejorativamente denominados de

O ofício de corretor de escravos foi exercido por Rodrigo de Mendonça, que havia servido na Casa da Moeda da Bahia e do Rio de Janeiro⁵⁹. Além da atribuição de vender os trabalhadores cativos que seriam enviados para as minas⁶⁰, ele tinha de fiscalizar o cumprimento da cotação anual da remessa de cativos para aquela região. O corretor também tinha o dever de impedir que a passagem de escravizados de Angola para as minas, sob alegação de que eram de outras origens africanas⁶¹.

O cargo não tinha salário e emolumentos e, somente a partir de um requerimento do corretor, passou a receber o valor de meio por cento sobre as vendas⁶². Na documentação levantada, não encontramos o registro do cargo de corretor de escravos nas demais capitanias do Estado do Brasil, apenas no Rio de Janeiro e sendo o ofício sempre ocupado por Rodrigo de Mendonça até 1711.

Quando foi estabelecida a cobrança do tributo de saída dos escravizados para as minas, extinguiu-se o cargo de corretor de escravos e foi criado o cargo de Procurador de Regulação e Direito dos escravos, ofício foi ocupado por Rodrigo de Mendonça “por haver servido na mesma capitania (Rio de Janeiro) com bom procedimento”, pelo tempo de três anos e com o ordenado anual de 400 mil réis (quatrocentos mil réis)⁶³.

Na prática, a lei régia de 1701 não funcionou como a Coroa esperava, uma vez que os paulistas se queixavam ao governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá e Meneses, de que a quantidade de duzentos cativos por ano era insuficiente para atender à região mineradora e aos moradores de São Paulo⁶⁴. O governador, então,

“bocais”. Sobre o assunto ver: Edison Carneiro. *Ladinos e crioulos – Estudos sobre o negro no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2019, p. 3.

⁵⁹ Requerimento de Rodrigo de Mendonça, ao rei D. João V, solicitando ser provido no ofício de provedor do Registro de passagem para as Minas. Rio de Janeiro, 23 de janeiro ant. 1723. AHU_ACL_CU_017, Cx. 13, D. 1450.

⁶⁰ Utilizaremos o emprego do nome de Minas Gerais para região geográfica do Centro-Sul, na qual eram explorados os metais preciosos, mas ressaltamos que, na documentação do início do século XVIII, a região é apenas denominada como Minas ou Minas de São Paulo. A partir de 1710, foi estabelecida a capitania de São Paulo e Minas do Ouro, a mesma que, em 1720, desmembrou-se, formando a capitania de Minas Gerais.

⁶¹ Requerimento do corretor dos negros de Angola, Rodrigo de Mendonça, ao rei D. Pedro II, solicitando alvará para servir o dito ofício com salário definido, com o poder de definir as vendas a serem feitas e o de denunciar os que faltassem à observância da lei. Rio de Janeiro, 16 de janeiro ant. 1706. AHU_ACL_CU_017, Cx. 8, D. 827.

⁶² *Ibidem*.

⁶³ Provisão régia do ofício de procurador da Regulação e Direito dos escravos que fossem as Minas, dada a Rodrigo de Mendonça. Lisboa, 15 de maio de 1711. Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo, Vol. XLIX. São Paulo: arquivo do Estado de São Paulo, 1929, p. 25-26.

⁶⁴ Carta régia a Arthur de Sá e Meneses comunicando-lhe ter providenciado quanto à representação do mesmo a fim de elevar-se o número de escravos africanos, destinados às minas e aos moradores

por sua parte, pediu à Coroa que aumentasse o número de cativos africanos para atender à reivindicação dos paulistas, mas não obteve sucesso.

Em 1702, as reclamações sobre a cota instituída pelo alvará régio de 1701 continuaram. O governador D. Álvaro da Silveira e Albuquerque solicitou à Coroa a moderação da lei, que restringia o número de escravizados a serem vendidos para os paulistas e para as Minas. D. Álvaro expôs as queixas dos paulistas, que se consideravam injustiçados, pois a quantidade de duzentos escravizados era insuficiente para atender às lavouras e às minas. Segundo ele, tal lei prejudicaria a arrecadação dos quintos, arruinaria a produção agrícola e impediria o descobrimento de novas minas, uma vez que os paulistas não desejavam fazer novos descobrimentos pela falta de mão de obra africana para o trabalho aurífero⁶⁵.

A solução proposta por D. Álvaro foi moderar a lei de 20 de janeiro de 1701, separando 20% dos cativos que viessem de Angola e demais partes para os moradores das lavouras e vendê-los por preço razoável, podendo os demais serem vendidos livremente para as Minas⁶⁶. Em resposta ao governador, o Conselho Ultramarino afirmou que deveria, inviolavelmente, cumprir-se a lei, porque a alteração destruiria o Brasil pela falta de escravizados para a produção agrícola e pelos altos preços que alcançariam se os vendessem livremente para as capitanias do Sul⁶⁷.

Os moradores de São Vicente, em 1705, temerosos com a decadência de suas lavouras, solicitaram a revisão da cotação de duzentos escravizados, alegando que dessa cota lhe eram destinados 30 cativos africanos por ano. O Conselho Ultramarino novamente foi irredutível e respondeu que se contentassem com a quantidade de escravizados a eles destinados e que fizessem uso dos índios para sanar suas necessidades⁶⁸.

de São Paulo. De 17 de março de 1702. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. Vol. LI. p. 71-73.

⁶⁵ Carta de D. Álvaro da Silveira e Albuquerque ao rei sobre a lei de 2 de janeiro de 1701, relativa à venda de escravos africanos aos paulistas. De 02 de agosto de 1702. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. Vol. LI. p. 122-124.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 124.

⁶⁷ Com a carta inclusa do governador Dom Álvaro da Silveira sobre as muitas dúvidas que se tem arguido acerca da lei que se estabeleceu sobre os escravos que haviam de ir para as minas. Lisboa, 10 de setembro de 1703. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, Vol. XCIII. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1943.

⁶⁸ Cf. Mauricio Goulart. *A escravidão africana no Brasil*. p. 138. Os colonos de São Paulo e de outras vilas circunvizinhas, ao longo do século XVII, assaltaram centenas de aldeias indígenas em várias regiões e os levaram para suas fazendas e sítios na condição de “serviço obrigatório”, ou seja, na condição de escravizado, denominados negros da terra. As frequentes expedições para o interior formaram e alimentaram uma sólida base de mão de obra indígena no planalto paulista, que possibilitou

Segundo Adriana Romeiro, a falta de mão de obra africana para os mineiros e paulistas, causada pela restrição da lei de 20 de janeiro de 1701, atíçou a cobiça dos funcionários régios. Os negócios negreiros haviam se tornado muito lucrativos, ao ponto de o governador D. Álvaro da Silveira e Albuquerque ser denunciado pela Câmara do Rio de Janeiro por obrigar embarcações, vindas de Angola, São Tomé e Costa da Mina a aportarem em ilha deserta, na qual o governador comprava os escravos por preços baixos, a fim de repassa-los com vantagem aos moradores da colônia⁶⁹.

O superintendente das Minas José Vaz Pinto denunciou a Coroa que tamanha era a audácia do governador que a maioria dos traficantes negreiros não queria aportar no Rio de Janeiro, preferindo os portos das capitanias do Nordeste. Consequentemente, havia menor oferta de força de trabalho escrava na capitania, o que ocasionava o aumento dos valores dos cativos. E mais, denunciava que D. Álvaro enviava diversos carregamentos de escravizados para as Minas fora da cota de duzentos escravos por ano⁷⁰.

O caso de D. Álvaro não foi isolado. Seu antecessor, D. Fernando Martins Mascarenhas Lencastre, em 1706, também foi denunciado pela Câmara do Rio de Janeiro e pelo ouvidor-geral João da Costa da Afonseca por não cumprir a cota de duzentos escravizados para as minas. O governador se justificou alegando que o alvará compreendia os escravizados vindos de Angola e não os cativos da Costa da Mina⁷¹.

A justificativa de D. Fernando não tinha sentido, apesar de o alvará de 20 de janeiro de 1701 compreender e especificar que a cota de duzentos escravizados era sobre os cativos de Angola, a metrópole, desde de 27 de setembro de 1703, havia proibido a navegação do Rio de Janeiro e demais capitanias do Sul para a Costa da Mina⁷², o que impediria o abastecimento dessas regiões com os escravizados que não

a produção e o transporte dos excedentes agrícolas. Cf. John M. Monteiro. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. p. 57.

⁶⁹ Adriana Romeiro. *Paulistas e embobas no coração das Minas: ideias, práticas e imaginário político no século XVIII*. Belo Horizonte: UFMG, 2008. p. 102.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ Adriana Romeiro. *Corrupção e poder no Brasil: Uma história, séculos XVI a XVIII*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017. p. 203.

⁷² Carta do vice-rei e capitão-general de mar e terra do Brasil, Vasco Fernandes César de Menezes, sobre o comércio entre o Rio de Janeiro e a Costa da Mina, e referindo-se à Companhia do Corisco. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Vol. XC. Rio de Janeiro: BNRJ, 1950. p. 107.

fossem de Angola. Outro alvará que proibia a comunicação da Bahia e Pernambuco com as áreas auríferas⁷³. Com base nessas duas proibições, a conclusão era que, se não o governador transgredia as leis reais, pelo menos, estava compactuando com certas transgressões.

O governador estava tão envolvido no tráfico negreiro para as regiões mineradoras que demitiu o corretor de escravos, aquele que era responsável pelo controle da saída de escravizados para Minas Gerais, assumindo ele próprio tal tarefa. Na denúncia do ouvidor-geral do Rio de Janeiro, afirmava que o governador tinha tantos negócios voltados para o abastecimento das minas de ouro com escravizados, que chegou ao ponto de enviar pessoas de sua casa e outros de sua confiança à Alfândega para adquirir os cativos, comprando a maior parte, e sempre os melhores, para depois comercializá-los com os mineradores por valores bastante vantajosos. O ouvidor-geral afirmava que D. Fernando havia demitido o corretor dos escravos para se apropriar da fiscalização da saída dos escravizados para áreas auríferas, a fim de burlar a lei e favorecer os seus negócios, posto que o governador chegou a despachar, em um ano, mais de 600 cativos africanos para as Minas pelo Caminho Novo⁷⁴.

O ouvidor-geral era adversário do governador e denunciou ao rei todas as irregularidades cometidas por ele, salientando que Dom Fernando estava totalmente envolvido nos negócios com a região das minas. Além do tráfico de escravizados, possuía uma roça no Caminho Novo, cuja produção era vendida para os viajantes, rendendo entre 10 e 12 mil cruzados por ano. Segundo Adriana Romeiro, o governador orgulhava-se, para os mais próximos, “de levar mais de 400 mil cruzados porque tem posto o negócio das minas só na sua pessoa, criados e apaniguados”⁷⁵.

A Coroa, após as denúncias da Câmara e do ouvidor-geral, reprovou duramente D. Fernando Lencastre, por não fazer cumprir as determinações do alvará de 20 de janeiro de 1701 e o alertou que “fazendo-se o contrário não só me darei por muito mal servido do vosso procedimento, mas se vos dará em culpa na vossa

⁷³ Carta régia a Arthur de Sá e menezes comunicando que ficavam proibidas as comunicações entre as capitanias da Bahia e Pernambuco e as minas de São Paulo, pelos sertões. Lisboa, 7 de fevereiro de 1701. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, vol. LI. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, 1930, p. 20-21.

⁷⁴ Consulta do Conselho Ultramarino sobre as queixas que apresentara o governador do Rio de Janeiro D. Fernando Martins Mascarenhas de Lancastro do mal que administram a justiça o ouvidor-geral e o juiz de fora daquela capitania e a representação que fizera o ouvidor João da Costa da Afonseca contra o governador. Lisboa, 25 de janeiro de 1707. AHU_ACL_CU_017-1, Cx. 15, Doc. 2990-3015. / Adriana Romeiro. *Corrupção e poder no Brasil: Uma história, séculos XVI a XVIII*. p. 203.

⁷⁵ Adriana Romeiro. *Corrupção e poder no Brasil: Uma história, séculos XVI a XVIII*. p. 204.

residência”⁷⁶, ou seja, com base no documento sendo culpado por passar mais de duzentos cativos para as minas, sendo eles de Angola ou Costa da Mina o governador seria punido com prisão domiciliar.

Diferente do comércio de indígenas cativos, o qual tendia a manter seus ganhos na colônia, boa parte dos ganhos produzidos no comércio de africanos escoava, direta ou indiretamente, para a metrópole beneficiando os mercadores metropolitanos⁷⁷. Para Fernando Novais é a partir do tráfico negreiro que se pode entender a escravidão africana colonial e não o contrário. Talvez, este seja o segredo para compreender a “adaptação” do africano escravizado ao trabalho na lavoura, nos engenhos, nas minas, ou seja, ao escravismo. O escravismo “dominou o panorama da economia mercantilista” e foi alicerce para o desenvolvimento da colonização do Brasil para a formação da sociedade colonial⁷⁸.

O tráfico negreiro para as áreas mineradoras, principalmente, os casos de descaminhos, aumentou os danos nas demais capitanias do Brasil, tanto que o governador-geral Rodrigo da Costa, em 1703, comunicou à Coroa a suposta ruína que a capitania da Bahia sofria pela falta de escravizados. As embarcações oriundas de Angola e da Costa da Mina estariam seguindo apenas para o porto carioca, deixando a Bahia desfalcada de mão de obra. A demanda por mão de obra nas minas era crescente. Os negociantes da carreira das Minas remetiam escravizados por mar, terra, e outros ainda iam, pessoalmente, levando comboios extraordinários com gado bovino, cavalos, fazendas secas, comestíveis, escravizados e prata lavrada, que saía ocultamente, em razão dos altos preços praticados naquela região⁷⁹.

Segundo Fernando Novais, o contrabando praticado no Brasil colonial não era sistêmico, sendo parte integral da dinâmica colonial portuguesa. Os mecanismos básicos do negócio ilícito são até mesmo explicativos de todo movimento do sistema

⁷⁶ Carta régia a D. Fernando Martins Mascarenhas de Lancastro recomendado-lhe a rigorosa execução do alvará sobre a venda de escravos africanos destinados às minas. 17 de julho de 1706. *Documentos Interessantes da História e Costumes de São Paulo*, vol. LII. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, 1930, p. 34-35. Adriana Romeiro. *Corrupção e poder no Brasil: Uma história, séculos XVI a XVIII*. p. 204.

⁷⁷ Fernando A. Novais. *Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial (séculos XVI-XVIII)*. 8ª ed. São Paulo: Hucitec, 2018. p. 79-89.

⁷⁸ *Ibidem*, p. 88-90.

⁷⁹ Carta do governador-geral do Brasil Rodrigo da Costa acerca da ruína daquele Estado e suas capitanias devido à quantidade de negros que saem para o Rio de Janeiro. Bahia, 20 de junho de 1703. AHU_ACL_CU_005, Cx. 4, D. 363. Anexo 3.

colonial⁸⁰. Para Ernst Pijning, o comércio ilegal era intrínseco à economia do Atlântico pré-moderno, atuante em todos os aspectos da sociedade luso-brasileira como em quaisquer outras economias do mundo, dado que foi incorporado pela organização econômica, social e jurídica do Império português e não contestava a autoridade metropolitana⁸¹.

Assim, existiam dois tipos de contrabando: o que estava sujeito à condenação universal e o admitido, tolerado pelas mesmas autoridades que tinham a função de combatê-lo, de modo que era mais importante quem praticava e não o quanto ele ocorria⁸². De forma que o lícito e o ilícito caminhavam juntos e tinham a mesma finalidade: a exploração da terra. E esta se processava enquanto a própria sociedade se construía, por isso, o contrabando estaria institucionalizado, já que vinha desde o início da colonização do Brasil, concomitante à “manifestação conspícua de um conjunto específico de relações sociais e manifestação peculiar ao processo de exploração colonial, vinculado ao processo maior de acumulação”⁸³.

Uma comprovação da ocorrência de comércio ilícito na região das minas era que, desde de 1701, a Coroa havia proibido a comunicação da Bahia com as minas e São Paulo para levar gados e outros mantimentos, sob pena de perder toda a mercadoria achada e o infrator ser punido de acordo com o regimento da Alfândega de Salvador⁸⁴. Mas muitos daqueles negociantes, em sua maioria mercadores de lojas da capital da colônia, continuaram abastecendo a região das minas pelo caminho da Bahia. Ao tratar desta rota de abastecimento, Antonil afirmou que o caminho da Bahia era muito melhor que o de São Paulo e do Rio de Janeiro, ainda que mais comprido, aberto para as boiadas, tendo mais opções de sustento e mais cômodo para as cavalgaduras e as cargas⁸⁵.

A lei que proibia a comunicação de Pernambuco e Bahia com as áreas mineradoras, e o alvará, que limitava a duzentos por ano a venda de escravizados

⁸⁰ Fernando A. Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1986. p. 84-92.

⁸¹ Ernest Pijning. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 21, nº 42, p. 397-411, dez. 2001.

⁸² *Ibidem*.

⁸³ Paulo Cavalcante de Oliveira Júnior. Descaminhos da América. *Revista História Viva Temas Brasileiros*, São Paulo, v. 4, p. 72-77, 2006.

⁸⁴ Carta régia do rei D. Pedro II ao governador, do Estado do Brasil, D. João de Lencastre, ordenando que haja comunicação pelos sertões com as minas de São Paulo, nem das ditas minas se possa buscar gado ou outros mantimentos à Bahia. Lisboa, 07 de fevereiro de 1701. AHU_ACL_CU_0005, Cx. 3, D. 313.

⁸⁵ André João Antonil. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. p. 298.

para a vila de São Paulo e as minas, foram leis infrutíferas. As áreas mineradoras continuaram sendo abastecidas de cativos desembarcados nos portos das capitanias supracitadas, assim como a entrada de “tratantes⁸⁶” daquelas capitanias para abastecer o interior com várias mercadorias, inclusive cativos.

Esses tratantes abasteciam as minas tanto pelos caminhos do sertão, quanto por mar, via o porto do Rio de Janeiro. Pelo interior, utilizavam o caminho da Bahia para levar suas cargas. Indo por mar, em alguns casos, os contrabandistas aportavam em ilhas desertas para que seus desembarques de mercadorias escapassem da fiscalização metropolitana.

Foram constantes as denúncias de descaminhos de escravizados praticados pelos governadores do Rio de Janeiro e de relatos do governador-geral do Brasil, Rodrigo da Costa, sobre a falta de cativos para o trabalho nas lavouras de cana, tabaco e nos engenhos. Além dessa questão, também havia uma preocupação com o possível despovoamento da Bahia, pela quantidade de moradores que estavam indo para região das minas, mesmo proibidos.

Luís César de Meneses, ao ser deslocado para o governo-geral⁸⁷, após ter governado Angola e o Rio de Janeiro, observou que o principal dano que padecia a Bahia era a falta de escravizados. Diante disso, escreveu à metrópole contando que, ao realizar diligência e devassa na Bahia para evitar a saída de cativos, aplicou, nos infratores as penas e as circunstâncias, que seu antecessor, D. Rodrigo da Costa, havia acrescentado no alvará de 1701. As penas eram a destruição das embarcações que fossem da Bahia para as capitanias do Sul sem autorização do governo ao Rio de Janeiro; destas, o mestre seria punido com seis meses de degredo em Angola, e o proprietário da viagem ficaria preso na cadeia da cidade de Salvador e pagaria seiscentos mil réis. Em 1703, tomou três escravizados; em 1704, encontrou outros

⁸⁶ Kátia M. de Queirós Mattoso define os “tratantes” como os comerciantes pequenos, que desempenhavam o papel de intermediários entre os grandes importadores do litoral e os compradores de escravos na zona mineradora. Kátia M. de Queirós Mattoso. *Ser Escravo no Brasil*. Trad. James Amado. São Paulo: Brasiliense, 2003. p. 57.

⁸⁷ Sobre o papel do governo-geral na colonização do Brasil, ver: Rodrigo Ricupero. *A formação da elite colonial c. 1530 – c. 1630*. São Paulo: Almedina, 2020. p. 114-128. / Francisco Carlos Cosentino. Governador-Geral do estado do Brasil: governação, jurisdição e conflitos (séculos XVI e XVII). In: João Fragoso, Maria de Fátima Gouvêa (Orgs.) *Na trama das redes – Política e negociações no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

três e, em 1705, apenas um, além prender infratores seguindo testemunhas dos descaminhos citados⁸⁸.

O governador ressaltou que por mar iam muitos cativos sem embargo, mas os infratores violavam a lei, pois as penas somente eram aplicadas se os escravizados descaminhados fossem colhidos e tomados e não havia notícia da aplicação das sentenças acrescentadas por D. Rodrigo da Costa. E, por essa razão, os descaminhadores continuavam abastecendo as áreas mineradoras, por entenderem que não cometiam nenhuma transgressão, em vista de que, após a proibição da lei de 1701, foram mais escravizados para o Rio de Janeiro e Minas, por terem tido maior lucro⁸⁹.

Notamos que a Coroa foi incrementando penalidades para evitar que os comerciantes negreiros da praça da Bahia despachassem cativos para as áreas mineradoras. Observando a quantidade de escravizados capturados na devassa, realizada por Luís César de Meneses, entre os anos de 1703 e 1705, podemos levantar três hipóteses.

A primeira suposição é que a aplicação das novas punições, adicionadas por Dom Rodrigo da Costa e aplicadas por Luís César Meneses teve efeito. Por isso, capturou-se tão poucos cativos descaminhados. A segunda seria que os negociantes negreiros tinham uma rede de contrabando muito bem organizada, contando com a participação de funcionários régios que ajudavam a manobrar a fiscalização metropolitana⁹⁰. E a terceira é que a Coroa tinha noção da necessidade dos escravizados para a exploração colonial, ou seja, se, por um lado, as medidas metropolitanas restringiam o acesso dos escravizados para as regiões mineradoras,

⁸⁸ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informa o governador e capitão-geral Luís César de Meneses acerca do meio que usou para tirar devassa dos transgressores da lei que venderam e mandaram negros para as minas. Lisboa, 9 de agosto de 1706. AHU_ACL_CU_005, Cx. 5, D. 438.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ De acordo com os dados disponíveis no *TSTD*, os governadores Dom Rodrigo da Costa e Luís César Meneses estavam envolvidos no tráfico negreiro. O primeiro aparece como proprietários de três embarcações entre 1698 a 1701, que foram para Angola resgatar africanos. Enquanto o governador Luís César Meneses aparece como proprietário em dez viagens de Luanda para os portos da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. No caso do porto carioca, a partir de 1699, o governador Luís César de Meneses, concentrou os desembarques nessa capitania, sendo responsável por introduzir 853 cativos de Angola no Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acessado em: 15 de maio de 2021. Sem dúvidas podemos afirmar que parte dos escravizados introduzidos por ambos governadores tiveram como destinos as minas de ouro. E que a reprovações de ambos ao comércio negreiro dos traficantes com a Costa da Mina era por interesse próprios, uma vez que ambos de acordo com o *TSTD*, concentravam suas atividades mercantis na Angola.

por outro, afrouxava a fiscalização para permitir que não faltasse mão de obra africana para o trabalho aurífero.

Dom Rodrigo da Costa, ao retornar para Portugal, escreveu para a Coroa informando a incrível falta de escravaria em todas as capitanias do Brasil. A causa dos altos preços ocasionados pela exploração aurífera, estando impossibilitados os senhores de engenhos, lavradores de canas, tabacos e mandiocas de poderem continuar as lavouras e de cuidar dos currais dos gados. Sem os escravizados, que vinham de Angola e da Costa da Mina, as lavouras não produziriam já que eram “os verdadeiros e únicos agricultores delas e não haveria ninguém naquele estado que afirmasse o contrário, nem duvidasse do que digo”⁹¹.

Os homens que iam de Portugal para o Brasil, em grande parte e indiretamente, subsistiam da terra e do engenho. E aqueles que não estavam envolvidos em tais atividades ou no ofício régio, na primeira oportunidade, passavam a viver da pequena lavoura e do comércio. Os lavradores, impossibilitados de continuar com seus negócios, levavam ou vendiam seus escravizados para as minas para lucrar com os altos preços que lá conseguiam, evitando, assim, ficar arruinados⁹².

O ex-governador-geral, Rodrigo da Costa, ainda informou à Coroa que a ruína do Brasil seria também a da Fazenda Real pela falta dos dízimos e direitos alfandegários⁹³. Por consequência, Portugal também seria fortemente atingido. Para evitar tais prejuízos, seria necessário que o rei tomasse providências:

[...] sem demora alguma proibir todo e qualquer comércio de escravos que haja e possa haver [com as minas], assim da Angola, como da Costa da Mina, Bahia, Pernambuco, Ilhas, Lisboa, Moçambique e Índia e de quaisquer outras partes fora ou dentro dos reais domínios de Vossa Majestade para o Rio de Janeiro⁹⁴.

Em caso de transgressão, deveriam os infratores ser condenados com pena de morte e confiscação de todos os seus bens havidos e por haver. Em especial, deveriam ficar alertas os oficiais régios do Rio de Janeiro, Santos, Cabo Frio, Paraty,

⁹¹ Carta do governador D. Rodrigo da Costa sobre os diversos assuntos referentes ao Brasil. Lisboa, 19 de junho de 1706. AHU_ACL_CU_017-1, Cx. 14, D. 2913.

⁹² João Lúcio de Azevedo. *Épocas de Portugal Económico*. p. 323.

⁹³ Sobre os direitos alfandegários, ver: Valter Lenine Fernandes. *Império e colonização: Alfândegas e tributação em Portugal e no Rio de Janeiro (1700-1750)*. 2019. 202 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

⁹⁴ Carta do governador D. Rodrigo da Costa sobre os diversos assuntos referentes ao Brasil. Lisboa, 19 de junho de 1706. AHU_ACL_CU_017-1, Cx. 14, D. 2913.

São Vicente e Rio Grande quanto ao tráfico com Angola e Costa da Mina, pois dessas capitanias iam maior parte do ouro em pó e em barra sem quintar. Deveria haver uma fiscalização mais rígida nas embarcações a fim de combater as artimanhas para burlar a lei. Caberia à Junta de Cacheu abastecer as regiões mineradoras com todos os escravizados necessários, sendo feita apenas por navios administrados pela Junta e com cativos da Costa da Mina⁹⁵.

Verificamos que, na maioria das vezes, a falta de escravizados, em diferentes momentos e em partes diversas do espaço colonial, foi apontada como um dos motivos para as crises do Estado do Brasil. Em Pernambuco, as reclamações eram semelhantes às da Bahia: por exemplo, no ano de 1734, os oficiais da Câmara Municipal de Olinda enviaram uma carta ao rei D. João V informando acerca da falta de escravizados para os engenhos de açúcar; as causas do problema eram os altos preços dos cativos e a preferência dos traficantes pelas áreas mineradoras, que pagavam mais caro e em ouro⁹⁶.

No ano de 1738, o superintendente-geral do ouro, Wenceslau Pereira da Silva⁹⁷, enviou um parecer à Coroa sobre os meios mais convenientes para evitar a ruína dos três principais gêneros do comércio do Brasil: açúcar, tabaco e couro. O superintendente alegou que as áreas mineradoras prejudicavam os engenhos, provocando falta de braços. A grande demanda da exploração aurífera inflacionou os preços – o valor dos escravizados foi de 40 a 50 mil réis para 200 mil réis⁹⁸. O único remédio para tal carestia seria a criação de uma companhia geral para o comércio de escravizados nos moldes dos outros estados europeus.

Segundo Kátia Mattoso, a criação de uma companhia-geral, que controlaria o tráfico negreiro, transferiria para a metrópole o centro de atividades ligadas ao tráfico

⁹⁵ *Idem*.

⁹⁶ Carta dos oficiais da Câmara ao rei [D. João V], sobre a falta de escravos para os engenhos de açúcar. Olinda, 26 de agosto de 1734. AHU_ACL_CU_015, Cx. 47, D. 4194.

⁹⁷ Wenceslau Pereira da Silva ocupou o cargo de juiz de fora dos órfãos. Na década de 1730, veio o ofício de superintendente-geral do ouro. Ver: Requerimento de Wenceslau Pereira da Silva ao rei D. João V solicitando pagamento do ordenado de juiz de fora da Bahia a partir do dia embarcou na frota para assumir o referido cargo. Bahia, 19 de março ant. 1724. AHU_ACL_CU_005, CX. 18, D. 1642. / Carta do Intendente-geral do ouro na Bahia, Wenceslau Pereira da Silva ao rei [D. José] a informar do aviso do ouvidor da capitania do Espírito Santo no descobrimento de novas minas do Castelo. Bahia, 12 de maio de 1752. AHU_CU_BAHIA, Cx. 109, D. 8544.

⁹⁸ Parecer de Wenceslau Pereira da Silva, em que se propõem os meios mais convenientes para suspender a ruína dos três principais gêneros do comércio do Brasil, açúcar, tabaco e sola. Bahia, 12 de fevereiro de 1738. AHU_ACL_CU_005, Cx. 3, D. 347 (Projeto Resgate Bahia – Eduardo de Castro e Almeida)

negreiro. Este realinhamento do comércio brasileiro, seguindo os “modelos europeus”, configuraria a perda de sua “originalidade”⁹⁹.

A falta de escravizados, segundo o vice-rei Vasco César Fernandes de Menezes, na primeira metade do século XVIII, causou muitos danos à indústria açucareira e contribuiu para a “decadência comercial do Estado do Brasil”¹⁰⁰. Já o ministro D. Manoel Antônio de Souto Mayor destacava que a produção de açúcar e tabaco necessitava de socorro por causa da absorção do escravizados pela mineração; a falta de escravizados estaria impedindo o aumento da riqueza rural, uma vez que os fazendeiros empregavam suas sobras na aquisição de cativos¹⁰¹.

Nas queixas sobre a falta de escravizados nas capitanias do Sul e nos relatos dos governadores e ministros sobre a falta de mão de obra africana para trabalhos nos engenhos, lavouras e demais agriculturas, percebemos que a preocupação central das reclamações era a exploração das terras, ou seja, a atividade econômica que seria mais rentável a longo prazo para as receitas do Brasil¹⁰².

Com recuos e avanços, adaptando as necessidades do Estado às transformações da economia colonial, a Coroa, por meio da legislação e da atuação de oficiais régios, procurava controlar os grandes ramos do comércio colonial. Com a descoberta de ouro no interior da América portuguesa, defrontou-se com uma nova situação. Enquanto a mineração se expandia, o Estado era pressionado por setores agrícolas tradicionais da economia colonial, que sofriam com a falta de braços e a inflação do preço dos escravizados. Não conseguindo restringir o fornecimento de cativos para as minas, o governo metropolitano compreendeu a nova conjuntura e aboliu as restrições que impusera num primeiro momento.

Percebendo que era inviável proibir a migração de braços da Bahia para a região das minas, a Coroa decidiu lançar um direito sobre este tão lucrativo comércio. O estabelecimento desse direito sobre a reexportação dos escravos para as minas se insere no processo de centralização, que se iniciou no século XVII e prosseguiu no século seguinte. Um dos movimentos mais destacados do aprofundamento deste

⁹⁹ Kátia M. de Queirós Mattoso. *Ser escravo no Brasil: séculos XVI-XIX*. Trad. Sonia Fuhrmann. Petrópolis: Vozes, 2017. p. 52.

¹⁰⁰ Luiz Vianna Filho. *O negro na Bahia*. São Paulo: José Olympio, 1946. p. 49.

¹⁰¹ *Ibidem*.

¹⁰² Celso Furtado. *Economia colonial no Brasil nos séculos XVI e XVII: elementos de história econômica aplicada à análise de problemas econômicos e sociais*. p. 145-147.

processo de centralização foi a transferência de competências das câmaras da colônia para a administração régia¹⁰³.

Além do direito de saída dos escravizados para as áreas mineradoras, também merece destaque o estabelecimento da dízima alfandegária¹⁰⁴. O movimento centralizador da Coroa na Bahia serviria de base e exemplo para o processo de imposição de muitos dos novos tributos impostos sobre a colônia no decorrer do século XVIII. O início do setecentos foi um período de tensões, designado por Laura de Mello e Souza como uma conjuntura “crítica”, marcada por eventos como a Guerra dos Emboabas e a Revolta dos Mascates¹⁰⁵.

A cidade de Salvador, como centro administrativo e capital do Estado do Brasil, sofreu com as tensões causadas pelo reforço da fiscalidade e aprofundamento da centralização. No mesmo período, a Coroa criou o direito de saída de escravizados da Bahia para as minas de ouro, ordenou o restabelecimento da cobrança da dízima na Alfândega da Bahia, e determinou o aumento do preço do sal, favorecendo o contratador e a próprio Fazenda Real. Desenvolveu-se uma disputa interna no setor mercantil, que avançava em paralelo ao acirramento da tradicional rivalidade entre senhores de engenho e comerciantes por mais poderes na Câmara. As tensões neste cenário turbulento culminaram no Motim do Maneta.

1.2 “Não queremos tributos”: o direito de saída dos escravos da Bahia para as Minas, a dízima e o motim do Maneta

E por ser justo que a Fazenda Real se valha de todos os meios que possam ser tais para se ajudar ao muito que tem acudir, achando-se tão impossibilitada, me pareceu resolver que os negros que entrarem nesse Estado vindos de Angola e forem enviados por negócio para as Minas

¹⁰³ Eulália Maria Lahmeyer Lobo. *Processo administrativo ibérico-americano: aspectos socioeconômicos – período colonial*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1962. p. 377.

¹⁰⁴ A cobrança da dízima alfandegária foi determinada desde 1548, quando da instituição do governo-geral. No regimento dos provedores da Fazenda Real se determinava a organização de casas para a Alfândega e Contos, instituição responsável pela arrecadação real das entradas e saídas de mercadorias da colônia. Arquivo da Marinha. Documento de instituição do governo-geral: Regimento dos provedores da Fazenda d'El Rei nosso senhor nas terras do Brasil. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, livro 1 dos ofícios de 1597 a 1602, fl. 151.

¹⁰⁵ Sobre as revoltas ocorridas no Brasil no período colonial Cf. Luciano Figueiredo. *Revoltas, Fiscalidade e Identidade Colonial na América Portuguesa. Rio de Janeiro, Bahia e Minas Gerais, 1640 – 1761*. 1996. 564 f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

paguem de saída 6\$000 réis a quem chamam peça de índias e os lotados ao mesmo respeito, e os que forem da Costa da Mina e se remeterem também para as Minas paguem a 3\$000 réis por cabeça¹⁰⁶.

O trecho da carta acima revela uma cobrança instituída nas capitanias de Pernambuco e Rio de Janeiro sobre os escravizados que fossem para as áreas mineradoras, em cumprimento à ordem régia de 27 de fevereiro de 1711. A nova ordem concedia livre comércio de escravizados para a região das minas, abolindo a ao limite de apenas duzentos escravizados por ano¹⁰⁷.

Na capitania do Rio de Janeiro, foi criado o cargo de Procurador de Regulação e Direito dos escravos que fossem para as minas. O ocupante desse cargo, Rodrigo de Mendonça, tinha a função de regular a passagem de escravizados comercializados para as minas e fiscalizar o dito tributo. Vale ressaltar que Rodrigo de Mendonça já havia ocupado o cargo de corretor de escravos quando da vigência da restrição de envio dos duzentos cativos por ano.¹⁰⁸

Com a criação do cargo de “Procurador da Regulação e Direito dos escravos que fossem para as Minas” e a extinção do cargo de corretor de escravos, a metrópole assumiu a tarefa, antes pertencente à Câmara Municipal do Rio de Janeiro, uma vez que o ocupante do ofício de corretor de escravos era escolhido pelos membros da Câmara e o ofício do Procurador era determinado pela Coroa. Este movimento da Coroa pode ser entendido como parte do processo de centralização do governo de Dom João V, que buscava fortalecer as instituições metropolitanas em detrimento das instituições locais¹⁰⁹.

Dentro do processo de centralização, foi ordenado ao governador-geral, Dom Lourenço de Almada¹¹⁰, instituir, na Bahia, o direito de saída dos escravizados para a

¹⁰⁶ Cartas Régia de 27 de fevereiro de 1711. AHU_CU_097_Cód.246, fls. 293-294. Disponível em: <https://digitarq.ahu.arquivos.pt/viewer?id=1158847>. Acesso em: 10 de janeiro de 2020.

¹⁰⁷ Angelo Alves Carrara. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil, século XVIII: Minas Gerais, Bahia e Pernambuco*. Juiz de Fora: UFJF, 2009. p. 232-233.

¹⁰⁸ Provisão Régia do ofício de Procurador da Regulação e Direitos dos escravos que fossem para as Minas, dada a Rodrigo de Mendonça. Lisboa, 15 de maio de 1711. Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Vol. XLIX. São Paulo: 1929. p. 25-26.

¹⁰⁹ Em relação ao governo absolutista do reinado de Dom João V e sua política de fortalecimento do poder real e das instituições metropolitanas consultar: Luís Ferrand de Almeida. O absolutismo de d. João V. In: Luís Ferrand de Almeida. *Estudos de História Moderna de Portugal*. Coimbra: Faculdade de Letras, Instituto de História Económica e Social, 1995. p. 183-193.

¹¹⁰ Dom Lourenço Almada era fidalgo e havia prestado vários serviços à Coroa, tendo sido mestre-sala da Casa Real (Registo Geral de Mercês, de D. Pedro II, liv. 1, número de ordem 37, f. 350-350) e governador de Angola de 1705 a 1710 (AHU_CU_ANGOLA, Cx. 20, D. 2060). Reconhecido pelos bons serviços prestados à metrópole, substituiu Luís César de Meneses no cargo de governador-geral do Brasil, que ocupou entre 1710 e 1711. Como governador-geral do Brasil, teve que lidar com alguns percalços

região das minas. Tal incumbência ficou sob a responsabilidade do novo governador-geral do Brasil, Pedro de Vasconcelos e Sousa¹¹¹, que, além do novo direito, deveria estabelecer a dízima da Alfândega. O imposto sobre o comércio negreiro fora anunciado como uma benevolência por parte da Coroa, que, com a nova regulamentação, dava a todos os súditos o direito de negociar cativos no rico mercado das Minas.

A descoberta de metais preciosos despertou a cobiça de Estados estrangeiros, aumentando a preocupação, tanto de Portugal como dos colonos, com a proteção do Brasil, principalmente, após a cidade do Rio de Janeiro ter sido invadida e tomada por corsários franceses comandados por Duguay-Trouin¹¹².

A preocupação com as invasões estrangeiras se justificava pelo fato de Portugal reconhecer a superioridade bélica das potências rivais. Já que estava em conflito com inimigos poderosos na Europa, por causa da Guerra de Sucessão Espanhola, ficava o Brasil ainda mais vulnerável a ataques estrangeiros, sobretudo, dos espanhóis, mais passíveis de êxito por contarem com bases na América¹¹³.

Preocupados com as ameaças de novas invasões à colônia e com os prejuízos ao comércio colonial, causados pela presença constante de piratas nos mares do Brasil, os agentes mercantis estabelecidos na Bahia, especialmente os homens de negócio de grosso trato, solicitaram ao rei Dom João V melhorias na segurança.

A Coroa, ciente da situação, sabendo que os prejuízos ao comércio colonial afetariam as receitas de Portugal, resolveu atender aos pedidos dos homens de negócio da praça de Salvador. Foi ordenada um reforço do aparato de segurança das costas brasileiras, incluindo reedificação de fortalezas, e foram enviadas naus de

como a revolta dos Mascates, ocorrida em Pernambuco em 1710, e a invasão do Rio de Janeiro pelos piratas franceses. Ao deixar o cargo de governador, D. Lourenço Almada continuou a viver na Bahia (Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. 3ª ed. Bahia: Livraria Progresso Editora, 1950. p. 343-358).

¹¹¹ Em alguns documentos, o governador-geral Pedro de Vasconcelos e Sousa é citado como conde de Castelo Melhor, porém, na coleção sobre os Condes de Castelo Melhor da Biblioteca Nacional, composta por diversos documentos sobre essa casa nobiliárquica, o seu nome não consta como membro herdeiro desse título. Por outro lado, o cronista da época Sebastião Rocha Pitta pontuou que o governador Pedro de Vasconcelos e Sousa era neto do conde de Castelo Melhor. Ver: Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*, p. 358. Luís dos Santos Vilhena não faz menção nenhuma ao título de conde, nem que o governador pertencia a essa casa nobiliárquica. Ver: Luís dos Santos Vilhena. *A Bahia no século XVIII*. v. 2. Salvador: Itapuã, 1969. p. 405.

¹¹² Luciano Figueiredo. A morte aos tributos! Viva ao rei. *Revista de História*, Niterói, s/v., set. 2007. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/impressoeresbelas/w-content/uploads/2017/02/Morte-aos-Impostos-Viva-o-Rei-Revista-de-Hist%C3%B3ria.pdf>. Acesso em: 27 de setembro de 2018.

¹¹³ Laura de Mello e Souza. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. p. 87-88.

guerra para expulsar os piratas guardar os mares das principais capitanias do Brasil¹¹⁴.

Na Bahia, as novas despesas com a segurança seriam compensadas com novas receitas. Contava-se com os ganhos fiscais advindos do Direito de saída dos escravizados para as minas, e com a cobrança da dízima alfandegária sobre as mercadorias manufaturadas que entrassem no porto de Salvador.

Assim, mais uma vez, a metrópole transferia o ônus da segurança do comércio colonial para a colônia. A Coroa considerava adequado o arranjo fiscal, pois seriam “os homens de negócio os maiores interessados na segurança das embarcações, e do ouro, que mandavam buscar pelos gêneros [sendo justo que] concorressem para uma despesa da qual se lhe seguiam tantas utilidades”¹¹⁵. Ressaltamos que, no Rio de Janeiro, a dízima já era cobrada desde 1699. Segundo Valter Fernandes, no ano de 1698, o governador Arthur de Sá e Meneses fez um apelo ao secretário de Estado do Reino sobre o reduzido efetivo da infantaria, o que deixava aquela praça desamparada de segurança. O governador, em 1699, comunicou tal situação à Câmara Municipal do Rio de Janeiro, que, por sua vez, encontrava-se sem meios financeiros para sustentar os novos investimentos na defesa. Como solução, os oficiais daquela câmara teriam oferecido ao rei a arrecadação da dízima sobre as mercadorias que entrassem na Alfândega da cidade, inclusive, sobre as mercadorias oriundas das próprias capitanias do Estado do Brasil¹¹⁶.

No caso da Bahia, a Câmara Municipal de Salvador já se via sobrecarregada pelo pagamento do soldo da infantaria sediada na capital da colônia e pela maior parte da contribuição para a Paz de Holanda e Dote da Rainha¹¹⁷. Sabendo das dificuldades dos habitantes da capitania da Bahia para pagar volumosos encargos tributários, que se acumulavam desde a Restauração, os camaristas entendiam que não havia condições para propor novos tributos. Portanto, diferentemente do Rio de Janeiro, os

¹¹⁴ Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. 3ª ed. Bahia: Livraria Progresso, 1950. p. 9.

¹¹⁵ *Ibidem*.

¹¹⁶ Valter Lenine Fernandes. *Império e colonização: Alfândegas e tributação em Portugal e no Rio de Janeiro (1700-1750)*. 2019. 202 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. p. 83.

¹¹⁷ Rafael da Silva Coelho. *A Bahia em suas negociações com a metrópole: tributação, dinheiro e açúcar na metade do século XVII*. 2019, 317f. Tese (Doutorado de História Econômica), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2019, p. 78-206 (caps. 2 e 3).

novos direitos passaram a ser cobrados por uma imposição um pouco mais explícita por parte da autoridade metropolitana.

Assim, o governador-geral, Pedro de Vasconcelos e Sousa, ao tomar posse em 1711, implantou o direito de saída de escravizados para as minas e reestabeleceu a cobrança da dízima¹¹⁸. O governador, apesar do clima de insurgência no Brasil, não tomou conhecimento da atmosfera conturbada da colônia¹¹⁹, e não percebeu o ambiente hostil e turbulento que imperava na praça de Salvador.

Nesse período, havia uma disputa entre os agentes mercantis por maior representação na Câmara Municipal. O grupo dos mercadores de loja percebeu que estava desprestigiado, ocupando um lugar secundário em relação aos homens de negócio de grosso trato, uma vez que somente estes eram representados nas reuniões para discutir os preços dos açúcares¹²⁰.

O grupo dos homens de negócio, apesar de ter ocupado parte substancial dos cargos municipais durante o século XVIII, em momento algum chegou a monopolizar esses ofícios. Durante o setecentos, o grupo dos proprietários rurais, ou seja, senhores de engenho, terras, gados e escravizados, ocupou, majoritariamente, os cargos de vereadores¹²¹.

O governador Pedro de Vasconcelos e Sousa, além de desconsiderar os problemas econômicos da Bahia, que vinham desde o século XVII, também não conhecia os danos que a descoberta do ouro estava causando à produção agrícola baiana. Some-se a isto, a possível confusão que causara a repentina saída de D. Lourenço Almada ao funcionamento do governo-geral.

Foi nesse cenário de disputas internas e de desorganização do governo que, em 17 de outubro de 1711, o governador-geral e capitão do Brasil, Pedro de Vasconcelos e Sousa, restabeleceu a dízima e impôs a cobrança do direito sobre a saída dos escravizados. Para ir às minas, seriam cobrados seis mil réis sobre cada cativo proveniente de Angola e três mil réis sobre os originários da Costa da Mina, já

¹¹⁸ Na documentação consultada, encontramos registros da cobrança da dízima alfandegária até a década de 1640. Até 1711 não encontramos menção sobre a cobrança da dízima, por essa razão trabalhamos com o termo restabelecimento, pois a dízima já havia sido cobrada na capitania da Bahia, mas em condições diferentes às que foram praticadas no século XVIII.

¹¹⁹ Sobre a Revolta dos Mascates, ver: Evaldo Cabral de Mello. *A fronda dos mazombos: Nobres contra Mascotes, Pernambuco, 1666-1715*. São Paulo: Editora 34, 2003. 464p.

¹²⁰ Maria Beatriz Nizza da Silva. *Bahia, a corte da América*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2010. p. 239.

¹²¹ Avanete Pereira Sousa. *A Bahia no século XVIII*. p. 99.

que, naquele momento, os últimos eram considerados pelas autoridades metropolitanas como inferiores e menos requisitados para o trabalho aurífero¹²².

Somadas às novas taxas, impostas pelo governador-geral, determinou-se um pesado aumento no do preço do alqueire de sal, que, de 480 réis, passou para 720. O sal era estanco da Coroa e estava sob contrato administrado por Manuel Dias Filgueira, lisboeta, e seu sócio Manoel Gomes Lisboa, ambos homens de negócio de grosso trato. Em nossa análise documental, estes mercadores também aparecem envolvidos no tráfico de cativos africanos¹²³.

Os homens de negócio da cidade de Salvador, ao saberem das novas taxas e do aumento do preço do sal, dirigiram-se, furiosamente, para a Câmara Municipal de Salvador, buscando explicações sobre as novas taxas, alegando ser insuportável o aumento da carga tributária e exigindo o cancelamento dos novos tributos e do aumento do preço do sal¹²⁴. Portanto, após conversarem, decidiram agir com moderação e transferiram a decisão sobre o assunto para dois dias depois¹²⁵. Eram liderados por João de Figueiredo da Costa, cuja alcunha era Maneta, um baiano, mercador de loja e contrabandista de escravizados¹²⁶.

Dois dias depois, em 19 de outubro de 1711, os homens de negócio seguiram acompanhados pelo juiz do povo, Cristóvão de Sá, que havia mandado tocar os sinos, convocando os principais da cidade para avaliar o assunto pendente¹²⁷. Em pouco

¹²² Carta de Pedro de Vasconcelos de Souza a Vossa Majestade sobre o tumulto que o povo da Bahia fez contra os novos impostos que Vossa Majestade mandou pôr no sal, escravos e fazenda; refere-se também à revolta do povo por querer que se expulsassem os franceses que ocupavam o Rio de Janeiro. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional Vol. XCVI. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 41-42. / Cartas régias de 27 de fevereiro de 1711. AHU_CU_097_Cód.246, fls. 293-294. Disponível em: <https://digitalq.ahu.arquivos.pt/viewer?id=1158847>. Acesso em: 10 de janeiro de 2020.

¹²³ De acordo com o site: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>, produzido por Florentino, Eltis e Richardson, Manoel Gomes Lisboa foi proprietário de 3 viagens para África. E Manuel Dias Filgueira como proprietário e capitão de viagens para compra de escravizados entre os anos de 1708 e 1709.

¹²⁴ Luciano Figueiredo. *Rebeliões no Brasil Colônia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005. p. 55.

¹²⁵ Registro da carta que escrevo ao Senado e a sua majestade sobre amotinação do povo. Cartas do Senado 1710-1730. Vol. 6. Documentos Históricos do Arquivo Municipal. Bahia: Prefeitura do Município de Salvador. p. 18.

¹²⁶ Registro da provisão porque se concede licença a Francisco Pereira Mendes do patacho Nossa Senhora da Luz e Santo Estevão para carregar para a Costa da Mina. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. LX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1943. p. 69-70.

¹²⁷ Não encontramos na documentação a participação do mercador de loja João Figueiredo da Costa no segundo levante popular que ocorreu na cidade de Salvador, no final de 1711. Logo, o segundo motim foi denominado por Sérgio Buarque de Holanda como motim do Patriota. Sobre o assunto ver: Pedro Octávio Carneiro da Cunha. "Política e administração de 1640 a 1763". In: Sérgio Buarque de

tempo, as ruas adjacentes ao palácio do governador, na Cidade Alta de Salvador, estavam tomadas pela população – entre eles, os homens de negócio, mercadores de lojas, alguns mestres de embarcações e marujos, soldados, alferes, além de gente de toda ordem. Aos gritos de “não quero tributos”, pediam o cancelamento do direito de saída dos escravizados para as áreas mineradoras e da dízima alfandegária, além da redução do preço do sal¹²⁸.

O governador-geral, Pedro de Vasconcelos e Sousa, diante de tal ação, pensou em usar as tropas, recorrendo à violência para dispersar o inquieto ajuntamento. Entretanto, foi advertido de que não havia soldados suficientes, de tal modo que resolveu mandar que a população se recolhesse em suas casas e voltasse outro dia para expor sua petição com súplica e não com desordem. Nas ruas, a multidão dos exaltados não atendeu a sua ordem, e o juiz do povo exigiu uma resposta do governador. Logo, Pedro de Vasconcelos e Sousa respondeu que deveriam levar suas súplicas ao rei D. João V e não a ele, que só fazia cumprir as ordens reais¹²⁹.

Segundo Maria Helena Ochi Flexor, em Salvador, o cargo de juiz do povo e mestres foi criado em meados do século XVII para representar os oficiais mecânicos, que eram artesões, ferreiros, marceneiros e trabalhadores manuais em geral¹³⁰. Era um cargo importante das Câmaras Municipais, sendo sua principal atribuição servir de canal para as demandas dos estratos sociais sem representação política na Câmara. A eleição para o cargo ocorria após a reunião dos chefes de oficinas e dos trabalhadores mecânicos da cidade de Salvador, elegendo doze “representantes” que tomariam parte nas sessões da Câmara. Com mandato de três anos, o juiz do povo era eleito entre estes doze “homens bons”¹³¹.

Embora representassem os oficiais mecânicos, o juiz do povo não se limitava a defender e atuar em assuntos relacionados a este grupo social. Ao que parece, cada vez mais, intrometia-se em assuntos que estariam fora de sua alçada. O cargo acabou

Holanda (dir). *História geral da civilização brasileira*. Tomo I – A época colonial. Volume 2. 4ª ed. São Paulo: Difel, 1977, p. 33.

¹²⁸ Gefferson Ramos Rodrigues. A ordem na baderna. *Revista Histórica da Biblioteca Nacional*. Disponível em: <https://www.historia.uff.br/impressoesrebelde/wp-content/uploads/2017/02/Ordem-na-baderna-Revista-de-Hist%C3%B3ria.pdf>. Acesso em: 18 de setembro de 2018.

¹²⁹ Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. p. 359-360.

¹³⁰ Maria Helena Ochi Flexor. Ofícios, manufaturas e comércio. In: Tamás Szmrecsányi (Org.). *História Econômica do Período Colonial*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec/ Edusp/ Imprensa Oficial SP, 2002. p. 175.

¹³¹ Affonso Ruy. *História da Câmara Municipal da cidade de Salvador*. Bahia: Câmara Municipal de Salvador, 1953. p. 174-175.

por ser visto como um fator de instabilidade da ordem e perturbador para o funcionamento da Câmara Municipal¹³².

O juiz do povo, Cristóvão de Sá, no motim do Maneta, estava alinhado aos interesses dos homens de negócio de grosso trato, mercadores de loja e senhores de engenho – os que seriam mais favorecidos pelo adiamento dos novos tributos. Tal atuação também beneficiou a população em geral, que seria prejudicada diretamente pelo aumento do preço do sal.

No episódio do motim liderado pelo Maneta, parte da população de Salvador, contrariada com a negação do governador em atender às suas súplicas, passou a gritar palavras insidiosas contra a figura do governador. Após deixarem a frente do palácio, muitos dirigiram-se para a residência do contratador do sal, a quem muitos dos mercadores da cidade teriam ódio, por sua “arrogância e orgulho”. Manuel Dias Filgueira foi contratador do sal e dos dízimos na Bahia, onde fizera grande fortuna; na metrópole, contratara os direitos do Paço da Madeira¹³³, repartição estabelecida em Lisboa e encarregada de tributar qualquer tipo de embarcação, além de frutas, armas, carvão, cortiça e mobiliário¹³⁴. Os líderes do motim acreditavam que Manuel Dias Filgueira teria persuadido autoridades em Portugal a estabelecer os novos tributos na Bahia¹³⁵.

Os amotinados atacaram a casa de Filgueira, uma das mais opulentas da Cidade Alta. O imóvel foi invadido a machadadas, tendo objetos quebrados, móveis jogados pela janela e os armazéns de sal e bebidas arrombados. As ruas próximas teriam sido inundadas por licores, azeite, vinhos e sal. O contratador estava fora do Brasil, e sua família conseguiu escapar da morte por pouco, tendo sido avisada da ação dos revoltosos a tempo de abandonar a residência¹³⁶.

¹³² Avanete Pereira Sousa. *Poder local e cotidiano: A Câmara de Salvador no século XVIII*. 1996. 214 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1996. p. 214.

¹³³ Carta de Pedro de Vasconcelos e Sousa à Vossa Majestade sobre o tumulto que o povo da Bahia fez contra os novos tributos que Vossa Majestade mandou pôr no sal, escravos e fazenda; refere-se também à revolta do povo por querer que se expulsassem os franceses que ocupavam o Rio de Janeiro. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. XCVI. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 42.

¹³⁴ Carta do provedor-mor da Fazenda Real do Brasil Luís Lopes Pegado em resposta a provisão sobre o requerimento de Manuel Dias Filgueira referente a grande perda que tinha tido nos dois contratos dos dízimos da capitania que arrematou nos anos de 1700 e 1705. Bahia, 1 de agosto de 1715. AHU_ACL_CU_005, Cx. 10, D. 807.

¹³⁵ Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. XCVI. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 42.

¹³⁶ Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. p. 36-361.

Prosseguindo com a destruição, os revoltosos foram à casa de Manoel Gomes Lisboa, sócio de Manuel Dias Filgueira, outro comerciante rico, que sofreu ação igual por parte dos amotinados. Sua casa foi invadida e lançaram pelas janelas tudo o que acharam de valor, inclusive, ouro em pó, que foi derramado e pisoteado na ladeira de acesso ao sobrado, no largo do convento de São Francisco¹³⁷. Nessa fúria popular, a casa de João Carnoto¹³⁸, homem rico e dono de várias casas em Salvador, também acabou sendo atacada.

A confusão foi tão grande que o governador Pedro de Vasconcelos e Sousa resolveu apelar para o bispo, a fim de que o ajudasse a acalmar a população exaltada. Foi então que D. Sebastião Monteiro da Vide reuniu os membros das irmandades e iniciou uma procissão, conduzindo o Santíssimo Sacramento e os símbolos sagrados da religião. O bispo se posicionou diante da multidão dos exaltados, exortando o povo a aquietar-se¹³⁹. A população, por respeito à religião, interrompeu os saques. Porém, passada a procissão, os amotinados retomaram o levante, empunhando armas. Cercaram o palácio e renderam o governador-geral aos gritos, ameaçando “reconhecer a vassalagem a outro senhor, senão fosse suspensa a execução dos novos tributos”¹⁴⁰. Exigiam também que o sal voltasse ao preço de 480 réis. E reivindicaram o perdão a todos envolvidos no motim.

O governador Pedro de Vasconcelos e Sousa, aconselhado por Dom Lourenço de Almada, que havia sido seu antecessor no cargo, percebeu que a situação tinha saído totalmente de seu controle. Receoso com o que poderia ainda ocorrer e sem força militar suficiente para sufocar o motim colonial, suspendeu o reestabelecimento da dízima alfandegária da Bahia, a cobrança do direito de saída sobre escravizados para as minas, e o aumento do preço do alqueire do sal. Por fim, perdoou todos os envolvidos no levante¹⁴¹. Assim terminou o motim do Maneta, uma desordem popular que restabeleceu a ordem antiga.

¹³⁷ *Ibidem*. p. 361.

¹³⁸ Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. XCVI. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 42.

¹³⁹ Luciano Raposo de Almeida Figueiredo. *Rebeliões no Brasil Colônia*. pp. 55-56.

¹⁴⁰ Biblioteca Nacional de Lisboa. Reservados. Fundo Geral, caixa 199, nº 47. *Apud* Luciano Raposo de Almeida Figueiredo. Protestos, revoltas e fiscalidade no Brasil colonial. LPH: *Revista de História* 5, nº 5, p. 56-87, 1995.

¹⁴¹ Cf. Maria Beatriz Nizza da Silva. *Bahia, a corte da América*. p. 242 / Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. p. 361.

Em dezembro de 1711, houve um segundo motim na cidade de Salvador. Divulgou-se a notícia de que o Rio de Janeiro tinha sido invadido por franceses. Guiados novamente pelo juiz do povo, Cristóvão de Sá, parte da população de Salvador, com destaque para os mercadores e homens de negócio, clamou ao governador que enviasse auxílio militar ao Rio de Janeiro, o que lhes foi negado, sob alegação de que não havia orçamento para reforço das tropas¹⁴².

Os amotinados, homens de negócio do grosso trato em sua maioria, reuniram-se na Câmara Municipal de Salvador e propuseram que se retirasse o valor guardado no convento de Santa Thereza e no colégio de Jesus. Muitas pessoas haviam depositado altas quantias nessas duas instituições para diversos fins, portanto, seria possível, então, tomar como empréstimo quantia suficiente para o auxílio militar. Posteriormente, os moradores da cidade e do Recôncavo pagariam o empréstimo de acordo com as possibilidades de cada um, cabendo a maior parte aos homens de negócio devido à importância dessa despesa para o comércio¹⁴³.

A proposta dos amotinados não foi aceita pelo governador. Pedro de Vasconcelos e Sousa se negou a enviar ajuda militar ao Rio de Janeiro, mesmo sendo avisado pelo governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, que havia notícias de que uma armada de corsários franceses estaria se preparando para atacar a Bahia¹⁴⁴.

Ao saberem da resposta negativa do governador-geral, o juiz do povo voltou a mandar tocar o sino. Repetiram-se as manifestações de outubro de 1711, desta vez, lideradas por Domingos da Costa Guimarães, Luís Chafet e Domingos Gomes, todos homens do ramo mercantil da cidade de Salvador. O principal deles era Domingos da Costa Guimarães, um mercador de loja que havia iniciado seus negócios no sertão baiano, precisamente, na região do Rio São Francisco¹⁴⁵. Acreditamos que devia atuar no abastecimento das áreas mineradoras, pois, em 1721, enviou para fora do Brasil

¹⁴² Alberto Lamego. Os motins do Maneta na Bahia. *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, Salvador, v. 55, p. 363-364, 1929.

¹⁴³ Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. p. 365.

¹⁴⁴ Carta do governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, ao rei D. João V, informando que tivera notícias que uma armada de corsários franceses se reparava para atacar a Bahia e, por isso, avisara ao governador-geral do Brasil, conde de Castelo Melhor, Pedro de Vasconcelos e Sousa, para que fossem tomadas as medidas necessárias para a defesa daquela capitania. Rio de Janeiro, 04 de dezembro de 1711. AHU_ACL_CU_017, Cx. 9, D. 945.

¹⁴⁵ Raphael Freitas Santos. *Minas com Bahia: mercados e negócios, em um circuito mercantil setecentista*. 2013, 371f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2013. p. 250-251.

3:456\$600 em ouro¹⁴⁶. Estava também envolvido com o tráfico de escravizados, aparecendo na documentação como proprietário de quatro viagens da Bahia para Costa da Mina¹⁴⁷. As manifestações apenas terminaram quando chegaram notícias de que os franceses haviam deixado o Rio de Janeiro¹⁴⁸.

Esse segundo levante teve uma conclusão diferente do motim do Maneta quanto à punição dos líderes. Na primeira revolta, que “verdadeiramente foi motim, por causa da desobediência às ordens reais”, o governador-geral perdoou os revoltosos. Já na segunda alteração, “nascida do zelo do serviço à Vossa majestade por quererem socorrer vigorosamente o Rio de Janeiro e verem que o governador o não procurava com a eficácia”, ou seja, não tomava as ações necessárias para proteção da colônia, “somente por haverem se excedido no modo faltando o respeito com a sua pessoa, se tem havido com tal empenho em castigar que parece para satisfazer a sua cólera em toda aquela cidade”, assim, condenou os três líderes com açoites, pagamentos de suas despesas e ao degredo¹⁴⁹.

Quando a metrópole foi informada dos motins ocorridos na Bahia, o Conselho Ultramarino considerou que faltou ao dito governador competência para resolver as questões, pois, episódio do motim do Maneta, deveria ter castigado os líderes com a severidade das leis reais. Segundo Lamego, os líderes do primeiro motim deveriam ser presos e enforcados, sem revogação dos impostos, mesmo não havendo soldados suficientes na infantaria. Caberia ao governador ter solicitado os Terços e a gente de guerra de navios, de maneira que protegesse o palácio e outros sítios para reprimir os amotinados por meio do medo¹⁵⁰.

Para os conselheiros ultramarinos, o governador não teve habilidade para lidar com os problemas coloniais e menos ainda com as alterações ocorridas na Bahia. O perdão concedido aos amotinados era nulo, pois nenhum governador poderia conceder perdão para aqueles delitos. Ainda ressaltaram a falta de estratégia política, já que, em nenhum momento, foi relatado que o governador-geral houvesse tentado

¹⁴⁶ *Ibidem*.

¹⁴⁷ Sobre os dados das viagens nas quais Domingos Guimarães da Costa aparece como proprietário cf. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em: 18 de março de 2020.

¹⁴⁸ Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. p. 365.

¹⁴⁹ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informou o governador-geral do Brasil Pedro de Vasconcelos acerca do castigo que mandara executar nos três principais autores e cabeças do segundo motim que houve na cidade da Bahia. Lisboa, 12 de janeiro de 1713. AHU_ACL_CU_005, Cx. 8, D. 709.

¹⁵⁰ Alberto Lamego. *Os motins do Maneta na Bahia*. p. 364.

persuadir os senadores da Câmara e demais autoridades do povo para a aceitação dos impostos, explicando suas necessidades e conveniência para segurança daquela capitania e para o comércio colonial. Em relação ao segundo motim, segundo os conselheiros, não houve razão para o governador agir com tanta severidade, uma vez que a sublevação nasceu do zelo dos vassalos em socorrer a capitania do Rio de Janeiro dos franceses e dos perigos que corria toda a colônia¹⁵¹.

O rei Dom João V, ao ser comunicado pelo Conselho Ultramarino dos procedimentos do governador-geral do Brasil, ordenou que soltassem os presos da segunda revolta, apagasse qualquer crime de seus nomes e que lhes fossem reestabelecidos em trabalhos nos quais pudessem fazer fortunas. Ciente da participação do juiz do povo, decidiu extinguir extinguindo o cargo de juiz do povo, alegando que a experiência havia mostrado ser esse cargo o estímulo para os motins, causando desserviço à Coroa e atrapalhando o sossego público da cidade¹⁵².

A própria Câmara Municipal de Salvador havia solicitado a extinção do cargo de juiz do povo, alegando que Cristóvão de Sá havia começado a interferir nos negócios camarários indevidamente, opinando sobre os preços dos gêneros em geral e dos impostos. Por fim, o cargo foi relacionado à conspirações contra a Coroa, o governador e a própria Câmara¹⁵³.

Assim, terminaram os dois motins ocorridos na praça de Salvador. Em nossa análise, no motim do Maneta, ficam evidentes as disputas entre os homens de negócio e os mercadores de loja. Segundo Maria Beatriz Nizza da Silva, a explosão violenta do motim do Maneta ocorreu pela diferença social entre os dois grupos¹⁵⁴, que buscavam maior representação na Câmara Municipal de Salvador.

Um questionamento permeia a rivalidade entre esses grupos. O que desejavam os mercadores de loja? Seria apenas maior representação na Câmara Municipal? Teoricamente, esse grupo queria poder de decisão e prestígio. Ao ter um representante na Câmara, um grupo social, além de ganhar prestígio, tinha a oportunidade de obter maiores lucros, uma vez que os preços de uma boa quantidade de mercadorias eram discutidos nas reuniões dos oficiais.

¹⁵¹ Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. XCVI. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 47.

¹⁵² Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. p. 364-366.

¹⁵³ Maria Helena Ochi Flexor. *Ofícios, manufaturas e comércio*. p. 175.

¹⁵⁴ Maria Beatriz Nizza da Silva. *Bahia, a corte da América*. p. 242.

Outro aspecto relevante nessa diferença social está atrelado, diretamente, ao comércio interno, mais propriamente ao abastecimento das áreas mineradoras. No nosso caso específico, ao tráfico de escravizados para as áreas mineradoras. Havia uma forte conexão dos homens de negócio do Rio de Janeiro e de Minas com os traficantes e capitães de navios da Bahia, que se destacavam no circuito negreiro em razão de os africanos da Costa da Mina serem os preferidos no mercado mineiro, além das facilidades que impulsionaram esse negócio, controlado e financiado pelos homens de negócios, residentes na Bahia, o que diminuiu a participação de intermediários portugueses¹⁵⁵.

No abastecimento das áreas mineradoras, os mercadores de loja foram adquirindo papel mais dinâmico, pois se dedicavam a outras atividades comerciais para além das lojas, diversificando, assim, os seus negócios. Com o florescer das Minas, a ação desses mercadores de lojas ultrapassou fronteiras, não se restringindo a uma praça mercantil, mas chegando a estabelecer conexões com outras partes da Bahia, com a região das minas, com o Rio de Janeiro e com São Paulo¹⁵⁶.

Esses conflitos eram vistos pela Coroa como perigos internos à manutenção das relações estabelecidas entre metrópole e colônia, ou seja, do próprio sistema colonial. Um conflito na colônia apresentaria diversas possibilidades de conclusão, nas quais os acordos e as alianças tendiam a oscilar ao sabor de circunstâncias nem sempre claras¹⁵⁷.

Acreditamos que os conflitos entre mercadores de lojas e os homens de negócio de grosso trato, residentes na cidade de Salvador eram partes das entranhas do sistema colonial, na qual um grupo passava a disputar com outro por questões mercantis. Dessa forma, a ação dos amotinados contra os contratadores do sal seria o reconhecimento de seu papel como colonos e de uma percepção, mesmo que inicial, da exploração metropolitana.

Entendemos que a liderança e ações do Maneta contra os homens de negócio lisboetas foi o modo de defesa dos seus interesses e uma tentativa de preservação do comércio com a Costa da Mina e com as áreas mineradoras. Os novos tributos

¹⁵⁵ Carlos Leonardo Kelmer Mathias. *As múltiplas faces da escravidão: o espaço econômico do ouro e sua elite pluriocupacional na formação da sociedade mineira setecentista, c. 1711 – c. 1756*. Rio de Janeiro: Mauad X/ FAPERJ, 2012. p. 129.

¹⁵⁶ Sobre os negócios dos mercadores Cf. Maria Aparecida de Menezes Borrego. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010. p. 105.

¹⁵⁷ Laura de Mello e Souza. *O Sol e a Sombra*. p. 81-84.

seriam uma forma de aumentar o controle e os ganhos metropolitanos sobre essas práticas mercantis, nas quais pequenos comerciantes como ele saíam em desvantagem frente aos homens de negócio de grosso trato, ou até mesmo, deveriam temer o monopólio do comércio de escravizados, através da criação de uma companhia, que seria vantajosa apenas para Coroa e homens de negócio metropolitanos.

Nesse cenário de disputas, diferenças sociais e violência colocaram a ordem da colônia em jogo. A obediência e a lealdade dos colonos à Coroa eram tênues e, como salienta Carla Maria Junho Anastasia, o motim do Maneta explicita que os colonos sabiam das obrigações da Coroa para com eles, chegando a ameaçar reconhecer outro rei, caso suas súplicas não fossem atendidas¹⁵⁸.

Para Laura de Mello e Souza, as insurreições ocorridas na primeira metade do século XVIII, como os motins da Bahia, eram perigos internos para o Estado português, uma vez que a capacidade dos amotinados em reproduzir tumultos mostrava o descontentamento com a administração e a política metropolitanas. Este problema fica evidente ao se considerar a artimanha de constranger os governadores a perdoar tais ações. Contudo, colonos não pensavam as revoltas em termos gerais, já que esses levantes se assentavam em “questões específicas e regionalmente circunscritas”, pois, com exceção dos letrados, a maioria dos vassallos ainda não tinha adquirido a percepção possível de uma certa unidade brasileira¹⁵⁹.

Em 1711, não se chegou a problematizar a questão da unidade do Brasil na Bahia. Mesmo no segundo motim, que teve a participação da elite baiana e da administração metropolitana, uma percepção geral de unidade não estava minimamente estabelecida. Contudo, havia anseios imprecisos quanto à coesão brasileira, pois o movimento quis livrar o Rio de Janeiro da invasão dos franceses – os baianos mobilizados estavam preocupados em defender seus negócios com aquela praça e em livrar sua capitania de invasão semelhante¹⁶⁰.

Para Raphael Freitas Santos, os motins de 1711 e as disputas entre os agentes mercantis marcaram o início da atuação dos negociantes luso-brasileiros como uma

¹⁵⁸ Carla Maria Junho Anastasia. Direito e motins na América portuguesa. *Revista Justiça e História*, v. 1, nº 1 e 2. Disponível em: https://www.tjrs.jus.br/export/poder_judiciario/historia/memorial_do_poder_judiciario/memorial_judiciario_gaucho/revista_justica_e_historia/issn_16765834/v1n1_2/doc/02_Carla_Maria_Anastasia.pdf. Acesso em: 20 de novembro de 2019.

¹⁵⁹ Laura de Mello e Souza. *O Sol e a Sombra*. p. 82-109.

¹⁶⁰ *Ibidem*, p. 104-105

corporação. Um forte grupo mercantil atuava na Bahia em torno de seus interesses corporativos. Os atos dos amotinados serviram para mostrar à metrópole o poder de coesão e organização desse grupo, assim como sua disposição para atender às demandas de Portugal na defesa do Brasil¹⁶¹.

Dessa forma, o motim do Maneta não foi apenas um levante dos moradores de Salvador contra os novos tributos, mas um movimento que colocou em xeque a condição dos colonos como vassalos. Os motins ocorridos na Bahia expuseram “os limites interpostos à ação metropolitana pelos colonos”¹⁶² e revelaram o enfraquecimento de Portugal para preservar suas colônias da cobiça dos estrangeiros¹⁶³.

Retornando ao estabelecimento do direito de saída dos escravizados para as Minas, constata-se que o tributo seguiu sendo coletado em Pernambuco e no Rio de Janeiro em 1711 cobrando-se seis mil réis sobre os africanos vindos dos portos de Angola, e três mil sobre os da Costa da Mina¹⁶⁴.

A depender da origem dos cativos, além de valores distintos, a forma de cobrança também era diferente. Enquanto os escravizados da Costa da Mina eram cobrados por cabeça, o mesmo tributo sobre os angolanos era taxado por peça-da-Índia¹⁶⁵. A peça-da-Índia era a unidade de medida de carregamento do tráfico negreiro de Angola para o Brasil: dividia-se em quatro categorias principais: cria, de 4 a 8 anos de idade; moleque e molecas, de 8 a 18 anos; adulto, de 18 a 35 anos, que era a peça, ou seja, o cativo adulto na plenitude de sua aptidão física; e os qualificados como velhos, que podiam render serviços, mas sem a força de uma peça, nem sua expectativa de vida¹⁶⁶.

¹⁶¹ Raphael Freitas Santos. *Minas com Bahia: mercados e negócios, em um circuito mercantil setecentista*. p. 234-235.

¹⁶² Carla Maria Junho Anastásia. *Direito e motins na América portuguesa*. p. 5.

¹⁶³ Laura de Mello e Souza. *O Sol e a Sombra*. p. 106.

¹⁶⁴ Carta régis restabelecendo novas providências sobre a venda e remessa de escravos africanos para as Minas. 27 de fevereiro de 1711. *Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*. Vol. XLIX. São Paulo: Arquivo do Estado de São Paulo, 1929, p. 7-8. Angelo Alves Carrara. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil, século XVIII: Minas Gerais, Bahia. Pernambuco*, p. 232-233.

¹⁶⁵ Cartas régias de 27 de fevereiro de 1711. AHU_CU_097_Cód.246, fls. 293-294. Disponível em: <https://digitarq.ahu.arquivos.pt/viewer?id=1158847>. Acesso em: 10 de janeiro de 2020

¹⁶⁶ Heitor P. de Moura Filho. A precisão do padrão “peça da Índia” como indicador qualitativo de idade. *Anais do 8º Encontro escravidão e liberdade no Brasil meridional*, Porta Alegre (UFRGS), de 24 a 27 de maio de 2017. Disponível em: <http://www.escravidaoliberdade.com.br/site/images/8encontro/Txtos8/heitormourafilho.pdf>. Acesso em: 8 de dezembro de 2019.

Essa distinção na cobrança do tributo entre os escravizados de Angola e os da Costa da Mina ocorria porque as autoridades metropolitanas acreditavam, a princípio, que os cativos vindos da Costa da Mina, os denominados “minas”, eram inferiores e menos concorridos para o trabalho aurífero. Consideramos que essa diferença de valores era para valorizar o cativo angolano, a fim de deslocar o comércio negreiro com o Golfo de Benin, onde se pagava taxa aos estrangeiros, para os portos de Angola, cujas taxas eram cobradas pela Coroa de Portugal¹⁶⁷.

Precisamente, ao superestimar o cativo de Angola e inferiorizar o escravizado da Costa da Mina, a Coroa agiria contra a lógica do mercado, na qual os compradores buscavam adquirir a “mercadoria” nos mercados mais baratos, ou seja, os colonos iam buscar resgatar cativos na parte da África em que pagavam menor valor. Entretanto, observamos que a lógica da Coroa era desqualificar o escravizado chamado “mina” para a extração aurífera e valorizava os “angolas” na tentativa de diminuir o comércio bilateral entre Bahia e Costa da Mina. Consequentemente, esperava reforçar o comércio triangular entre Lisboa, Angola e Brasil, uma das bases do comércio colonial português, sem comprometer a expansão da mineração e a produção agrícola na colônia. Os agentes mercantis exportariam produtos manufaturados de baixo valor para Angola, onde seriam pagos com escravizados; com os rendimentos da venda de cativos, enviados ao Brasil, obter-se-ia gêneros coloniais, que, por sua vez, eram destinados aos mercados europeus.¹⁶⁸

Voltando à Bahia da década de 1710, o governador-geral, Pedro de Vasconcelos e Sousa, descontente com a Bahia, tratou de solicitar à metrópole o envio de seu sucessor. O pedido logo foi atendido, pois era conveniente ao serviço real a substituição de um governador que não teve desenvoltura para lidar com os problemas da colônia¹⁶⁹.

O pedido de Pedro de Vasconcelos e Sousa só foi atendido em 1714. Para sucedê-lo, foi nomeado Pedro António Noronha de Albuquerque e Sousa, o marquês

¹⁶⁷ Sobre o comércio negreiro na Costa da Mina entre o final do século XVII e início do séc. XVIII, ver: Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo*. p. 10-63.

¹⁶⁸ Jean Baptiste Nardi. *Sistema colonial e o tráfico negreiro: novas interpretações da História brasileira*. Campinas: Pontes, 2002. p. 23.

¹⁶⁹ Carta do governador-geral do Brasil, Pedro de Vasconcelos e Souza, ao rei D. João V solicitando nomeação do seu sucessor, devido estar terminando o seu mandato. Bahia, 25 de setembro de 1713. AHU_ACL_CU_005, CX. 9, D. 721.

de Angeja, com título de vice-rei e capitão-geral de mar e terra do Estado do Brasil¹⁷⁰. Além de governar para fortalecer e manter o poder do Estado metropolitano no Brasil, sua missão mais específica era resolver as pendências deixadas pelo seu antecessor, dentre as quais: impor a cobrança da dízima, o direito de saída dos escravizados para as minas.

1.3 A imposição negociada de novos tributos na Bahia: a dízima e o direito de saída dos escravizados para as Minas

Em 13 de julho de 1714, o marquês de Angeja assumiu como vice-rei do Estado do Brasil. Tinha por propósitos estabelecer o direito de saída de escravizados da Bahia para as minas e a cobrança de 10% sobre as mercadorias manufaturadas, oriundas do Reino, que entrassem no porto de Salvador. Foi escolhido por ser um administrador com experiência em assuntos coloniais e hábil em negociar com os vassalos¹⁷¹. O Conselho Ultramarino havia instruído o rei D. João V que o novo governador deveria ter “requisitos ponderados de autoridade, prudência e indústria e ser agradável àqueles povos e com razões da sua própria conveniência e conservação os persuadissem a aceitarem os novos impostos”¹⁷².

Segundo Miguel Dantas da Cruz, a urgência em impor os novos tributos era necessária porque, em 1712, D. João V procurou, junto ao Conselho Ultramarino, uma solução para as novas taxas. Contudo, tal solução foi considerada inexistente pelos conselheiros. A Coroa necessitava de novas receitas por conta dos gastos com guerra da Sucessão Espanhola. Logo, a Bahia, como cabeça do Estado do Brasil, não ficaria ileso às novidades projetadas na metrópole. Além das demandas fiscais metropolitanas, eram urgentes os gastos com a segurança da própria capitania. Como a dízima alfandegária e o direito de saída de escravizados para as minas já eram cobrados no Rio de Janeiro e Pernambuco, por uma questão de equidade os baianos já poderiam esperar um aumento da carga fiscal durante o governo do vice-rei.¹⁷³.

¹⁷⁰ Provisão do rei D. João V da nomeação do marquês de Angeja, Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa, para o cargo de vice-rei e capitão-general de mar e terra do Estado do Brasil. Lisboa, 7 de abril de 1714.

¹⁷¹ Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. p. 369-370.

¹⁷² Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. XCVI. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 49.

¹⁷³ Miguel Dantas da Cruz. *Um império de conflitos: O conselho ultramarino e a defesa do Brasil*. Lisboa: Imprensa de Ciências, 2015. p. 228-229.

O Conselho Ultramarino entendia que, por ordem do rei, o novo governador do Brasil deveria mostrar aos moradores da Bahia o grande perigo de serem invadidos por estrangeiros. Era necessário convencer os súditos da Bahia a seguirem o exemplo dos moradores do Rio de Janeiro que, voluntariamente, quiseram socorrer a defesa daquela praça à sua própria custa, uma vez que o Reino estava “tão exausto de cabedais e tão oprimido com o peso da guerra”. Portanto, como a colônia não contribuía com os custos militares de Portugal na Europa, não seria justo, nem possível, que a metrópole suportasse também a construção de fortificações na Bahia e pagasse pelas guarnições dos soldados¹⁷⁴.

E como os novos tributos, para segurança da colônia, já eram praticados no Rio de Janeiro e em Pernambuco há anos, o Conselho Ultramarino considerava descabido a Bahia, capital do Estado do Brasil e tão estimada pela metrópole, recusar-se a aceitar as novas taxas, em benefício próprio, sendo sua recusa uma falta de fidelidade, zelo e lealdade com a Coroa portuguesa¹⁷⁵. Os gastos com a segurança da Bahia se concentrariam na melhoria das suas fortificações, na construção de naus de guarda-costas e, principalmente, no pagamento do soldo da infantaria.

Em 1713, os vereadores de Salvador conseguiram livrar a Câmara da responsabilidade de pagar a infantaria, que pesava sobre a instituição desde a repactuação fiscal de 1652. Consequentemente, D. João V decidiu transferir a administração dos tributos reais cedidos à Câmara Municipal de Salvador para a Fazenda Real, uma receita com qual os camaristas utilizavam para o pagamento da tropa. Dentro de processo de centralização, o Conselho Ultramarino, junto ao rei, estava revendo o protagonismo administrativo e político das Câmaras Municipais em todo Império Português. O rompimento do acordo fiscal de 1652 aumentou a responsabilidade do marquês de Angeja em convencer a Câmara da Bahia, os homens de negócio e as figuras de prestígio da capitania sobre a importância de aceitarem os novos tributos.

¹⁷⁴ Carta de Pedro de Vasconcelos e Sousa a vossa majestade sobre o tumulto que o povo da Bahia fez contra os novos impostos que vossa majestade mandou pôr no sal, escravos e fazenda; refere-se também à revolta do povo por querer que se expulsassem os franceses que ocupavam o Rio de Janeiro. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. XCVI. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 49.

¹⁷⁵ Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. XCVI. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 50.

Nesse imbróglio, o vice-rei reuniu os vereadores da Câmara Municipal de Salvador e os denominados “homens bons” de cidade, usando de “suavidade e cautela”, para negociar a imposição do direito de saída de escravizados e da dízima. Antes que houvesse oposições, o marquês de Angeja lembrou da benevolência do rei para com a população da Bahia por conta dos tumultos de 1711; os vassalos da Bahia poderiam ser castigados por sua falta obediência. Isto posto, o vice-rei deveria tratar do assunto principal: a executar as ordens reais, isto é, a imposição dos novos tributos, pelos meios que fossem mais convenientes¹⁷⁶.

Perante o exposto, os “homens bons” logo trataram de advertir que não houve participação de nenhum português nascido na Bahia e representante da Câmara nas alterações, ou que fossem contra a aceitação e a execução dos novos tributos. Salientaram também que o marquês de Angeja poderia estabelecer o que o rei ordenava, pois tratariam de obedecer¹⁷⁷.

Segundo Sebastião Rocha Pitta, não houve, no motim do Maneta, participação “dos filhos do Brasil, que entre tão numerosa gente, quanto concorreu para essa alteração se não achasse pessoa algum natural deste Estado”, salvo a participação de “alguns oficiais mecânicos, que das suas tendas foram levados pelos amotinados porque estes foram todos filhos do Reino, unindo a si alguns estrangeiros de várias nações que se achavam na cidade”¹⁷⁸. Informação essa confirmada pela Câmara, que acresceu a não participação da “nobreza”, de modo que entendemos referir-se aos senhores de engenhos, assim, os motins da Bahia não foram de natureza nativista.

Logo, o vice-rei deixou claro que não reuniu tais homens para discutir a aprovação da cobrança da dízima e do direito de saída dos escravizados para as Minas, dado que suas imposições eram inevitáveis, por ser uma ordem real. O objetivo era, por autorização de D. João V, debater a forma da arrecadação dos novos impostos¹⁷⁹.

Os homens presentes aceitaram os novos tributos, mas ressaltaram que eles representavam a miséria da Bahia e de seus moradores. Salientaram ainda a única preocupação do quanto as novas taxas prejudicariam a população, pois os

¹⁷⁶ Carta do vice-rei e capitão-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa [ao D. João V] referente ao estabelecimento da dízima de alfândega e diretos dos escravos que vão para as minas. Bahia, 13 de julho de 1714. AHU_ACL_CU_005, Cx. 9, D. 744.

¹⁷⁷ *Ibidem*.

¹⁷⁸ Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. p. 361-362.

¹⁷⁹ *Ibidem*.

mercadores aumentariam os preços das mercadorias para sanar o ônus das novas cobranças. E tentaram negociar com o marquês de Angeja a promessa de que, após a imposição da nova carga tributária, não houvesse a criação de novos impostos, pois poderiam ser vítimas da mesma violência coletiva que ocorreu no motim do Maneta¹⁸⁰.

O vice-rei não se comprometeu a atender à reivindicação dos daqueles “homens bons”, os quais ainda forma lembrados de que impor limites à cobrança de impostos reais não caberia nem aos luso-brasileiros, nem à Câmara. E foi justamente para tentar contornar futuros conflitos que o vice-rei convocou não os homens de negócio de grosso trato, que residiam na Cidade Alta de Salvador, como também os ditos mercadores de loja da parte baixa da cidade, especialmente, da Praia¹⁸¹. As diferenças sociais entre os dois grupos foi um dos fatores que levaram a eclosão dos conflitos de 1711.

Assim, diante dos principais homens de negócio das partes alta e baixa de Salvador, o vice-rei impôs a cobrança da dízima e o direito de saída de escravizados. As novas receitas fiscais serviriam para custear as melhorias das fortificações, a construção de naus de guerra para guardar as costas e o sustento da infantaria.

A imposição da dízima foi negociada com os homens de negócio, a quem coube elaborar a pauta alfandegária, a qual foi feita com valores diminutos aos praticados naquela capitania e em todo Brasil. Algo que foi percebido pelo marquês de Angeja, mas não fez reparos, por considerar que devia agir com moderação, uma vez que, naquele momento, era mais importante a imposição do tributo¹⁸².

Quanto ao direito dos escravizados, que iam da Bahia para as regiões mineiras, entendemos que sua imposição não foi negociada, visto que o novo tributo foi estabelecido e reformulado pelo vice-rei. Na reunião com os homens importantes de Salvador, apenas um senhor de engenho implorou para não estabelecer tal cobrança, mas, como todos demais aceitaram, ficou vencido pela da utilidade do direito¹⁸³.

No processo de “negociar” os novos tributos, o marquês de Angeja teve um papel central. Nesse processo, entende-se que o título de vice-rei teve um peso

¹⁸⁰ Carta do vice-rei e capitão-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa [ao D. João V] referente ao estabelecimento da dízima de alfândega e direitos dos escravos que vão para as minas. Bahia, 13 de julho de 1714. AHU_ACL_CU_005, Cx. 9, D. 744.

¹⁸¹ *Ibidem*.

¹⁸² *Ibidem*.

¹⁸³ *Ibidem*.

simbólico, ainda que, no cotidiano das questões administrativas, as atribuições não fossem diferentes das do governador-geral.

Miguel Dantas da Cruz ressalta que a carta patente concedida ao vice-rei reforçou a autoridade com que Pedro António Noronha e Sousa assumiu o posto em sua chegada na Bahia. Com competências reforçadas em vários domínios, ampliou os seus poderes como administrador colonial em relação às questões fiscais. Sendo o terceiro vice-rei do Brasil, Angeja teve seu governo marcado pela hostilidade com que tratava o Conselho Ultramarino¹⁸⁴.

A autoridade concedida ao vice-rei era desconhecida do Conselho Ultramarino e sua honra junto ao rei Dom João V permitiu a ele evitar a comunicação com os conselheiros, formar regimento e governar com estreito controle da Fazenda Real. Com isso, foi possível transferir para a segurança da colônia rendimentos que deveriam ir para o Conselho. Por sua parte, o Conselho Ultramarino considerava que o marquês de Angeja favorecia repartições que queriam tirar proveito das riquezas do Brasil e falhava no socorro aos vassalos¹⁸⁵. A autonomia de Angeja em relação aos conselheiros foi materializada por sua atuação no processo de imposição dos novos tributos, que encaminhou sem consultar a instituição ultramarina.

Tanto o historiador Sebastião Rocha Pitta quanto Luís de Vilhena elogiavam o governo do vice-rei. Pontuaram que este, além de impor as novas taxas, construiu três naus de guerra para guardar as costas; edificou a segunda casa da moeda da Bahia; melhorou fortificações; e reedificou trincheiras e engenhos¹⁸⁶.

O viajante francês Guy Le Gentil La Barbinais, no relato de sua passagem pela cidade de Salvador, em 1717, destacou a figura do marquês de Angeja e seu governo. O governo do vice-rei, segundo o viajante, era considerado muito rígido e tinha desaprovação de muitos homens na colônia, pois Angeja condenava os assassinos e ladrões à morte, coisa rara nas terras do Brasil. E destacou que o rei D. João V, ao saber das infinitas transgressões ocorridas no Estado do Brasil, nomeou o marquês

¹⁸⁴ Miguel Dantas da Cruz. *Um império de conflitos: O conselho ultramarino e a defesa do Brasil*. p. 243. / Cf. Nuno Gonçalo Monteiro. Governadores e Capitães-Mores do Império Atlântico Português no século XVIII. In: Maria Fernanda Bicalho; Vera Lúcia Amaral Ferlini. *Modos de governar*. São Paulo: Alameda, 2005. p. 101-103.

¹⁸⁵ Miguel Dantas da Cruz. *Um império de conflitos: O conselho ultramarino e a defesa do Brasil*. p. 244-250.

¹⁸⁶ Luiz dos Santos Vilhena. *Recopilação de notícias Soteropolitanas e Brasíliaas (1802)*. Apresentação, notas e comentários de Braz do Amaral. Salvador, BA: Imprensa Oficial do Estado, 1921. p. 420. / Sebastião Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. p. 371-375.

de Angeja por suas qualidades administrativas e por ser descendente dos Bragança¹⁸⁷.

Le Barbinais ainda relata que Angeja lhe confidenciou não tomar nenhuma decisão sem consultar o Conselho Ultramarino, pois temia ser mal interpretado por pessoas que não gostavam de seu governo¹⁸⁸. Essa última informação desencontra da autonomia do marquês em relação ao Conselho Ultramarino, defendida pelo historiador português Miguel da Cruz. Por outro lado, devemos considerar que, talvez, o vice-rei deu esse depoimento ao viajante francês por ele ser estrangeiro e assim evitar atender seus pedidos e limitar sua circulação na capital do Estado do Brasil.

Pressupomos que a autoridade adquirida por Pedro António de Noronha, revestida com o título de vice-rei, fez parte de uma negociação com a Coroa para que ele aceitasse governar a colônia. O marquês de Angeja foi uma peça importante para a estratégia absolutista da Coroa no Brasil. Por meio dele, D. João V tentaria colocar sobre dos moradores do Brasil uma parte ainda maior do ônus da segurança da colônia, ao mesmo tempo em que restringia os poderes das instituições locais, como a Câmara, e aumentava o controle sobre o comércio colonial.

Retornando ao direito de saída dos escravizados, sua imposição seguiu a provisão de 1711, que permitia comercializar os cativos da Costa da Mina, Angola e mais partes, que não estivessem alocados no serviço dos engenhos, lavouras e fazendas, com exceção dos escravos considerados perversos, sendo os seus proprietários obrigados a repô-los. E caberia as mesmas sanções estabelecidas em 1711 nas demais capitanias.

A forma de cobrança foi alterada em 1714 pelo marquês de Angeja, pois houve entendimento da realidade colonial e da preferência dos mineradores pelos cativos da Costa da Mina, igualando o valor da tributação e acabando com a diferença entre os cativos vindos da Angola e da Costa Mina. A arrecadação e a fiscalização do tributo ficaram sob responsabilidade da Provedoria da Fazenda.

Com a imposição do direito de saída dos escravizados para as áreas mineradoras e as modificações na forma de arrecadação do dito tributo, a metrópole pretendia fiscalizar e organizar o comércio de cativos para regiões mineradoras. O

¹⁸⁷ Le Gentil La Barbinais. *Nouveau Voyage autour du monde*. Amsterdã: Pierre Moitié, 3 Tomos, 1727, Vol. 2. In: Jean Marcel Carvalho França. *A construção do Brasil na literatura de viagem dos séculos XVI, XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: José Olympio; São Paulo: UNESP, 2012. p. 523.

¹⁸⁸ Le Gentil La Barbinais. *Nouveau Voyage autour du monde*. Amsterdã. p. 524.

abastecimento das minas não deveria provocar falta de braços para a produção mais rendosa e principal para as receitas da Fazenda Real, que era a produção agrícola, mais especificamente a do açúcar.

A reorganização do tráfico negreiro pela metrópole instaurou um sistema fiscal altamente lucrativo¹⁸⁹. Adaptando-se a uma nova dinâmica do processo colonizador, provocada pela expansão da mineração cuja demanda por mão de obra era crescente, a Coroa supriu a diminuição do controle sobre o tráfico triangular (Portugal-África-Brasil), uma vez que desde o século XVII já havia permitido o tráfico negreiro com o Golfo de Benin, onde os mercadores da Bahia pagavam taxas aos holandeses¹⁹⁰. Deste modo, cuidava-se do necessário abastecimento de braços para os engenhos, lavouras e lavras, enquanto a Fazenda Real aumentava sua arrecadação.

O comércio bilateral dos negociantes da praça da Bahia com os holandeses na Costa da Mina ocorria por conta da necessidade de mão de obra africana para o sistema de exploração colonial, isto é, a colonização do Brasil desenvolveu-se sobre bases escravistas e, em certos momentos, o tráfico com as possessões portuguesas na África não era suficiente. O acúmulo de receitas geradas pelos africanos escravizados, seja na produção agrícola, seja nos tributos que seu comércio rendia, reforçavam o poder absolutista da Coroa tanto na colônia como na metrópole¹⁹¹.

¹⁸⁹ Jean Baptiste Nardi. *Sistema Colonial e tráfico negreiro: novas interpretações da história brasileira*. Campinas: Pontes, 2002. p. 29.

¹⁹⁰ Gustavo Acioli Lopes. *A fênix e o Atlântico: a capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1750)*. São Paulo: Alameda, 2018, p. 97-107; 221-226.

¹⁹¹ Fernando A. Novais. *Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial (séculos XVI-XVII)*. 8ª ed. São Paulo: Hucitec, 2018. p. 78-89.

CAPÍTULO 2 - O direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras

O presente capítulo tem por objetivo apresentar as diretrizes da arrecadação e fiscalização, na Bahia, do tributo sobre a saída dos escravizados para áreas mineradoras e outras partes. Além disso, procura explicar como tais diretrizes incidiram também sobre a cobrança do mesmo tributo nas capitanias do Rio de Janeiro e de Pernambuco. E elucidar como a administração colonial tentou minimizar os problemas da cobrança do tributo e melhorar a fiscalização, pois, com o passar do tempo, foram aparecendo diversas formas de descaminhos e outros problemas relacionados ao tráfico de escravizados.

A permissão de comercializar escravizados da Bahia para as áreas mineradoras reforçou o tráfico negreiro, seja interno ou externo à colônia, e incrementou as divergências na capitania. A elite rural, que defendia a proibição da saída dos escravizados da Bahia para a exploração aurífera, disputava os braços escravizados com o setor mercantil ligado ao tráfico, que se beneficiava do comércio de cativos para as áreas mineradoras.

Também abordaremos a rivalidade entre os homens de negócio “brasílicos” e metropolitanos, envolvidos no setor mercantil do tráfico negreiro. O grupo metropolitano, insatisfeito com o comércio bilateral que ocorria entre Bahia e Costa da Mina, considerava que as bases do exclusivo metropolitano estavam a ser burladas e, portanto, havia uma indevida perda financeira e de mercado. Então, tentaram organizar uma companhia do comércio para atuar no tráfico. Em oposição aos “brasílicos” criaram a Mesa do Bem Comum dos Negociantes da Bahia¹⁹², com o apoio

¹⁹² A Mesa do Bem Comum dos Negociantes era uma associação dos comerciantes, que seguia os parâmetros da Mesa do Bem Comum dos Negociantes de Lisboa. Houve também uma Mesa do Bem Comum dos Negociantes no Rio de Janeiro a partir de 1751, que durou poucos anos, pois, na década de 1750, essas instituições foram suplantadas pelas Mesas de Inspeções do açúcar e do tabaco. Sobre a Mesa do Bem Comum da Bahia, ver: Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos*, p. 67. / Sobre a Mesa do Bem Comum dos Negociantes do Rio de Janeiro, consultar: Nireu Cavalcanti. *O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da invasão francesa até a chegada da corte*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004. p. 307-312. Sobre a mesa de Inspeção do açúcar e do Tabaco da Bahia ver: Idelma Aparecida Ferreira Novais. *A mesa de inspeção do açúcar e tabaco da Bahia, 1751-1808*. 2016, 266f. Tese (Doutorado de História Econômica), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2016.

do vice-rei Vasco César Fernandes de Meneses, para a defesa da autonomia desse ramo do comércio colonial.

Outros problemas que assolaram o tráfico negreiro interno para áreas mineradoras foram o descaminho da “mercadoria viva” e as queixas de falta de mão de obra para os engenhos e lavouras. Tentaremos, com base em estimativas da quantidade de escravizados que entraram no porto de Salvador e a que foram para áreas mineradoras, compreender se, de fato, houve carestia de escravizados para os engenhos e lavouras da Bahia, ou se as reclamações de falta de braços eram fruto das divergências sobre a melhor forma de exploração da terra.

Apresentaremos as razões que levaram ao aumento do tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras e quais consequências esse aumento causou na capitania da Bahia, assim como o posicionamento dos traficantes negreiros internos, dos senhores de engenhos e da Coroa sobre a nova alteração do direito.

2.1 Diretrizes para arrecadação e fiscalização do tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras

Em julho de 1714 começou a ser efetuada a cobrança do direito de saída dos escravizados do porto de Salvador para as minas do Centro-Sul. A tributação era cobrada e administrada pela provedoria da Fazenda Real, que permitiu aos moradores da Bahia levar, sem restrição de quantidade estipulada, os escravizados que desejassem para o serviço aurífero, vindos de qualquer parte da África ou aqueles nascidos no Brasil, desde que não estivessem empregados no trabalho das lavouras e engenhos, com exceção daqueles considerados inaptos ou perigosos.

A ordem real determinava que se cobrassem seis mil réis (6\$000) por peça de Índia dos africanos escravizados da Angola e três mil e quinhentos réis (3\$500) pelos cativos oriundos da Costa da Mina, “por serem inferiores e menos capazes¹⁹³ para

¹⁹³ Segundo Antonil eram atribuídas características e caráter às diversas etnias dos africanos, trazidos para o Brasil, sendo os africanos de Angola tidos como os mais capazes de aprender ofícios mecânicos, os que vinham do Congo eram tidos como industriais e bons para os serviços domésticos, mecânicos e nos engenhos, os minas e os ardás eram considerados robustos, enquanto que os de São Tomé eram vistos como fracos. De acordo com Luís Viana Filho, o “negro de Mina” passou a ser classificado

aquele comércio e trabalho”, indiferente da cobrança ser por cabeça ou peça de Índia¹⁹⁴. Com dúvidas acerca do valor dos cativos, o vice-rei verificou com os ministros da Fazenda Real e da Alfândega da Bahia o que ocorria na prática. Constatou que os escravizados, oriundos da Costa da Mina, eram os mais estimados e preferidos para o trabalho aurífero e, portanto, tinham um preço mais elevado do que os cativos vindos de Angola¹⁹⁵.

Ainda que o reino de Angola pudesse fornecer escravizados em grandes quantidades, a maioria dos mineradores não os queria, pois era consenso a preferência pelos oriundos do Golfo de Benin, em razão de possuírem conhecimento técnico e avançado das atividades mineradoras¹⁹⁶. Segundo Charles Boxer preferência se voltava para os escravizados exportados, especialmente, de Ajudá, por serem mais fortes e vigorosos do que os bantos e por acreditar também terem eles poder quase mágico para descobrir ouro¹⁹⁷.

Quando o marquês de Angeja consultou as pessoas que entendiam desse comércio e os oficiais da Fazenda Real, tomou conhecimento de que os direitos alfandegários na Bahia sobre os escravizados eram cobrados por cabeça e não por peça da Índia, com exceção dos cativos, que traziam crianças de colo, ou seja, menores de quatro anos¹⁹⁸. Após averiguações, o marquês de Angeja, fundamentado nos poderes concedidos a ele pelo rei Dom João V, resolveu adequar melhor a forma de arrecadação do direito de saída dos escravizados para as minas¹⁹⁹. Determinou que se cobrassem quatro mil e quinhentos réis, sem que fossem levados em

como superior aos de Angola na virada do século XVII para o XVIII, em virtude de sua habilidade e prática para a extração de ouro.

¹⁹⁴ Carta do vice-rei e capitão-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa [ao D. João V] referente ao estabelecimento da dízima de alfândega e diretos dos escravos que vão para as minas. Bahia, 13 de julho de 1714. AHU_ACL_CU_005, Cx. 9, D. 744.

¹⁹⁵ Carta que se escreveu ao juiz da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. LXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1945. p. 183-184.

¹⁹⁶ Francisco Vidal Luna, Iraci del Nero da Costa e Herbert S. Klein. *Escravidão em São Paulo e Minas Gerais*. São Paulo: EDUSP / Imprensa Oficial, 209. p. 18.

¹⁹⁷ C. R. Boxer. *A idade de ouro da Bahia*. p. 195.

¹⁹⁸ Carta do vice-rei e capitão-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa [ao D. João V] referente ao estabelecimento da dízima de alfândega e diretos dos escravos que vão para as minas. Bahia, 13 de julho de 1714. AHU_ACL_CU_005, Cx. 9, D. 744. Bahia, 13 de julho de 1714.

¹⁹⁹ *Ibidem*.

consideração idade, sexo e lugar de origem²⁰⁰. Esperava, assim, evitar a confusão na avaliação e os descaminhos²⁰¹.

O problema da tributação sobre o comércio dos escravizados já preocupava Angeja desde antes de embarcar para o Brasil. Em reunião com conselheiros ultramarinos, o assunto foi discutido e o marquês recebeu instruções sobre como agir quando chegasse na Bahia²⁰². O vice-rei acabou por entender que a cobrança do direito de saída dos escravizados para as Minas deveria ocorrer sem distinção de “nação” e em benefício da Fazenda Real, o que explica suas determinações acerca do despacho e da cobrança do tributo.

O marquês de Angeja compreendeu também que o valor mais adequado a ser cobrado por escravizado, a título de direito de saída para as minas, seria quatro mil e quinhentos réis. Sabendo que o projeto para o tributo era cobrar três mil réis pelos africanos vinda da Costa da Mina, e seis mil réis, pelos cativos adultos de Angola, o vice-rei calculou a média simples entre estes dois números, assim, o que se abatia sobre o cativo, oriundo da Angola, acrescentava-se ao escravizado vindo da Costa da Mina. Tais mudanças ajudariam a diminuir possíveis descaminhos e, ainda, facilitaria o trabalho dos oficiais da Provedoria da Fazenda Real²⁰³.

Definido o valor do tributo sobre a saída de escravizados da Bahia para as áreas mineradoras, o marquês de Angeja decidiu as diretrizes da arrecadação e fiscalização do tal direito, o que foi registrado no edital de 16 de julho de 1714. Porém, o documento deixou algumas lacunas, as quais buscamos preencher com outras fontes, principalmente, com os documentos que reproduziram os métodos praticados nas capitanias do Rio de Janeiro e de Pernambuco. De modo geral, o vice-rei se manifestava a favor da liberdade dos moradores da Bahia traficarem cativos para as áreas mineradoras. Por essa razão, explicaremos a forma de arrecadação e

²⁰⁰ *Ibidem*.

²⁰¹ Carta do marquês de Angeja para o provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. LXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1945. p. 231.

²⁰² AHU_ACL_CU_005, Cx. 9, D. 744. Bahia, 13 de julho de 1714. Sobre os conselheiros envolvidos na questão, conferir Miguel Dantas da Cruz. *Um império de conflitos: O conselho ultramarino e a defesa do Brasil*. Lisboa: Imprensa de Ciências, 2015, p. 240 e outras. Miguel Carlos Távora, o conde de São Vicente, foi o presidente do Conselho Ultramarino até 1714, deixando o cargo após o marquês de Angeja ter assumido como vice-rei do Brasil.

²⁰³ Carta do marquês de Angeja para o provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. LXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1945. p. 184.

fiscalização do direito de saída de escravizados para as áreas mineradoras tanto da Bahia, como de Pernambuco e do Rio de Janeiro.

Toda pessoa que desejasse comercializar, ou levar escravizados para o serviço aurífero, seja por mar ou por terra, após pagar o valor de quatro mil e quinhentos réis por escravizado, deveria despachá-lo na casa da Fazenda Real. Ali, caberia ao escrivão lançar o dito despacho em um livro de registro e passar uma certidão²⁰⁴.

Essa certidão era a carta de guia, na qual seriam especificados o nome de quem estava levando os escravizados, a quantidade de cativos e o caminho que tomariam para as Minas. Além do valor total dos direitos pagos, recebidos pelo tesoureiro da Fazenda Real da Bahia, também constariam o nome do tesoureiro e a data do despacho. A validade da carta de guia, na documentação levantada, era de seis meses, prazo que vigorou de 1715 até 1731, quando uma provisão real modificou para somente três meses. Abaixo seguem dois modelos do documento.

Modelo de carta de guia manuscrita praticada de 1714 a 1731

Carta de Guia

Fulano leva, ou manda pelo Rio de Janeiro ou caminho do sertão para as minas de ouro tantos escravos, dos quais pagou de direitos para a Fazenda Real tantos mil réis que se carregavam ao tesoureiro geral Ambrósio Alvares Pereira no livro segundo de sua receita as folhas por despacho do desembargador Pedro de Freitas Tavares Pinto provedor-mor da Real Fazenda deste Estado por quem esta vai assinada e selada com ... reais, e subscrita e assinada por José dos Reis Oliveira oficial maior que serve de escrivão desta Real Fazenda; com o qual assinou o coronel Simão e Alvares Santos administrador do contrato destes direitos na forma da condição 4ª dele. Dada nesta cidade digo dada na Bahia aos tantos livres ... a fez no ano de mil setecentos e trinta e um, fiz escrever e assinar. ... Pedro de Freitas Tavares Pinto // Joseph dos Reis Oliveira // Pinto Alvares Sanches. Está conforme Bahia, 27 de outubro de 1731²⁰⁵.

²⁰⁴ Registro do edital que o marquês de Angeja, vice-rei e capitão-general de mar e terra do Estado do Brasil, mandou fixar para ser manifestado a todos a graça que sua majestade, que Deus guarde, foi servido conceder aos moradores desta capitania da Bahia de que possam levar por negócio para as minas de ouro os negros que quiserem vindos da Angola, Costa da Mina, São Tomé e mais partes, como também crioulos nascidos no Brasil, dos quais pagarão para a Fazenda Real, de direitos, quatro mil e quinhentos réis por cabeça. Bahia, 16 de julho de 1714. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. LXXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1948. p. 147.

²⁰⁵ Carta do provedor-mor da Fazenda Real Pedro Velho de Laguãr ao rei D. João V comunicando a oposição de João da Costa e Sousa e demais homens de negócio e viandantes da carreira das Minas e sertão do Brasil contra a provisão real que dispõe sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos que vão da cidade da Bahia para as minas. Bahia, 5 de novembro de 1731. AHU_ACL_CU_005, CX. 40, D. 3617.

Modelo de carta de guia impressa proposto em 1731

Carta de Guia

Leva *fulano* em sua companhia pelo caminho do *sertão* para as Minas do ouro *tantos* escravos, e deles tem pago os direitos, que devia à fazenda de Sua Majestade a razão de nove mil réis cada escravo, que importa *tanto*, cuja quantia fica carregada ao tesoureiro geral deste Estado (*nome do tesoureiro*) no livro__ de sua receita a folhas__ e este vai assinado pelo provedor-mor da Fazenda Real, e pelo administrador do contrato dos ditos direitos, e não servirá esta carta de guia a outra qualquer pessoa mais que somente ao dito *fulano* por tempo de três meses da data desta e achando se o contrário será incurso na pena dos descaminhadores dos direitos reais, e castigado conforme ordena o dito senhor. Dada nesta cidade da Bahia aos *tantos de tal mês ano de 1731*²⁰⁶.

Os registros da carta guia impediam o traficante de negociar, legalmente, mais do que o declarado ou os levassem após a validade da carta.

A cobrança do tributo era realizada na primeira vez em que os escravizados eram despachados da Bahia para as minas, não havendo nova tributação sobre aqueles que, acompanhando seus senhores, saíam da zona mineradora para outras regiões. Ao retornar com os cativos para o trabalho aurífero, os proprietários deveriam comprovar que já haviam pago o imposto e justificar, perante a fiscalização da Fazenda Real. Caso o escravizado fosse vendido ou doado a outrem, para retornar às áreas mineradoras, ficava esse novo proprietário na obrigação de pagar o direito, pegar a carta de guia e o passaporte²⁰⁷.

Aqueles que adquirissem cativos e fossem levá-los para o serviço aurífero deveriam “requerer os passaportes na Secretaria do Estado para poder apresentar aos oficiais da Fazenda Real nas minas”²⁰⁸. E, no caso dos tratantes, comboieiros, viandantes e demais homens envolvidos na carreira das Minas, que fossem levar mais de um comboio de escravizados de diferentes proprietários, deveriam ter uma carta de guia para cada um dos passaportes²⁰⁹.

²⁰⁶ *Ibidem*.

²⁰⁷ *Ibidem*, p. 271.

²⁰⁸ Registro do edital que o marquês de Angeja, vice-rei e capitão-general de mar e terra do Estado do Brasil, mandou fixar para ser manifestado a todos a graça que sua majestade, que Deus guarde, foi servido conceder aos moradores desta capitania da Bahia de que possam levar por negócio para as minas de ouro os negros que quiserem vindos da Angola, Costa da Mina, São Tomé e mais partes, como também crioulos nascidos no Brasil, dos quais pagarão para a Fazenda Real de direitos quatro mil e quinhentos réis por cabeça. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. LXXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1948. p. 147.

²⁰⁹ Carta que escreveu o marquês de Angeja ao governador de São Paulo e Minas, Dom Braz Baltazar da Silveira. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. LXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1945. p. 225-226.

Abaixo temos um exemplo de passaporte de escravizados da primeira metade do século XVIII:

Cópia do passaporte do eximo Vice-rei deste Estado concedeu a
Domingos Pereira da Cunha

Vasco Fernandes César de Meneses concedeu-lhe S. Majestade, que Deus guarde alferes-mor do Reino de Algarves, digo do Reino vice-rei e capitão general de mar e terra do Estado do Brasil e desta cidade da Bahia manda Domingos Pereira da Cunha pelo Caminho do Sertão para as minas de ouro um escravo e os contas para carta de guia junta havendo já despachado e ter pago os direitos a qual lhe servirá por tempo de seis meses somente, e apresentará ao provedor do Registro e mais oficiais da arrecadação da Fazenda Real do Rio de Janeiro aos quais encarrego examinar com todo o cuidado e vigilância este condutor se leva mais algum escravo do que acima declarado e achando-o prendam logo o dito condutor e sequestrem todos os escravos e mais gêneros que levar no comboio de que façam inventário autêntico, o qual me remeterão junto com os presos e bens sequestrados com toda segurança a esta cidade, dando-me conta de tudo, para o ter entendido sob pena de serem presos e castigados o dito provedor e mais oficiais por consentirem nos descaminhos da Fazenda de S. Majestade que Deus guarde em obedientes ordens que lhe são cometidos para evitar, cujos escravos e bens perderá o dito condutor para a Fazenda Real, não indo levando mais escravos que o referido despachado, deixarão passar livremente sem lhe por embaraço algum pelas partes por donde fizer caminho dado nesta cidade de Salvador da Bahia ... vinte e um dias do mês de julho do ano de mil setecentos e vinte seis. Domingos Luiz Pereiro o fez escrever. Vasco Fernandes César de Meneses. Registro e folha cento e noventa e três e verso²¹⁰.

O passaporte, além de informar quem era o condutor dos escravizados, apresentava a quantidade de cativos, que estavam indo para as Minas, e os caminhos que seriam percorridos. Observa-se que o texto do referido passaporte traz instruções sobre como os oficiais da Provedoria da Fazenda Real deveriam proceder em caso de descaminho, e ressalta as punições para as autoridades que cometerem negligências. Além de garantia de mobilidade para os traficantes e pessoas escravizadas, funcionavam como mecanismos complementares da fiscalização da passagem dos cativos da Bahia para as Minas.

²¹⁰ Carta do provedor-mor da Fazenda Real Pedro Velho de Laguãr ao rei D. João V comunicando a oposição de João da Costa e Sousa e demais homens de negócio e viandantes da carreira das Minas e sertão do Brasil contra a provisão real que dispõe sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos que vão da cidade da Bahia para as minas. Bahia, 5 de novembro de 1731. AHU_ACL_CU_005, CX. 40, D. 3617.

A arrecadação do tributo e o controle da transferência de cativos, levados da Bahia para as áreas mineradoras, eram realizados pelos oficiais da Provedoria da Fazenda Real. No caso de irem pelo Caminho do Sertão, a fiscalização ocorria nos postos de Registro de Passagens, que, segundo Graça Salgado, eram responsáveis pelo controle de mercadorias, animais, escravizados, entre outros, enviados para os territórios das minas.²¹¹ Nos postos de Registros, apresentavam-se as cartas de guia e os passaportes, emitidos nos portos de despacho. Na carta de guia, emitida pelo provedor da Fazenda Real do porto de despacho, a autoridade escreveria o seguinte: “pode passar livremente, visto o passaporte que apresentou e fica em meu poder registrado nos livros deles e a folhas tantas”²¹².

Dessa forma, toda pessoa que fosse achada sem a carta de guia e passaporte perderia todos os escravizados e as mercadorias que estivesse levando, sendo punida como descaminhadora da Fazenda Real. E os oficiais da Fazenda, Justiça, Guerra, ou pessoa particular, que denunciassem ou prendessem as “mercadorias vivas”, descaminhadas por não levar passaporte e carta de guia, receberiam a terça parte do valor total do dito descaminho²¹³. Se o traficante fosse encaminhar os escravizados por via marítima, ancorando no porto do Rio de Janeiro, cabia aos funcionários da Provedoria da Fazenda Real daquela cidade executar a inspeção da carga, da carta de guia e do passaporte.

Na terceira década do setecentos, o vice-rei Vasco César Fernandes de Meneses fez um adendo à fiscalização. Determinou que toda embarcação que chegasse ao porto do Rio de Janeiro, vinda da Bahia e carregada de escravizados para as Minas, deveria passar por uma diligência com todo cuidado e vigilância para verificar se havia mais cativos do que o declarado nas cartas de guia e nos passaportes²¹⁴.

²¹¹ Graça Salgado (Coord.). *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986. p. 89.

²¹² Carta que escreveu o marquês de Angeja ao governador de São Paulo e Minas, Dom Braz Baltazar da Silveira. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, Vol. LXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1945. p. 226.

²¹³ Registro do edital que o marquês de Angeja, vice-rei e capitão-general de mar e terra do Estado do Brasil mandou fixar para ser manifestado a todos a graça que sua majestade, que Deus guarde, foi servido conceder aos moradores desta capitania da Bahia de que possam levar por negócio para as minas de ouro. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, Vol. LXXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1948. p. 147-148.

²¹⁴ Carta para o provedor da Fazenda Real da capitania do Rio de Janeiro sobre o procedimento que há de ter com os condutores e mestres de embarcações que levarem desta Bahia mais escravizados que os passaportes que lhe passam. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, Vol. LXXI. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1946. p. 214.

Achando mais cativos que o declarado no passaporte e na certidão, o condutor da embarcação deveria ser preso imediatamente. Todos os escravizados deveriam ser sequestrados, assim como todas as mercadorias que lhe pertencessem. O mestre da embarcação responderia aos mesmos autos judiciais do condutor. E a embarcação ficaria retida pelos oficiais da Fazenda Real. Realizados os autos judiciais necessários, estes deveriam ser enviados para Bahia juntamente com o condutor e o mestre presos para serem julgados²¹⁵.

Os bens sequestrados deveriam ser colocados em leilão em praça pública e vendidos a quem desse o maior lance. Do valor arrecado, retiravam-se as despesas das diligências e o restante deveria ser enviado ao vice-rei por meio de embarcações seguras. O valor arrecado dos bens sequestrados e o custo das diligências eram registrados nos livros da Fazenda Real²¹⁶.

Estavam isentos da cobrança do direito de saída dos escravizados os que fossem levar os cativos para trabalharem em suas fazendas, lavouras e casas. Contudo, era necessário despachar a “carga” na Provedoria da Fazenda. Caso fossem despachados como isentos, mas acabassem nos trabalhos de mineração “serão presos e pagarão da cadeia o valor de cada escravo, que tiverem desencaminhado, que se avaliará a razão de cem mil réis”²¹⁷.

O mesmo método de cobrança do direito foi reproduzido em Pernambuco e no Rio de Janeiro. A proibição de se levar mais emolumentos, no despacho dos escravizados para Minas Gerais, abrangeu os oficiais da Secretaria de Governo das respectivas capitanias, pois encontramos um aviso do marquês de Angeja solicitando, ao provedor da Fazenda do Rio de Janeiro que informasse aos oficiais da Fazenda Real que à “nova forma de arrecadação de direitos se não acrescenta nada de emolumentos aos oficiais do despacho deles, nem aos da Secretaria do Governo do Rio de Janeiro que uns e outros levarão o que até agora levaram”²¹⁸.

²¹⁵ *Ibidem*.

²¹⁶ *Ibidem*.

²¹⁷ Requerimento de José Pereira da Costa ao rei D. João V solicitando que não pague na Bahia propina alguma dos contratos dos escravos. Em anexo o contrato dos direitos dos Escravos que vão para às Minas do porto da Bahia de Jerônimo Lobo Guimarães. Bahia, 11 de março ant. 1732. AHU_ACL_CU_005, Cx. 36, D. 3251.

²¹⁸ Provisão que se remeteu ao Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro sobre a forma que hão de pagar os negros que dali forem para as minas. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. LXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1945. p. 231-232.

Essa proibição foi estendida aos oficiais que atuavam nos “postos” de Registros²¹⁹ no Caminho de Sertão. Em carta ao governador de São Paulo e Minas, Dom Braz Baltazar da Silveira, sobre a forma de fiscalização do direito de saída dos escravizados para as Minas, o marquês de Angeja elogiou a forma como estava organizado o registro de passaportes no distrito do Rio das Velhas, mas ressaltou que era necessário esclarecer aos oficiais do Registro²²⁰ que “por nenhum caso levarão da escrita e guias que derem aos condutores de escravos, emolumentos [...], e que as guias hão de ser na mesma forma dos passaportes, uma para cada passaporte”²²¹.

O trabalho de fiscalização do tributo não adicionava nenhum emolumento aos pagamentos dos oficiais do Registro, além dos valores que ganhavam todos os oficiais da Provedoria da Fazenda Real pelo despacho de escravizados para qualquer parte da colônia. Assim, os oficiais dos postos de Registros poderiam receber no máximo 640 réis de emolumentos, visto que era o mesmo que recebiam os oficiais da Fazenda Real da Bahia pelos despachos dos escravizados. Exceção feita a alguns registros do Rio Grande, em que o provedor tinha que registrar os escravizados em um livro especial, no qual especificavam o nome dos cativos, seu local de origem, o nome dos seus senhores e a sua moradia, passando uma certidão para evitar que eles fossem onerados em pagar novamente o tributo no regresso, sendo cobrado o valor de “960 réis, ou seja, 640 réis do termo lançado no livro de registros e 320 réis da certidão, ficando para o provedor 480 réis e a mesma quantia para o escrivão”²²².

A cobrança de quaisquer emolumentos acima de 640 réis era rechaçada pelo marquês de Angeja, pois poderia “agravar a mercancia que se deve procurar aliviar para que tenha conta aos condutores”²²³. Em outros termos, percebe-se a preocupação do marquês de Angeja com a quantidade de taxas sobre o comércio

²¹⁹ Os Registros eram postos fiscais estabelecidos nos limites da região mineradora, que controlavam a saída do ouro das minas e o controle de entrada de gêneros, animais, pessoas e escravizados, que deveriam ser registrados e pagar os referidos tributos. O regimento dos registros era formado por um provedor, um escrivão e soldados. Sobre os Registros, ver: Myriam Ellis. *Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII*. *Revista de História*, São Paulo, v. 17, nº 36, p. 429-468, dez. 1958.

²²⁰ Carta que escreveu o marquês de Angeja ao governador de São Paulo e Minas, Dom Braz Baltazar da Silveira. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. LXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1945. p. 225-226.

²²¹ *Ibidem*, p. 226.

²²² Myriam Ellis. *Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII*. p. 438.

²²³ Carta que escreveu o marquês de Angeja ao governador de São Paulo e Minas, Dom Braz Baltazar da Silveira. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Vol. LXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1945. p. 225-226.

negreiro e quão prejudiciais era ao comércio de escravizados, afinal, a tributação seria repassado para o preço dos cativos vendidos aos mineradores.

A contenção de emolumentos, pela arrecadação e fiscalização do direito de saída dos escravizados para as áreas mineradoras, não agradou ao provedor-mor da Fazenda Real, Luís Lopes Pegado, porque, desde de junho de 1709, os provedores da Fazenda Real do Rio de Janeiro ganhavam uma quantia por examinar as licenças de quem fosse para a zona de mineração.

Acréscimos dos emolumentos do provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro ocorreram após Luís de Almeida Correia de Albuquerque, que exercia o referido cargo na capitania do Rio de Janeiro, solicitar à Coroa a permissão de receber doze vinténs pelo trabalho de examinar as licenças das pessoas que fossem para as Minas. O provedor justificava o pedido em razão do baixo ordenado e dos poucos emolumentos com que ficou o dito ofício, após separação do cargo de provedor da Alfândega. Reclamava ser impossível se sustentar “somente com o ordenado de oitenta mil réis que lhe tocava como provedor da fazenda e as propinas dos contratos reais que eram trienais, pela grande carestia da terra, falta de casas para sua vivenda”²²⁴.

Cabe ressaltar que os emolumentos, as propinas e os demais rendimentos dos oficiais das instituições metropolitanas, como a Fazenda Real, eram alimentados por interesses individuais dos oficiais, que, em sua maioria, estavam envolvidos com os negócios coloniais, que ocorriam através de um mecanismo bastante complexo, que ia desde a busca de complementos ao ordenado e à prática de uma economia de mercês, em que combinavam os objetivos sociais, econômicos, de poder e estreitamento das relações sociais²²⁵.

Em junho de 1708, o rei D. João V solicitou ao ouvidor-geral do Rio de Janeiro, Roberto Car Ribeiro, que informasse o rendimento anual dos emolumentos do provedor da Fazenda Real, em relação a cada pessoa ou cativo que passava para as Minas. A Coroa só recebeu a resposta em 1711, quando o ouvidor-geral afirmou que tais emolumentos rendiam cada ano mais ou menos “um Conto e quinhentos e

²²⁴ Translado da provisão régia de 12 de janeiro de 1709, determinando que o provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís de Almeida Correia de Albuquerque, leve uma quantia em dinheiro por pessoa ou escravo que for para as Minas, pelo trabalho de examinar as licenças passadas pelos governadores. Rio de Janeiro, 27 de dezembro de 1714. AHU_ACL_CU_017, Cx. 9, D. 1017.

²²⁵ Marcos Guimarães Sanches. A administração fazendária na segunda metade do século XVII: ação estatal e relação de poder. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, ano 167, n. 432, p 173-197, jul./set. 2006.

sessenta mil réis, [...], porque da certidão inclusa consta que o número das pessoas, que em um ano para outro sobem às Minas chega a seis mil e quinhentas até seis mil e seiscentos". Essa quantidade de pessoas foi confirmada pela Secretária de Governo, responsável pela emissão de passaportes²²⁶.

As informações repassadas pelo ouvidor-geral do Rio de Janeiro permitem-nos algumas observações. A primeira: de quanto eram rentáveis tais emolumentos o provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro; o que ele recebia pela fiscalização da passagem de pessoas para as minas rendia quase vinte vezes o seu salário de 80 mil réis. E a segunda é a quantidade de pessoas que passaram para as minas do Centro-Sul, via o Rio de Janeiro, por causa da opulência do ouro; considerando os dados fornecidos pelo ouvidor-geral e considerando os anos de 1708 a 1711 entraram na região mineradora no mínimo 26.000 (vinte seis mil pessoas).

No ano de 1709, a Coroa determinou que o provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro e todos os demais que ocupassem o mesmo cargo levassem de emolumentos doze vinténs (240 réis) por escravizado, que passasse daquela capitania para as minas²²⁷.

Em 1715, após a imposição do tributo sobre a saída dos escravizados, o provedor-mor da Fazenda Real do Brasil, Luís Lopes Pegado, pediu autorização para receber os mesmos doze vinténs por escravizado ou pessoa, que fosse da Bahia para as minas, como ocorria no Rio de Janeiro, alegando que, por ocupar o cargo de provedor-mor da Fazenda Real do Brasil, tinha as mesmas atribuições e sofria dos mesmos problemas com falta de emolumentos e propinas declaradas pelo provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro²²⁸.

No ano de 1725, a possibilidade dos provedores da Fazenda Real levarem doze vinténs passou a ser questionada pela Coroa, que ordenou ao provedor-mor da Fazenda Real, Bernardo de Sousa Estrela, que não levasse mais os doze vinténs de

²²⁶ Carta do ouvidor-geral do Rio de Janeiro, Roberto Car Ribeiro, ao rei D. João v, informando o rendimento anual dos emolumentos do provedor da Fazenda Real, em relação a cada pessoa que passa às Minas, em resposta à carta régia de 21 de junho de 1711. Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1711. AHU_ACL_CU_017, Cx. 9, D. 941.

²²⁷ Translado da provisão régia de 12 de 1709, determinava que o provedor do Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís de Almeida Correia de Albuquerque, leve uma quantia em dinheiro por pessoa ou escravo que for para as Minas, pelo trabalho de examinar as licenças passadas pelos governadores. Rio de Janeiro, 27 de dezembro de 1714. AHU_ACL_CU_017, Cx. 9, D. 1017.

²²⁸ Carta do provedor-mor da Fazenda Real do Brasil Luís Lopes Pegado ao rei D. João V solicitando a mesma graça atribuída à Fazenda Real do Rio de Janeiro no que se refere à quantia de doze vinténs que se cobra por pessoa ou escravo que for para as Minas. Bahia, 27 de julho de 1715. AHU_ACL_CU_005, Cx. 10, D. 798.

emolumentos por escravizado, que fosse para as Minas, e restituísse a quantia que já tivesse levado²²⁹.

A partir de 1725, o tributo de saída para áreas mineradoras passou a ser cobrado por arrendamento. Apesar dos contratos não fazerem referências à proibição de se levar emolumentos no despacho de cativos, desde a imposição do direito de saída dos escravizados, em 1714²³⁰, o impedimento foi informado aos oficiais da Fazenda Real²³¹. Pressupomos que a proibição a adição de emolumentos por causa da cobrança e fiscalização do tributo de saída dos escravizados para as minas e a administração do referido tributo por terceiros tenha motivado a Coroa a extinguir tais ganhos dos provedores da Fazenda Real.

Em relação a fiscalização da passagem de cativos da Bahia para zona mineradora, não encontramos a criação do cargo de Procurador da Regulação e Direito dos escravos que fossem para as Minas como ocorreu no Rio de Janeiro.

No caso específico do Rio de Janeiro, não encontramos mais registros do cargo após Rodrigo de Mendonça ter sido designado para o ofício de provedor de Registro de Passagens para as Minas em 1718²³². Após os provimentos do cargo de provedor de Registro de Passagens serem transferidos para os provimentos da Coroa, coube a Rodrigo de Mendonça pedir para continuar ocupando o ofício. No pedido, destacou sua experiência em servir a Coroa em cargos da Fazenda Real, onde teria atuado por vinte e seis anos²³³.

As diretrizes para a arrecadação e fiscalização do tributo de saída de escravizados para as Minas geraram alguns conflitos na colônia. Senhores de

²²⁹ Carta do provedor-mor da Fazenda Real, Bernardo de Sousa Estrela, ao rei D. João V respondendo a ordem real que determinava que não ganhe ele mais de doze vinténs por escravo que se despacha para as Minas e restitua o excedente que já ganhou. Bahia, 5 de junho de 1725. AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 1959.

²³⁰ Registro do edital que o marquês de Angeja, vice rei e capitão general de mar e terra do Estado do Brasil mandou fixar para ser manifestado a todos a graça que Sua majestade, que Deus guarde, foi servido conceder aos moradores desta capitania da Bahia de que possam levar por negócio para as minas do ouro os negros que quiserem vinda de Angola, Costa da Mina, São Tomé e mais partes, como também os crioulos nascidos no Brasil, dos quais pagarão para a Fazenda Real de direitos quatro mil e quinhentos réis por cabeça. Bahia, 16 de julho de 1714. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, vol. LXXX, p. 146-149.

²³¹ Provisão que se remeteu ao provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro sobre a forma que hão de pagar os negros que dali forem para as minas. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, vol LXX, p. 229-232.

²³² Requerimento de Rodrigo de Mendonça, ao rei Dom João V, solicitando ser provido no ofício de provedor do registro da passagem para as Minas. Rio de Janeiro, 23 de janeiro, ant. 1723. AHU_ACL_CU_017, Cx. 13, D. 1450. Projeto Resgate Rio de Janeiro (Avulsos).

²³³ *Ibidem*.

engenhos e lavradores estavam insatisfeitos com a liberdade dos traficantes em comercializar escravizados para as minas de ouro, pois considerarem que esse comércio era a razão dos altos preços dos cativos e a dita escassez de mão de obra negra para os trabalhos agrícolas.

Nota-se que, nesse período, o grupo mercantil envolvido na redistribuição de cativos para o interior da colônia ampliou sua rede. Suas conexões ligavam desde homens de negócio de Lisboa até os comboieiros que percorriam os caminhos para as minas. As relações entre vários agentes mercantis eram, muitas vezes, reforçadas por laços familiares e de amizade, que consolidaram a “terceira perna do tráfico” e por ligar o tráfico negreiro Atlântico a Minas Gerais.

A partir das reclamações dos senhores de engenhos e lavradores, buscaremos, na próxima seção, verificar se realmente houve falta de braços na Bahia em virtude da exploração aurífera. Ou se as queixas tinham outras motivações.

2.2 A redistribuição de escravizados da Bahia para as minas e a tributação sobre a saída dos escravizados para a exploração aurífera de 1714 a 1725

Nos estudos historiográficos, tem-se abordado a questão do comércio negreiro, com muitos trabalhos sobre a imigração africana forçada para o Brasil²³⁴. Entretanto, somente nos últimos anos é que mais historiadores passaram a estudar a redistribuição de cativo dentro do país. Nesta seção, temos como objetivo compreender a dinâmica e a estrutura das relações mercantis, envolvidas na redistribuição de escravizados da Bahia para a região das minas, assim como as rivalidades entre homens de negócio da metrópole e da Bahia, envolvidos no comércio negreiro.

Como já foi destacado, a alta dos preços dos escravizados nas zonas de produção agrícola de exportação, impulsionada pela demanda de mão de obra o

²³⁴ Quanto à historiografia sobre o balanço da escravidão, ver: Rafael de Bivar Marquese. A História global da escravidão atlântica: Balanço e perspectivas. *Esboços: história em contextos globais*, Florianópolis, v. 26, nº 41, p. 14-41, jan./abr. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/2175-7976.2019v26n41p14/38434>. Acesso em: 15 de janeiro de 2021.

serviço das minas, gerou queixas dos senhores de engenhos, lavradores e oficiais régios sobre a carência de mão de obra africana para os trabalhos nas lavouras.

A tributação sobre o deslocamento de escravizados da Bahia para as minas foi uma medida fiscal de controle metropolitano sobre a “terceira perna do tráfico”²³⁵, como já foi denominada a redistribuição de cativos pelo interior após o desembarque dos escravizados nos portos do Brasil. Este ramo do tráfico negreiro se expandiu a partir do século XVIII, período no qual o tráfico negreiro adaptou-se às novas necessidades coloniais, sobretudo, por conta da demanda de braços para atividades de mineração no interior²³⁶.

Para Kátia de Queirós Mattoso, o desenvolvimento econômico das áreas mineradoras transformou o mercado de escravizados. Antes da primeira metade do século XVIII, o tráfico negreiro estava limitado a um comércio nos portos. Na primeira metade do setecentos, o tráfico negreiro se estendia por quase todos os caminhos da colônia, enquanto o setor açucareiro e outros ramos da agricultura de exportação passaram sofrer concorrência pela mão de obra africana²³⁷.

Segundo Alexandre Vieira Ribeiro, os circuitos de redistribuição de escravizados se tornaram mais complexos. Havia uma maior quantidade de comerciantes ligados à praça de Salvador envolvidos com o tráfico negreiro, tanto no Atlântico quanto no abastecimento de mão de obra africana para o interior da colônia²³⁸. Além disso, muitos proprietários, tomados pelo espírito especulativo, pela demanda de mão de obra e encorajados pela elevação dos preços, vendiam seus escravizados para as Minas²³⁹.

O fluxo de cativos gerou a insatisfação dos senhores de engenhos e lavradores pelos altos preços a que chegava à mão de obra servil e pela preferência dos traficantes em venderem aos mineradores, que pagavam à vista e em ouro. Os negócios feitos com senhores de engenho e lavradores eram quitados, muitas vezes,

²³⁵ A expressão terceira perna do tráfico foi usada por Roberto Borges Martins para explicar a perspectiva acerca da redistribuição dos cativos do comércio transatlântico, ver: Roberto Borges Martins. Minas e o tráfico de escravos no século XIX. Outra vez. In: Tamás Szmerecsányi e José Roberto do Amaral Iapa (Orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec/ FAPESP/ Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 1996. p. 99-130.

²³⁶ Sobre o tráfico interno do Brasil, ver: Kátia M. de Queirós Mattoso. *Ser escravo no Brasil*. p. 55-65

²³⁷ Kátia M. de Queirós Mattoso. *Ser escravo no Brasil*. p. 55-57.

²³⁸ Alexandre Vieira Ribeiro. O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial. In: José Luís Ribeiro Fragoso, Carla Maria Carvalho de Almeida e Antônio Carlos Jucá Sampaio (Orgs.). *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 314.

²³⁹ Kátia M. de Queirós Mattoso. *Ser escravo no Brasil*. p. 57.

em açúcar. O setor agrícola também dependia muito do crédito e, não obstante os juros, o pagamento seria feito no ano seguinte, a depender da safra seguinte.²⁴⁰ Isso propiciou a formação de um circuito de redistribuição de cativos muito rentável no Brasil da primeira metade do setecentos, que ligava Salvador às minas via o caminho da Bahia e via mar, desembarcando no porto do Rio de Janeiro.

O circuito mercantil movimentado pelo abastecimento do interior do Brasil, no caso específico de nossa pesquisa, confirma-se pela quantidade de agentes envolvidos no negócio, localidades atingidas pelo tráfico e diversificação do comércio, envolvendo distintas classes mercantis, conforme se estruturavam as várias redes comerciais²⁴¹. Segundo Júnia Furtado, o circuito mercantil, envolvido na “terceira perna do tráfico”, que ligava Minas Gerais ao tráfico atlântico por meio de Salvador, era formado por homens de negócio de grosso trato, comerciantes, tratantes, viandantes e comboieiros²⁴².

Isnara Pereira Ivo²⁴³ destaca que as autoridades coloniais designavam os tratantes, os viandantes, os passadores, os tropeiros, os comboieiros, os administradores das passagens dos rios e os arrematadores dos contratos de entradas como homens de caminho. E afirma que esses grupos não exerciam apenas as atividades comerciais, em grande escala, pelos sertões, mas também adentravam o interior em busca de fortunas, conectando o mundo atlântico lusitano aos interiores da colônia.

Os viandantes eram a denominação genérica para os comerciantes, que atuavam em Minas Gerais, sendo contratados por casas comerciais ou por comerciantes de pequeno porte, que desejavam diversificar suas atividades comerciais²⁴⁴.

²⁴⁰ Stuart B. Schwartz. *Segredos Internos*. p. 166.

²⁴¹ Maria Aparecida de Meneses Borrego. *A teia mercantil*. p. 125.

²⁴² Júnia Furtado. Teias de negócio: conexões mercantis entre as minas de ouro e a Bahia, durante o século XVIII. In: João Fragoso, Manolo Florentino, Antônio Carlos Jucá de Sampaio e Adriana Campos (Orgs.). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. 2ª ed. Vitória: EDUFES, 2014. p. 164.

²⁴³ Isnara Pereira Ivo. Os sertões mundializados da Coroa portuguesa: a administração dos caminhos baianos – século XVIII. In: Adriana Dantas Reis e Caio Figueiredo Fernandes Adan (Orgs.). *Estudos em história colonial: a Baía de Todos os Santos e outros espaços lusos-americanos*. Feira de Santana: UEFS Editora, 218. p. 301.

²⁴⁴ *Idem*, p. 167.

Os tratantes eram pequenos negociantes que, normalmente, não passavam de comissários dos grandes negociantes. Eram contratados para realizar todo tipo de trato mercantil, como transporte, vendas e cobrança de dívidas²⁴⁵.

Por sua vez, os comboieiros eram os que viviam, exclusivamente, de levar escravizados dos portos do litoral para as áreas mineradoras e outras partes do interior, sendo quase sempre funcionários de mercadores de certo porte envolvidos no tráfico interno. Eram remunerados com uma porcentagem sobre a venda dos cativos²⁴⁶.

Na pesquisa sobre a rede mercantil que atuava no abastecimento de Minas Gerais utilizando o Caminho do Sertão, Júnia Furtado analisou testamentos e inventários de trinta e cinco negociantes da primeira metade do setecentos. Destes, dezessete eram homens de negócio, nove tratantes, cinco viandantes, dois comboieiros, dois usurários e um mercador de loja, todos redistribuíam escravizados para as Minas²⁴⁷.

De acordo com Júnia Furtado, os “comerciantes que realizavam negócios nas duas capitanias formavam uma camada heterogênea”, sendo em sua maioria portugueses, pois estes dominavam o comércio de longa distância e o de lojas, além de serem os que, com mais facilidade, dispunham de crédito para financiar as viagens ou contratar quem lhes transportasse as mercadorias. Possuíam cabedais para financiar atividades dos homens de caminho e, por vezes, emprestavam dinheiro para os pequenos comerciantes, criando laços de endividamento, que começavam no Reino e se reproduziam nas áreas mineradoras²⁴⁸.

Um exemplo desses laços de endividamento é o de Diogo Ávila Henriques, homem de negócio, português, residente na Bahia, e que tinha inúmeros negócios em Minas Gerais com membros de sua família. Era devedor de duas letras recambiadas do Porto e uma, em Lisboa, recambiada para a Bahia²⁴⁹.

Diogo Ávila Henriques estava conectado a uma variedade de ligações comerciais, exportando couro e outras mercadorias por meio de seus intermediários

²⁴⁵ Kátia M. de Queirós Mattoso. *Ser escravo no Brasil*. p. 58.

²⁴⁶ Clóvis Moura e Soraya Silva Moura. *Dicionário da Escravidão Negra no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2004. p. 106.

²⁴⁷ Júnia Furtado. *Teias de negócio: conexões mercantis entre as minas de ouro e a Bahia, durante o século XVIII*. p. 163.

²⁴⁸ *Ibidem*, p. 163-164.

²⁴⁹ Júnia Ferreira Furtado. *Homens de negócios: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 2006. p. 125.

no Porto. Possuía correspondentes na Costa da Mina e, por essa rede, escoava produtos coloniais como tabaco, aguardente e farinha de mandioca, em troca de cativos para redistribuir nas Minas Gerais²⁵⁰. Seu principal parceiro mercantil era um primo, Gaspar Henriques, português natural de Vila de Armamar, morador da Bahia e viandante²⁵¹.

No ano de 1726, quando a inquisição portuguesa passou a atuar em Minas Gerais, Diogo Ávila Henriques e Gaspar Henriques foram presos por serem cristãos novos. Nessa época, ambos tinham contrato de um carregamento de escravizados com vários sócios da Bahia, “com condição de repartirem em si a perda e o ganho que houvesse”. O inventário de seus bens apontava dívidas no valor de 3:000\$000, referentes a uma carregação de escravizados e uma enorme dívida com o seu primo Gaspar Henriques por outro transporte de cativos para serem vendidos em Minas ou no Rio de Janeiro²⁵².

Outro caso que ilustra a participação dos comerciantes de escravizados para as zonas mineradoras é o de Manoel Gonçalves Viana, um dos maiores traficantes negreiros, residente em Salvador, o qual tinha procuradores em Lisboa, Porto, Angola, Rio de Janeiro, Santos, Bahia e na região das minas²⁵³, aparecendo com nove nomeações de procuração em Minas Gerais no período de 1707 a 1729²⁵⁴. De acordo com o banco de dados *The Transatlantic Slave Trade Database* (TSTD), entre 1707 e 1731, Manoel Gonçalves Viana realizou quarenta e nove viagens²⁵⁵, sendo vinte e três em sociedade – destas, em cinco, foi o sócio principal –, sendo responsável por introduzir 8.996 africanos em Salvador, em sua maioria, oriundos da Costa da Mina.

²⁵⁰ Kátia M. de Queirós Mattoso. *Ser escravo no Brasil*. p. 58.

²⁵¹ Raphael Freitas Santos. Redes sociais e atividades mercantil na América portuguesa (Minas Gerais, século XVIII). *Revista de História da UFES Dimensões – Dossiê: Circularidade, identidades e imaginário político no Mundo Ibérico*, nº 37, jul./dez. 2016, p. 163.

²⁵² *Ibidem*, p. 163 / Júnia Furtado. Teias de negócio: conexões mercantis entre as minas de ouro e a Bahia, durante o século XVIII. In: João Fragoso, Manolo Florentino, Antônio Carlos Jucá de Sampaio e Adriana Campos (Orgs.). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. 2ª ed. Vitória: EDUFESP, 2014. p. 173.

²⁵³ Carlos Leonardo Kelmer Mathias. Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procurações passadas no termo de Vila do Carmo, de 1711-1730. *Revista de História*, São Paulo, nº 158, p. 89-129, 2008.

²⁵⁴ Carlos Leonardo Kelmer Mathias. *As múltiplas faces da escravidão: o espaço econômico do ouro e sua elite pluriocupacional na formação da sociedade mineira setecentista*, c. 1711 – c. 1756. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2012. p. 131.

²⁵⁵ A tabela com as viagens de Manoel Gonçalves Viana, entre 1707 e 1731, está disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#>. Acesso em: 16 de julho de 2020. E encontra-se nos Anexos desta dissertação.

De acordo com Kelmer Mathias, João Ferreira Souza foi outro traficante negreiro, residente na Bahia, que se destacou no período em que os traficantes-procuradores²⁵⁶ apresentavam a maior participação na redistribuição de cativos da Bahia para Minas Gerais, ou seja, entre 1711 e 1735. João Ferreira de Souza trabalhou para diversos traficantes-procuradores, entre os quais se destacava o minerador, capitão, agricultor e pecuarista, Domingos Nunes Neto²⁵⁷. João Ferreira Souza, segundo os dados do *TSTD*, realizou cinquenta e quatro viagens para o continente africano e foi responsável pelo desembarque de 14.131 escravizados no porto de Salvador²⁵⁸.

E não podemos deixar de citar ainda o caso do comerciante negreiro João Lopes Fiúza, português de Viana do Castelo, que veio para o Brasil, no final do século XVII, para atuar como agente comercial do seu irmão, Nicolau Lopes Fiúza, importante homem de negócio e traficante negreiro. Fiúza, mais tarde, tornou-se capitão da Companhia de Infantaria de Ordenação do distrito de Nossa Senhora da Ajuda e senhor de engenho²⁵⁹.

Segundo Kelmer Mathias, entre 1700 e 1710, Fiúza foi responsável por uma cargação de 307 escravizados da Bahia para a Vila do Carmo, na região mineradora²⁶⁰. Outra informação interessante, extraída da base de dados do *The Transatlantic Slave Trade Database*, é que o referido traficante aparece como proprietário da embarcação Nossa Senhora do Bonsucesso, que realizou uma viagem, no ano de 1702, para a Costa da Mina, a qual resultou no desembarque de 319 cativos no porto de Salvador²⁶¹.

Como salienta Cândido Eugênio Domingues de Souza, se esse carregamento for o mesmo citado por Kelmer Mathias, o fato ajudaria a explicar a ascensão de João

²⁵⁶ Traficantes-procuradores eram indivíduos que atuavam no comércio negreiro, mas, por estratégias e interesses das redes mercantis das quais faziam parte, apareciam na documentação como procuradores de homens de negócio da Bahia, Rio de Janeiro e do Reino nas áreas mineradoras e outras partes. Sobre os traficantes-procuradores, ver: Carlos Leonardo Kelmer Mathias. *As múltiplas faces da escravidão*, cap. II,

²⁵⁷ Carlos Leonardo Kelmer Mathias. *As múltiplas faces da escravidão*. p. 133.

²⁵⁸ Sobre as viagens realizadas por João Ferreira e Souza para a África, ver: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

²⁵⁹ Cândido Eugênio Domingos de Souza. Tráfico e traficantes – poder e riqueza dos traficantes de escravos na cidade da Bahia (1700-1751). *Anais do XXV Simpósio Nacional de História, por uma estética da beleza na História*, Fortaleza, CE: ANPUH, 2009.

²⁶⁰ *Idem.* / Carlos Leonardo Kelmer Mathias. Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procurações passadas no termo de Vila do Carmo, 1711-1730. *Revista de História* (USP), São Paulo, nº 158, p. 89-129, 2008.

²⁶¹ Sobre as viagens de João Lopes Fiúza, ver: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

Lopes Fiúza, pois um carregamento de 307 cativos para as Minas representaria uma enorme quantia em dinheiro, com grandes possibilidades de o pagamento ter sido efetuado em ouro²⁶².

João Lopes Fiúza conseguiu estreitar laços com a aristocracia açucareira da Bahia através do casamento com um membro da família Muniz Barreto, de maneira que passou a ser proprietário do engenho de Baixo, depois adquiriu o engenho São Pedro. Pela sua dedicação aos negócios do açúcar, tabaco e tráfico negreiro, construiu riqueza e ascendeu aos cargos militares. E, no ano de sua morte, em 1741, era cavaleiro da Ordem de Cristo e das Ordens Terceiras dos Franciscanos e Carmelitas, além de ter sido vereador da Câmara de Salvador²⁶³.

As relações mercantis, citadas acima, permitem-nos entender a dinâmica da “terceira perna do tráfico” e compreender que o comércio intercolonial, entre Brasil e África, e a redistribuição de cativos para o interior do Brasil não fugiam às dinâmicas do comércio entre Portugal e Brasil – com a preponderância dos negociantes reinóis. Segundo Rae Flory e David Smith, na primeira metade do setecentos, de todas as categorias de negociantes, residentes na Bahia, 83% eram portugueses, 6% brasileiros e 7% estrangeiros²⁶⁴.

Quando chegavam na colônia, os portugueses, em sua maioria, eram solteiros. Muitos destes conseguiam se casar com filhas de comerciantes e lavradores abastados, também de origem portuguesa. Os mais bens encaminhados, ao chegarem ao Brasil, exerciam a função de caixeiro. Com o tempo, alguns enriqueciam com o comércio e, posteriormente, orientavam seus filhos para atividades não comerciais, enviando-os para a universidade em Portugal, ou estabelecendo-os como senhores de engenhos, ou como lavradores de tabaco ou açúcar²⁶⁵.

²⁶² Cândido Eugênio Domingos de Souza. Tráfico e traficantes – poder e riqueza dos traficantes de escravos na cidade da Bahia (1700-1751). *Anais do XXV Simpósio Nacional de História, por uma estética da beleza na História*, Fortaleza, CE: ANPUH, 2009. / Entretanto, pela posição de José Lopes Fiúza como importante traficante, comissário de Angola e pela dinâmica do tráfico negreiro, destacamos que o carregamento de 307 cativos não eram todos dele.

²⁶³ Stuart B. Schwartz. *Segredos internos*. p. 227.

²⁶⁴ Rae Flory; David Grant Smith. Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries. *Hispanic American Historical Review*, v. 58, nº 4, 1978, p. 575. *Apud* Alexandre Vieira Ribeiro. O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial. In: José Luís Ribeiro Fragoso, Carla Maria Carvalho de Almeida e Antônio Carlos Jucá Sampaio (Orgs.). *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 329. / Katia M. de Queirós Mattoso. Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763). *Revista de História (USP)*, São Paulo, nº 114, 1983, p. 16.

²⁶⁵ *Ibidem*.

Consideramos que a formação de grupos de homens de negócio residentes no Brasil não representava uma mudança nas estruturas e dinâmicas do sistema colonial. Tais grupos se articulavam por meio de redes mercantis a mercadores reinóis, cujos principais negócios eram feitos dentro dos limites do exclusivo metropolitano²⁶⁶. O comércio negreiro intercolonial e a redistribuição de escravizados para o interior da colônia destas articulações²⁶⁷.

Os negociantes reinóis atuavam, nessas redes, como proprietários das embarcações, capitães, prestamistas, etc. Pelas redes mercantis citadas, podemos observar que a maior parte do lucro do comércio negreiro terminava nas mãos dos portugueses, inúmeras vezes retornando para o Reino, pois a historiografia recente pontua que, se alguns setores acabavam enraizando no Brasil, outros regressavam para Portugal com suas fortunas²⁶⁸.

A “terceira perna do tráfico” envolvia muitos negociantes e era garantia de lucro pela alta demanda de mão de obra escravizada que as Minas consumiam. Alguns comerciantes, lavradores e senhores de engenho acabaram atuando como traficantes de ocasião.

No início das descobertas das minas de ouro, os senhores de engenhos e lavradores vendiam seus cativos com entusiasmo, dado que esse comércio gerava grandes lucros. Contudo, com o tempo, passaram a lamentar essas transações por causa dos altos preços dos cativos e da concorrência com os mineiros por mão de obra²⁶⁹.

As reclamações pela falta de escravizados para o serviço agrícola, foram constantes na primeira metade do século XVIII. E como já foi destacado, após a liberdade de se comercializar cativos para as minas, a insatisfação aumentou.

²⁶⁶ Gustavo Acioli Lopes. *A fênix e o Atlântico: a capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1750)*, p.193; 224-225.

²⁶⁷ Sobre a participação de homens de negócio reinóis no financiamento do tráfico negreiro, ver: Maximiliano M. Menz. As Geometrias do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796-1807). *Revista de História (USP)*, São Paulo, nº 166, p. 185-222., jan. / jun. 2012.

²⁶⁸ Fernando A. Novais. Estrutura e dinâmica do Antigo Sistema Colonial (Séculos XVI-XVIII), p. 70-90. Maximiliano M. Menz. Uma comunidade em movimento: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771. *Revista de Pesquisa Histórica*, Recife – PE, vol. 37, jul-dez, 2019 p. 39-57.

²⁶⁹ Mafalda P. Zemella. *O abastecimento das Minas Gerais no século XVIII*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1990. p. 74-75.

Em 1723, os vereadores da Câmara Municipal de Salvador expressaram à Coroa os problemas que experimentavam os senhores de engenhos e lavradores da Bahia, pela falta de mão de obra africana. Dizia a carta:

[...] vendo-se reduzidos ao maior extremo de consternação em miséria que se pode considerar e no perigo de totalmente se lhe desbaratarem as suas fábricas e culturas pelos exorbitantes preços dos escravos que nestes últimos anos tem subido a sua carestia incrível e tão fatal ao bem público do Estado e particular vassalos que se Vossa Majestade como tão benefício ocorrer a este quase irreparável dano com o poder e justiça das suas ordens podemos afirmar a Vossa Majestade de que em menos de oitos anos não conservarás as rendas que produzem os frutos da terra e os seus vassalos perecerão a última ruína dos cabedais perecendo e acabando neles o mais opulento erário que sempre acharam as públicas necessidades da monarquia de Vossa Majestade²⁷⁰.

Como podemos observar, os vereadores da Câmara Municipal de Salvador expuseram à Coroa os problemas que a falta de cativos estaria causando à agricultura e aos negócios do Brasil. Juntaram ao problema da colônia, a possibilidade de prejuízo ao erário da monarquia, pois a “ruína” da agricultura de exportação diminuiria uma das mais importantes fontes de arrecadação da Fazenda Real.

Na referida carta, os vereadores da Câmara de Salvador ressaltaram que a ambição dos traficantes negreiros aumentou os valores dos escravizados de quarenta e sessenta mil réis para duzentos mil. E destacaram ainda que tais preços tão somente

os tratantes de Minas Gerais e Jacobina²⁷¹ tem dinheiro pronto para esta exorbitância povoam-se aquelas regiões de escravos e arruinam-se esta capitania a desta desordem em tudo lamentável resultam consequências funestíssimas porque não chegando os cabedais dos senhores de engenhos e dos mais lavradores as compras tão excessivas vão agora conservando as suas fábricas com os poucos escravos que lhes permanecem do tempo anterior²⁷².

²⁷⁰ Registro de uma carta deste senado da Câmara para sua Majestade que Deus guarde sobre a ruína desta capitania pelo subido dos escravos. *Documentos Históricos do Arquivo Municipal de Salvador. Cartas do Senado 1710-1730*, 6º volume. Prefeitura do Município do Salvador, Bahia, 1973, p. 102.

²⁷¹ Jacobina era uma cidade do extremo norte do sertão baiano. No século XVIII, ficou conhecida como cidade do ouro, em razão da exploração aurífera. Sobre a cidade de Jacobina e as zona de mineração da Bahia ver: Albertina Lima Vasconcelos. *Ouro: Conquistas, tensões, poder mineração e escravidão 'Bahia do século XVIII*. Dissertação de Mestrado em História, 1998, 340f. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - Universidade Estadual de Campinas, 1998.

²⁷² Registro de uma carta deste senado da Câmara para sua Majestade que Deus guarde sobre a ruína desta capitania pelo subido dos escravos. *Documentos Históricos do Arquivo Municipal de Salvador. Cartas do Senado 1710-1730*, 6º volume. Prefeitura do Município do Salvador, Bahia, 1973, p. 102.

Os vereadores atrelaram a “ruína” da capitania da Bahia à falta de cativos e aos excessivos valores dos escravizados, responsabilizando o mercado minerador pela escassez de mão de obra africana e pela falência de vinte quatro engenhos. Destacaram ainda que os engenhos e as lavouras, que resistiam à destruição, continuavam trabalhando com a escravaria adquirida anteriormente, contudo, “como estes, pela grandeza do trabalho, não duram e vão morrendo, acabam juntamente aquelas propriedades que no século passado enriqueceram tantos homens e carregaram tantas frotas”. Se as informações dos oficiais camarários forem verdadeiras, os números da produção açucareira denunciavam um declínio considerável: antes a produtividade excedia “dezoito mil caixas, de dez anos a esta parte se vem reduzidas a cinco mil e quando mais abundante a oito mil caixas”²⁷³.

Segundo Stuart Schwartz, na primeira metade do século XVIII, os engenhos apresentavam uma capacidade máxima de produção de pouco mais de dezessete mil caixas. Contudo, a partir de 1714, a produção açucareira da Bahia diminuiu. A princípio, o movimento foi pouco sentido, porém, na década de 1720, os problemas ficaram expostos, em razão dos baixos preços do açúcar, das frotas intermitentes e da produção abaixo de doze mil caixas²⁷⁴.

Chama-nos a atenção que, na referida carta enviada pela Câmara à Coroa, entre os quatro personagens que a assinavam, constava o senhor de engenho e traficante negreiro João Lopes Fiúza, que estava envolvido na redistribuição de cativos para as Minas de ouro, e João de Souza da Câmara²⁷⁵, que aparece no *Transatlantic Slave Trade Database* (TSTD) como proprietário da embarcação Nossa Senhora do Rosário e Almas, pela qual, na década de 1720, foram desembarcados 749 africanos da Costa da Mina na Bahia.

A participação desses dois traficantes negreiros na reclamação, enviada à metrópole sobre os altos preços de escravizados na Bahia e possível ruína dos negócios agrícolas, era indício de que os problemas da alta de preços poderiam não estar somente atrelados à liberdade de comercializar escravizados da Bahia para o

²⁷³ *Ibidem*.

²⁷⁴ Stuart B. Schwartz. *Segredos internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial*. Trad. Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 169.

²⁷⁵ João de Souza da Câmara, além de traficante negreiro, aparece na documentação como contratador dos dízimos reais em 1718. Ver: *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (Portarias de 1711 a 1719)*, Vol. LV. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1942. p. 101.

serviço aurífero. Para ambos os personagens, por estarem envolvidos com comércio negro, não seria interessante que os valores de venda dos cativos diminuíssem simplesmente, pois representaria para eles um lucro menor. Como se verá abaixo, havia dificuldades em resgatá-los na Costa da Mina, encarecendo o preço do escravizado. Pode-se aventar algumas hipóteses sobre o assunto: a estratégia talvez fosse sensibilizar a Coroa para diminuição dos impostos; ou para uma melhor proteção, ainda que apenas diplomática, do tráfico com o Golfo de Benin.

Em 1718, o governador-geral, Dom Sancho de Faro e Sousa, o conde de Vimieiro, deu conta à Coroa sobre a ruína dos negócios dos açúcares, dos tabacos e da mineração pela escassez de mão de obra africana. A causa seria o aumento exorbitante no preço dos cativos. Entretanto, salientou ainda que os altos preços eram consequência das dificuldades de traficar na Costa da Mina, “[...] por se não poderem extrair da Costa da Mina os escravos que a ela vamos resgatar, pelos roubos que fazem nas nossas embarcações os navios da Companhia de Holanda”²⁷⁶.

Percebe-se que o conde de Vimieiro tinha uma visão mais ampla sobre a questão da falta de escravizados. Considerava que a raiz do problema da escassez de cativos não ocorria apenas em razão dos mineradores poderem pagar em ouro e um valor mais alto, mas também pela dificuldade que havia em se resgatar os africanos escravizados na Costa da Mina, em virtude da ação dos holandeses.

Segundo o conde de Vimieiro os holandeses ao encontrar os navios portugueses quando não os destruíam, “tirando-lhes a escravaria que têm feito, ou nos obrigam a pagar duas e três oitavas de ouro que são os que livram melhor, vindo por este caminho a serem os nossos portugueses confeudatários seus”²⁷⁷ Tal ação, segundo Vimieiro, colocava os portugueses na condição de “confeudatários seus o que é contra o respeito soberano que se deve a Vossa Majestade”²⁷⁸. Ou seja, a

²⁷⁶ Carta do conde de Vimieiro, governador do Brasil, informando a Vossa majestade que os engenhos e lavouras estão se estragando por falta de escravos e que os que se encontram são por preço exorbitante. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro – Bahia de 1716 a 1721)*, Vol. XCVII. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 175-176. / Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. 2ª ed. Trad. Tasso Gadzanis. São Paulo: Corrupio, 1987. p. 63-64.

²⁷⁷ Carta do conde de Vimieiro, governador do Brasil, informando a Vossa majestade que os engenhos e lavouras estão se estragando por falta de escravos e que os que se encontram são por preço exorbitante. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (Consultas do Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro – Bahia de 1716 a 1721)*, Vol. XCVII. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 176.

²⁷⁸ *Ibidem*, p. 176

obrigação de pagar um “imposto” para a Holanda colocava os portugueses em condição de vassalos dos neerlandeses.

Pierre Verger pontua que o governador-geral, observando tal cenário, sugeriu que se interrompesse o comércio do Brasil com a Costa da Mina por um ano, com a pretensão de provocar um desentendimento entre os traficantes locais da Costa da Mina e os holandeses. O governador acreditava que o rei da Ajudá e os demais líderes daquela Costa, ao sentirem falta do tabaco brasileiro, apreciadíssimo naquela região, entrariam em conflito com os holandeses e os expulsariam dos portos, já que não poderiam substituir o tabaco brasileiro pelo fumo da Virgínia, menos estimado. Dessa forma, os holandeses desejariam o retorno dos negociantes portugueses²⁷⁹.

O conde de Vimieiro conseguiu a aprovação de alguns homens de negócio de Salvador, porém necessitava da aprovação da Coroa. No ano de 1719, teve a resposta de Dom João V, que foi contra impedir o comércio com a Costa da Mina. O rei considerou o plano ineficiente, em virtude de os africanos daquele lugar serem inconstantes e que, faltando-lhes os produtos portugueses, poderiam se afeiçoar aos holandeses. Ressaltou ainda que a suspensão causaria sérios danos aos negócios do Brasil²⁸⁰.

Ao averiguar a posição da Câmara de Salvador e do conde de Vimieiro sobre a questão da escassez de escravizados para os engenhos e lavouras da Bahia, observamos posições diferentes e complementares. Os vereadores da Câmara deixam subentendido que os altos preços dos cativos se deviam à demanda da mineração. Por sua vez, o conde de Vimieiro aponta que os altos valores eram fruto das dificuldades de resgate na Costa da Mina, impostas pela ação dos holandeses que encareceriam esse negócio²⁸¹.

A partir das reclamações sobre a “falta de braços” para os negócios agrícolas, surgiu-nos uma dúvida: quantos escravizados passaram da Bahia para as Minas de

²⁷⁹ Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. 2ª ed. Trad. Tasso Gadzanis. São Paulo: Corrupio, 1987. p. 63.

²⁸⁰ *Ibidem*, p. 64.

²⁸¹ Referente às críticas dos senhores de engenhos e lavradores sobre os altos preços dos cativos e a sua “escassez” para os outros setores após o início da exploração aurífera, e independente das causas que levaram a tal situação, é necessário considerar o contexto das reclamações e não descartar a retórica da época, tanto que continuaram na segunda metade do setecentos, por estar muito presente na documentação, no tocante às instruções passadas aos vice-reis, que elucidam a preocupação da Coroa com as transações mercantis do Brasil com a Costa da Mina, pelos excessivos valores da mão de obra africana e a possível “ruína” da agricultura do Brasil.

ouro? Essa estimativa é um pouco complicada, já que há poucos documentos disponíveis sobre as cifras da redistribuição de escravizados para interior do Brasil, sobretudo, dos que partiram da Bahia rumo às minas de ouro na primeira metade do século XVIII.

Para estimar se houve escassez de mão de obra africana na Bahia, recorremos à historiografia e ao banco de dados do *Transatlantic Slave Trade Database*. Embora apresente algumas lacunas documentais, o banco de dados nos possibilita uma estimativa do tráfico negreiro. Os dados referentes à capitania da Bahia podem apontar pistas para a resposta do problema.

Antes de estimar quantos escravizados partiram para as Minas, é conveniente saber quantos escravizados entraram no Brasil no período de 1715 até 1725²⁸². Philip Curtin estimou que, entre 1701 até 1710, desembarcaram 153.700 africanos nos portos brasileiros; entre 1711 e 1720, foram 139 mil cativos; e, entre 1721 até 1730, entraram no Brasil 146.300. Considerando o período de 1711 a 1730, entraram nos portos 285.300 africanos²⁸³.

Leslie Bethel, ao analisar os dados acima, observou que, na década de 1720, houve a manutenção na entrada de cativos, apesar da depreciação dos negócios do açúcar. Essa estabilidade do comércio negreiro teria sido possível em razão da demanda da produção aurífera²⁸⁴.

Consideraremos os anos de 1715 a 1725, porque se trata do período que nos interessa. Pelos dados obtidos pelo *TSTD*, os dados do tráfico negreiro atlântico para o Brasil são os seguintes:

²⁸² Destacamos os anos de 1715 a 1725, primeiro, por ser o período em que o direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras seguiu administrado pela Provedoria da Fazenda e segundo, por possuímos dados referentes ao rendimento do direito de saída dos escravizados para as capitanias do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia nesses anos.

²⁸³ Philip D. Curtin. *The Atlantic Slave trade: A census*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1952. p. 207.

²⁸⁴ Leslie Bethell. *Historia de América Latina - América Latina colonial: Europa y América em los siglos XVI, XVII, XVIII*. Tomo 2. Barcelona: Editorial Crítica, 1990. p. 145.

Tabela 1 – Comércio Transatlântico de Escravizados – Base de Dados

Comércio Transatlântico de Escravos - Base de Dados				
Faixa de ano	Bahia	Pernambuco	Southeast Brazil	Totais
1715	6.043	714	541	7.298
1716	7.859	357	2.054	10.270
1717	7.102	0	403	7.505
1718	7.563	780	1.138	9.481
1719	5.925	1.355	1.174	8.454
1720	6.202	3.144	351	9.697
1721	5.522	2.496	1.505	9.523
1722	4.914	3.482	1.068	9.464
1723	7.244	1.840	2.982	12.066
1724	14.456	4.893	4.500	23.849
1725	6.924	4.462	6.149	17.535
	79.754	23.523	21.865	125.142

Fonte: *Transatlantic Slave Trade*²⁸⁵.

Podemos observar, na tabela 1, que, segundo os dados disponíveis no *TSTD*, nos onze anos analisados, o porto de Salvador foi o responsável pelo desembarque da maioria dos escravizados. Entre 1719 e 1722, houve uma queda na entrada de cativos na Bahia em relação aos anos anteriores, cuja explicação, talvez, passe pelas dificuldades de se resgatar africanos na Costa da Mina.

A partir do ano de 1722, houve uma elevação no comércio negreiro na capitania do Rio de Janeiro; ocorrendo o mesmo em Pernambuco, a partir de 1724. Hipoteticamente, este movimento pode estar atrelado ao aumento do tributo de saída dos escravizados da Bahia para as Minas, que, simplesmente, dobrou por autorização do vice-rei, Vasco Fernandes César de Meneses, em 1722.

Observando apenas os dados da Bahia (*TSTD*), encontramos importação de 79.754 escravizados. Segundo Maurício Goulart, do total de escravizados desembarcados nos portos do Brasil, 40% seguiam para as minas²⁸⁶. Portanto, entre 1715 e 1725, pode-se estimar que um total de 31.901 cativos teriam seguido para as minas a partir da Bahia – uma média anual de 2.900. Por outro lado, pode-se estimar que, na Bahia, ficaram 47.853 africanos escravizados, ou seja, cerca de 4.350 por ano, em média, estariam disponíveis para a produção e serviços na Bahia.

Para obtenção de números mais precisos, valermo-nos de certidões de rendimentos do direito de saída dos escravos de Pernambuco e do Rio de Janeiro

²⁸⁵ Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#tables>. Acesso em: 31 de outubro de 2020.

²⁸⁶ Maurício de Goulart. *A escravidão africana no Brasil*. p. 165.

para a região das minas, e da relação da quantidade de escravizados que da Bahia se despacharam para as Minas Gerais entre 23 de junho de 1722 e 23 de junho de 1725, e seus respectivos rendimentos.

Tabela 2 – Rendimentos e relação da quantidade de escravizados que da Bahia se despacharam para as áreas mineradoras, entre 23 de junho de 1722 e 23 de junho de 1725 (coluna rendimentos apresenta valores em réis)

Ano	Trajetos	Rendimentos	Quantidade de Escravizados
23 / 6 / 1722 a 22 / 6 / 1723	Caminho do Sertão	18:774\$000	2.086
23 / 6 / 1722 a 22 / 6 / 1723	Rio de Janeiro e Santos	10:620\$000	1.180
23 / 6 / 1723 a 22 / 6 / 1724	Caminho do Sertão	19:395\$000	2.155
23 / 6 / 1723 a 22 / 6 / 1724	Rio de Janeiro e Santos	11:430\$000	1.270
23 / 6 / 1724 a 22 / 6 / 1725	Via o Caminho do Sertão	24:570\$000	2.730
23 / 6 / 1724 a 22 / 6 / 1725	Rio de Janeiro e Santos	10:233\$000	1.137
Total		95:022\$000	10.558

Tabela elaborada pelo autor. Fonte: AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D 2029²⁸⁷.

De acordo com os dados disponíveis dos rendimentos do tributo da Bahia, saíram da capitania, anualmente, para as minas do Centro-Sul, entre 1722 e 1725, perto de 3.500 escravizados, em média, por ano. A maioria dos escravizados foi redistribuída via o Caminho do Sertão.

Pela quantidade de cativos despachados de Salvador, percebe-se uma preferência dos traficantes da Bahia pelo Caminho do Sertão. Ao invés de um trajeto por mar, pelo interior havia melhores oportunidades de negócio, pois se transportava uma diversidade e uma quantidade maior de mercadorias, além dos cativos.

Por outro lado, o direito de saída dos escravizados do Rio de Janeiro para a região das minas, entre 1715 e 1726, rendeu 103.601\$400 réis (cento e três contos, seiscentos e um mil e quatrocentos)²⁸⁸. Logo, passaram para as minas por volta de 23.022 cativos em onze anos, ou seja, 1.918 escravizados por ano, em média. Enquanto que o mesmo tributo em Pernambuco, entre 1715 e 1725, rendeu

²⁸⁷ Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses ao rei D. João V, respondendo a provisão real que manda dar toda ajuda aos procuradores e feitores de Jerônimo Lobo Guimarães para a boa arrecadação do contrato de arrematação da venda de escravos. Bahia, 24 de junho de 1725. AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D 2029.

²⁸⁸ Certidão de rendimento dos direitos dos escravos, antes e depois do lançamento do imposto de 4.500 réis. Rio de Janeiro, 7 de agosto ant. 1727. AHU_ACL_CU_017-1, Cx.25, Doc. 5607-5.611. Projeto Resgate Rio de Janeiro – Eduardo de Castro e Almeida.

54:343\$000 réis (cinquenta e quatro contos e trezentos e quarenta e três mil réis)²⁸⁹, pelos 12.076 africanos escravizados, que foram para as Minas, ou seja, por ano, Pernambuco redistribuiu aproximadamente 1.098 cativos para o serviço aurífero.

Somada à quantidade de escravizados que, anualmente, saía das capitanias da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco para as áreas mineradoras, temos uma média anual próxima de 6.516 cativos.

Para responder com precisão se faltou mão de obra africana na Bahia, necessitamos comparar a tabela 2 com os dados de desembarque de africanos na Bahia. Para os anos de 1722 a 1725, segundo o *TSTD*, foi registrada a entrada de 33.538 africanos. Na Tabela 2, vemos que, no mesmo período, saíram da Bahia para as minas 10.558 escravizados, restando 22.980 cativos para abastecer a principal capitania do Estado do Brasil. Grosso modo, na primeira metade da década de 1720, de cada três escravizados que desembarcavam em Salvador, pouco mais de dois ficavam na capitania.

Baseando-se nos dados apresentados na dissertação do padre Gonçalo Soares França, em 1724, à Academia dos Esquecidos, Stuart Schwartz aponta que havia na capitania da Bahia, aproximadamente, cento e trinta e nove engenhos²⁹⁰. Quantidade que se aproxima àquela descrita por Antonil, segundo o qual existiam cento e quarenta engenhos em funcionamento na Bahia²⁹¹.

Em contrapartida, um funcionário da Mesa de Inspeção, no ano de 1752, afirmou que “vinte ou trinta anos antes existiam mais de duzentos engenhos na Bahia, mas agora havia menos de cento e vinte em operação na capitania²⁹²”, ou seja, entre 1722 e 1727, havia, no Recôncavo baiano, cerca de duzentos engenhos em operação. Números mais próximos do relatado por José António Caldas, que assegurava existirem cento e setenta e dois engenhos em 1759²⁹³. Consideraremos que, na segunda década do setecentos, havia entre 150 e 200 engenhos em funcionamento na Bahia.

²⁸⁹ Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei Dom João V, enviando certidão dos rendimentos referentes aos escravos que foram para as minas do Rio de Janeiro, de 1715 a 1725. Recife, 20 de agosto de 1726. AHU_ACL_CU_, Cx. 34, Doc. 3121.

²⁹⁰ Stuart B. Schwartz. *Segredos Internos*. p. 86.

²⁹¹ André João Antonil. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. p. 178.

²⁹² Stuart B. Schwartz. *Segredos Internos*. p. 341.

²⁹³ José António Caldas. *Notícia geral da capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*. Editado por Alícia Duhá Lose, Vanilda Salignac de Sousa Mazzoni e Perla Andrade Peñailillo. 2ª ed. Salvador: Memória e Arte, 2017. p. 294-300.

De acordo com Antonil, nos maiores engenhos, como no Sergipe do Conde, toda a escravaria ficava entre cento e cinquenta a duzentas “peças”²⁹⁴. Para Kátia Mattoso, os engenhos médios empregavam cerca de 50 escravizados²⁹⁵. Segundo Luiz Antônio de Oliveira Mendes, para os engenhos funcionarem plenamente, era necessário supri-los a cada ano com dez cativos para substituir os que envelheciam, os doentes e os que tinham morrido²⁹⁶.

Na década de 1720, a população máxima dos engenhos não passava de 40 mil escravizados (200 engenhos com 200 cativos cada). Assim, podemos dizer que, dos 22.980 mil escravizados que ficavam na capitania da Bahia, aproximadamente, 2.000 mil por ano seguiam para a reposição das perdas anuais de mão de obra dos engenhos. O restante se dividiria para as lavouras e outros muitos serviços que movimentavam a economia da capitania. Mesmo muito inconclusivos, até aqui, os dados, a princípio, esvaziariam as reclamações sobre a falta de mão de obra na Bahia, enviadas ao rei e feitas em nome dos interesses dos senhores de engenho, lavradores de cana e plantadores de tabaco.

Em 1715, o marquês de Angeja informou à Coroa que o arcebispo da Bahia afirmara “[...] nunca lhe baixara de seis mil e que em um ano chegara a oito mil” a quantidade de escravizados mortos todos os anos na Bahia²⁹⁷. Segundo Raphael Santos Freitas, com essa baixa na escravaria, seria necessária a entrada anual, no porto de Salvador, entre seis e sete mil cativos africanos para manutenção da força de trabalho nas áreas rurais e urbanas²⁹⁸.

Baseado na informação do marquês do Angeja à Coroa, vemos que a quantidade de sete mil escravizados era suficiente para reposição das necessidades da capitania da Bahia. Por outro lado, para o ano de 1715, parece que a quantidade de escravizados desembarcados em Salvador foi muito maior do que o dado levantado pelo *The Transatlantic Slave Trade Database* (6.043 cativos). Entre 1715 e

²⁹⁴ André João Antonil. *Cultura e Opulência*. p. 71.

²⁹⁵ Kátia M. de Queirós Mattoso. *Bahia opulenta: uma capitania portuguesa no Novo Mundo (1549-1763)*. *Revista História (USP)*, São Paulo, nº 114, p. 5-20, jun./jul. de 1983.

²⁹⁶ Luiz Antônio de Oliveira Mendes. Discurso Preliminar, Histórico e Introductivo, com natureza de descrição econômica da comarca e cidade da Bahia. p. 293.

²⁹⁷ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei Dom João V sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil marquês de Angeja, D. Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas. Lisboa, 17 de julho de 1715. AHU_ACL_CU_005, Cx. 10, D. 797. / Raphael Santos Freitas. A formação de um corpo de negociantes na Bahia: ouro das minas e o tráfico atlântico de escravizados. *Revista Afro-Ásia*, Salvador, BA, nº 51, p. 9-35, 2015.

²⁹⁸ Raphael Santos Freitas. *Idem*, p. 18.

1725, com exceção de 1724, em ano algum desembarcou-se Bahia mais de 8 mil escravizados (tabela 1).

Em média, o desembarque anual de escravizados no porto de Salvador, entre os anos de 1722 e 1725 (conferir na tabela 1), foi de 8.384 cativos. Desde total, saíam anualmente 3.500 para a mineração, em média (conferir na tabela 2). Restariam, portanto, 4.884 cativos para as necessidades da economia da Bahia. Se a informação do arcebispo da Bahia, comunicada ao rei por Angeja, estiver correta, isto é, se, de fato, a mortalidade entre os escravizados na Bahia fosse de seis a oito mil pessoas por ano, haveria um déficit, pois os cativos perdidos não estavam sendo repostos pelo tráfico. Possivelmente, entre os anos de 1722 a 1725 houve falta de braços para as lavouras na Bahia.

Destaque-se que os dados do *The Transatlantic Slave Trade Database* apresentam lacunas, pois a falta de documentação não permite mensurar exatamente quantos africanos desembargaram nos portos do Brasil. Consideramos que o número de cativos que entraram no porto de Salvador seja muito maior. Isto posto, e sabendo que a Bahia contava com um razoável plantel de escravizados, podemos ponderar que a produção agrícola para exportação, resiliente por séculos de oscilações mercantis, conseguiria suportar alguns anos sem a devida reposição da mão de obra.

Apesar da solidez da produção baiana de açúcar e tabaco, com base nos números apresentados acima e na demanda crescente por braços para exploração das minas, conjecturamos que, entre 1715 e 1725, não houve uma falta constante e sistemática de mão de obra a capitania da Bahia. Mas, certamente, os proprietários rurais passaram por períodos de aperto agudo na recomposição de sua escravaria. Logo, eram pertinentes as reclamações dos senhores de engenhos e lavradores sobre os altos preços dos escravizados e a redistribuição de cativos para as áreas mineradoras. Na segunda metade do século XVIII, permanecem na comunicação política entre colônia e metrópole. A proteção da agricultura de exportação no Brasil sempre esteve presente nas políticas mercantilistas da Coroa para a colônia²⁹⁹ No sentido de a agricultura, a Coroa também se preocupou com o aumento de preços da mão de obra africana, principalmente, a do tráfico com a Costa da Mina, enviando instruções para vice-reis e governadores sobre o tema.

²⁹⁹ Rafael da Silva Coelho. *A Bahia em suas negociações com a metrópole: tributação, dinheiro e açúcar na metade do século XVII*. Caps. 3 e 4.

A capitania do Rio de Janeiro se beneficiou muito pela proximidade com a região mineradora e cumpriu um papel relevante na redistribuição de escravizados para o Sul e Centro-Sul, como pode ser verificado no *The Transatlantic Slave Trade Database*. Entretanto, até a década de 1720, caberia a Salvador a função de principal polo de importação e redistribuição de cativos para o interior do Brasil. Como foi visto acima, na tabela 2, entre 1723 e 1725, de Salvador se remetia 3.500 escravizados, anualmente, em média, enquanto, a média anual dos envios a partir do Rio de Janeiro, no mesmo período, não chegava a 1.200. Mesmo quando, em Salvador, a cobrança do direito de saída dos escravizados passou de 4.500 réis para 9 mil, o porto baiano se manteve como principal entreposto entre a África e as minas do interior do Brasil.

A inquietação com os altos valores dos cativos, em virtude das dificuldades para o resgate de cativos da Costa da Mina, com a reposição da escravaria, e a apreensão da Coroa com os possíveis danos à produção colonial da Bahia, em especial, com destaque para as ditas fábricas de açúcar, entre outras motivações, exigiam uma solução por parte das autoridades metropolitanas. Para responder às reclamações e atenuar possíveis deficiências no abastecimento de mão de obra africana, uma das resoluções foi o acréscimo do tributo sobre a passagem dos escravizados da Bahia para as Minas de ouro e demais partes, o qual foi duplicado. Entendemos que esta medida tenderia a aumentar a oferta de mão de obra para os engenhos de açúcar, lavouras de cana, roças de tabaco etc., em fim, para as atividades econômicas de Salvador e do Recôncavo.

Recentemente, debateu-se muito sobre qual foi a principal porta de escoamento de cativos para o interior. Os portos de Recife, do Rio de Janeiro e de Salvador, citados na documentação, foram importantes no abastecimento de escravizados para a zona mineradora e demais partes, cada um com sua magnitude, importância e contribuição.

Os rendimentos do direito de saída dos escravizados para o interior, ao menos em parte, foram utilizados na melhoria da defesa das principais capitanias. No caso da Bahia, a arrecadação do tributo contribuiu para melhoria das fortificações, da manutenção e construção de armazéns da Ribeira, para pagamento do soldo das tropas baseadas em Salvador e para a construção das naus de guarda-costas³⁰⁰.

³⁰⁰ Hylló Nader de Araújo Salles. Negócios e negociantes em conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731, p. 32-42.

2.3 O aumento do valor do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras

Em novembro de 1720, assumiu o vice-reinado do Brasil, Vasco Fernandes César de Meneses, o conde de Sabugosa, filho do antigo governador-geral Luís César de Meneses e sobrinho do também governador-geral do Brasil Dom João Lancastro³⁰¹. Além dos ilustres parentescos, Vasco Fernandes César de Meneses possuía muita experiência na administração colonial, visto que tinha atuado como vice-rei da Índia.

Ao assumir seu governo, o Conde de Sabugosa tomou ciência das reclamações dos senhores de engenhos e lavradores sobre os danos irreparáveis ao Brasil. Se a maioria dos escravizados extraídos da Costa de África continuasse sendo levada para Minas Gerais, os engenhos e as lavouras da capitania da Bahia sofreriam com a falta mão de obra e com o excessivo preço com que chegavam ao porto de Salvador. Desse modo, muitos dos proprietários envolvidos no ramo agrícola se viam obrigados a abandonar seus negócios e casas e aventurar-se na mineração³⁰².

Os altos preços dos cativos teriam relação com as dificuldades para resgatar cativos na Costa da Mina. Piratas e os holandeses atrapalhavam o comércio negreiro atlântico, aumentando a escassez e os valores de escravizados para as fábricas de tabaco e açúcar e para o trabalho nas minas³⁰³.

De acordo com Roquinaldo Ferreira, o problema com os holandeses na Costa da Mina tinha relação direta com os conflitos militares europeus. Portugal perdera influência no Golfo de Benin e assinou tratados em que davam ou reconheciam o controle holandês sobre o comércio naquela região. Portanto, as embarcações

³⁰¹ Sebastião Rocha Pitta. *História da América portuguesa*. p. 383.

³⁰² Requerimento do contratador dos direitos de saída dos escravos da Bahia, José Francisco Ferreira ao rei D. José a pedir os mesmos direitos que se praticou ao seu antecessor. Bahia, 18 de agosto ant. 1752. AHU_ACL_CU_005, Cx. 110, D. 8631.

³⁰³ Carta do vice-rei e capitão-general de mar e terra Vasco Fernandes César de Meneses, expondo a vossa majestade a necessidade de mandar perseguir os corsários que aprisionam os navios que vão à Costa da Mina com escravos destinados ao Brasil. *Documentos Históricos – Consultas do Conselho Ultramarino: Rio de Janeiro – Bahia (1721-1725), Pernambuco e outras capitanias (1712-1716)*. Vol. XCVIII. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 48-49.

provenientes do Brasil passaram a pagar uma taxa de dez por cento sobre cargas negociadas na Costa da Mina, sob pena de captura³⁰⁴.

Pior que a perda de espaços para os holandeses, foi o processo de internacionalização do tráfico de cativos, isto é, na disputa por este comércio, ingleses e franceses construíram fortalezas para proteger seus negócios na Costa da Mina. No seiscentos, havia setes fortificações dos holandeses, cinco dos ingleses e uma dinamarquesa. Já na primeira metade do século XVIII, a fraqueza dos portugueses ficou evidente, dado que as demais nações europeias aumentaram o número de fortalezas no Golfo de Benin, enquanto Portugal não tinha nenhuma³⁰⁵.

Para resolver a situação dos constantes constrangimentos que passavam os navios “brasileiros” no resgate de cativos naquela região, a Coroa nos anos finais da segunda década do século XVIII enviou uma fragata para defender as embarcações procedentes do Brasil dos holandeses e corsários³⁰⁶. A solução não surtiu efeito porque a companhia holandesa possuía navios com poder de artilharia superiores à de uma fragata.

Entre 1720 e 1721 o conde de Sabugosa buscou entender a situação consultando os traficantes negreiros e o rei de Ajudá sobre os ataques estrangeiros às embarcações portuguesas. Compreendeu o problema e comunicou à Coroa o que relatava o rei de Ajudá, expondo juntamente a solução que havia encontrado para o problema na Costa da Mina. Para o rei de Ajudá era

[...] certo que o principal fundamento que os holandeses têm para represarem as nossas embarcações, que não vão despachar ao Castelo de São Jorge da Mina é dizerem que não temos em toda aquela Costa jurisdição e feitoria alguma, e porque os franceses e ingleses têm feitorias em o porto de Ajudá, por sem dúvida que, estabelecida a feitoria, lograrão as nossas embarcações a felicidade de não serem constrangidas nem represadas³⁰⁷.

Ao estabelecer uma feitoria na Costa da Mina, Portugal teria uma série de vantagens: como afirmação da presença portuguesa na naquela região; a reconquista de territórios perdidos; a recuperação da dignidade destruída desde a tomada do

³⁰⁴ Roquinaldo Ferreira. “A arte de furtar”: redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português (c. 1690-c.1750). In: João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa (Orgs.). *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p. 206-207.

³⁰⁵ *Ibidem*, p. 207.

³⁰⁶ *Ibidem*.

³⁰⁷ Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo*. p. 131.

Castelo de São Jorge; a proteção dos navios do Brasil contra a cobrança dos 10%, imposta pelos holandeses; possíveis ganhos fiscais sobre o comércio feito na África com base na feitoria; e o combate ao contrabando de ouro, que “provocava a perda de uns 500 mil cruzados ao rei a cada ano e, finalmente, o desenvolvimento do fumo”³⁰⁸. A feitoria de Ajudá seria uma medida de reorganização do tráfico negreiro naquela região e resolveria, segundo Jean Nardi, as violações do comércio do Brasil com a Costa da Mina³⁰⁹.

Para resolver a falta de proteção no embarque de cativos na Costa da Mina, uma das iniciativas do Conde de Sabugosa foi autorizar a construção da Fortaleza de São João Batista da Ajudá, na cidade de Uidá (Costa da Mina). Sob a responsabilidade do capitão de mar e guerra Joseph Torres, proprietário de várias embarcações envolvidas no tráfico negreiro no Golfo de Benin. Em seus negócios no tráfico para Salvador, o capitão mantinha relações comerciais com os holandeses do Castelo de São Jorge da Mina, e com os comerciantes ingleses do castelo de Cabo Corso e do Forte William, em Uidá³¹⁰.

Para o estabelecimento e a sustentação da fortaleza de Ajudá, os homens de negócio, envolvidos no comércio negreiro da praça da Bahia, ofereceram a contribuição de dez tostões por escravizado, que viesse da Costa da Mina. A oferta foi aceita pelo vice-rei e passou a ser arrecadada a partir de maio de 1722, ou seja, estabeleceu-se um novo tributo: o “direito de 1\$000 réis por escravo”³¹¹.

Segundo Pierre Verger, a autorização para construção de uma fortaleza em Ajudá favoreceu os comerciantes negreiros, atuantes na Bahia, na disputa com os traficantes negreiros sediados no Reino, que queriam afastar os negociantes da Bahia da Costa da Mina³¹². Observa-se que a rivalidade entre os traficantes baianos e os negociantes do Reino vinha de longa data, tendo sido acirrada desde quando a demanda mineradora se tornou significativa.

Ressaltamos que os comerciantes baianos, em sua maioria, eram portugueses. No comércio com a África, esse grupo se favorecia dos produtos coloniais,

³⁰⁸ Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996. p. 239.

³⁰⁹ Jean Baptiste Nardi. *Sistema colonial e o tráfico negreiro: novas interpretações da História brasileira*. Campinas, SP: Pontes, 2002. p. 28.

³¹⁰ Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo*. p. 65.

³¹¹ Angelo Alves Carrara. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil século XVIII: Minas Gerais, Bahia, Pernambuco*. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2009. p. 200.

³¹² Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo*. p. 130.

principalmente, do tabaco. As relações bilaterais entre Brasil e Costa da Mina eram lacunas no Antigo Sistema Colonial, pois se tratava de um ramo comercial que escapava ao exclusivo comercial metropolitano, pois se trata de um circuito em que agentes mercantis fixados na colônia estavam comercializando em praças que não pertenciam a Portugal. Contudo, a Coroa teve de se adaptar à nova realidade: o tráfico com a Costa da Mina alimentava de escravizados os polos mais dinâmicos da economia colonial; impulsionava, direta ou indiretamente, a produção de gêneros coloniais e o comércio entre Brasil e a metrópole³¹³.

Fernando Novais pontua que a participação direta dos negociantes da Bahia, atuantes no tráfico negreiro nas costas africanas, foi parte das contradições do sistema. O tráfico de escravizados com a Costa da Mina acabou por formar um ramo do comércio fora do sistema, porém, por necessidade do desenvolvimento da própria colônia – portanto, indiretamente, contribuía para o acúmulo de capital na Europa. A principal razão da perda de espaço dos traficantes do reino no Golfo de Benin foi o acesso que os da Bahia tinham ao tabaco de terceira qualidade, cuja exportação para Portugal era proibida³¹⁴.

Assim, a formação e a organização de oligarquias mercantis no Brasil não fugiram às características do Antigo Sistema Colonial. A participação dos homens de negócio reinóis, no comércio negreiro, ocorria através dos financiamentos, empréstimos, fretes, associações e da comercialização de produtos europeus e asiáticos importantes para o comércio nas costas africanas³¹⁵.

Essa disputa por mercados se intensificou desde quando os negociantes, atuantes da Bahia, passaram a agir como um grupo mercantil, defendendo os seus interesses, como ocorreu em 1711, quando atuaram contra a imposição da dízima e do tributo sobre a saída dos escravizados para as minas. Na década de 1720, o mesmo grupo atuou contra o projeto de uma nova companhia de comércio para o

³¹³ Jean Baptiste Nardi. *Sistema colonial e tráfico negreiro*. p. 29. Gustavo Acioli Lopes. A fênix e o Atlântico: a capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1760), p. 104-105.

³¹⁴ Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1986. p. 193-195.

³¹⁵ Sobre a participação dos metropolitanos no comércio negreiro ver: Maximiliano M. Menz. As Geometrias do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796-1807). *Revista de História (USP)*, São Paulo, nº 166, p. 185-222., jan. / jun. 2012. Maximiliano M. Menz. Uma comunidade em movimento: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771. *Revista de Pesquisa Histórica*, Recife – PE, vol. 37, jul-dez, 2019 p. 39-57. Gustavo Acioli Lopes e Maximiliano M. Menz. Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o contrato de Angola (século XVIII). In: *Revista Brasileira de História*, vol. 39, nº 80, pp. 109-134, 2019.

Brasil, que funcionaria nos moldes da extinta Companhia Geral do Comércio, isto é, com privilégios no abastecimento dos quatro gêneros (cereais, bacalhau, azeite e vinho); e, adicionalmente, com o controle do tráfico negreiro.

No ano de 1721, a Câmara de Salvador enviou uma petição à Coroa solicitando que não desse andamento ao referido projeto. Não se sabe se a reclamação da Câmara foi atendida pelo rei, ou se faltaram recursos aos homens do Reino, visto que o projeto da nova companhia não prosseguiu³¹⁶.

De acordo com Pierre Verger, os homens de negócio, envolvidos no tráfico negreiro atlântico da Bahia, foram inúmeras vezes apoiados pelo vice-rei Vasco Fernandes César de Meneses. A força do setor mercantil sediado na Bahia era respeitável, conseguindo apoio da mais importante autoridade metropolitana na colônia para a criação da Mesa do Bem Comum dos Negociantes da Bahia, em 1723, nos moldes da Mesa do Bem Comum dos Negociantes de Lisboa³¹⁷.

Para o vice-rei, a criação da instituição se justificava por causa das confusões nas solicitações comerciais e das diversas representações que os homens de negócio daquela praça lhe faziam em favor do bem comum³¹⁸. Além da cidade de Salvador ser capital do Brasil,

Achando-se com mais negócios que nenhuma outra do Reino, porque o tinha para Lisboa, Porto, Vianna, Ilha da Madeira e dos Açores, e para todas as conquistas de Angola, Costa da Mina e Cacheu, Ilhas de São Tomé e Príncipe, e de Cabo Verde, e também os portos do Brasil e minas com tantas frequências que serão poucos os moradores que não negociassem para uma ou mais partes³¹⁹.

Segundo Thiago Krause, não deve ter sido ocasional que, justamente na década de 1720, quando a correspondência camarária com a Coroa passou por um período de baixa, os comerciantes terem criado a Mesa do Bem Comum. Mesmo ocupando 40% dos postos na municipalidade, os homens de negócio queriam uma

³¹⁶ *Ibidem*, p. 64.

³¹⁷ Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo*. p. 67.

³¹⁸ Ofício do vice-rei conde dos Arcos para Tomé Joaquim da Costa Corte Real, em que o informa ter mandado dissolver a Mesa do Bem Comum ou Comércio da Bahia, narrando a história da sua criação. Bahia, 24 de agosto de 1757. AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 2573-2579. Projeto Resgate Bahia – Eduardo de Castro Almeida (1613-1807).

³¹⁹ Ofício do vice-rei conde dos Arcos para Tomé Joaquim da Costa Corte Real, em que o informa ter mandado dissolver a Mesa do Bem Comum ou Comércio da Bahia, narrando a história da sua criação. Bahia, 24 de agosto de 1757. AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 2573-2579. Projeto Resgate Bahia – Eduardo de Castro Almeida (1613-1807). / Raphael Santos Freitas. A formação de um corpo de negociantes na Bahia: ouro das minas e o tráfico atlântico de escravizados. *Revista Afro-Ásia*, Salvador, BA, nº 51, p. 9-35, 2015.

instituição por meio da qual pudessem atuar pelos seus interesses sem entraves e contratempos que encontravam na Câmara, haja vista a sucessiva presença da açucarocracia³²⁰.

A atuação da Mesa do Bem Comum dos Negócios da Bahia era, sobretudo, voltada para o comércio negreiro atlântico. Em 1731, os membros da instituição, após vários questionamentos sobre as restrições impostas no comércio entre Bahia e Costa da Mina, ajudaram a reorganizar aquele ramo do tráfico de escravizados, que passou a ser feita por turno e giro entre as embarcações da Bahia e de Pernambuco. Dividindo o tráfico com os pernambucanos, conseguiram evitar conflitos e se manter no negócio sem desrespeitar a lei metropolitana, que restringia a realização desse comércio em vinte e quatro navios por esquadra com três navios em viagens trimestrais³²¹.

Apesar de nunca ter tido reconhecimento régio, a Mesa do Bem Comum foi fundamental para dar sustentação às práticas realizadas pelos negociantes no comércio colonial e intercolonial. Pelo seu aparelhamento, puderam, por exemplo, questionar a eficiência do sistema de frotas, alegando que os atrasos das frotas eram prejudiciais para o comércio colonial, porque os produtos coloniais acabavam se inutilizando e os do Reino ficavam sem as saídas que tinham no mercado brasileiro³²².

Segundo Raphael Santos Freitas, a maior conquista da instituição em ocorreu em 1740, quando os homens de negócio, através das ações da Mesa do Bem Comum dos Negociantes da Bahia, conquistaram para si a condição de elegíveis aos cargos de vereadores da Câmara³²³. Este fato constituiu o reconhecimento do *status* e o princípio de uma modificação social³²⁴. Consideramos que essa conquista consolidou a ação dos mercadores e traficantes de escravizados como um corpo social, uma vez que as Câmaras representavam os interesses locais frente ao poder central.

Preocupado com a escassez de mão de obra para os engenhos e lavouras da capitania, o conde de Sabugosa, em 1722, ordenou ao provedor-mor da Fazenda Real que passasse a cobrar nove mil réis pelo direito de saída dos escravizados que iam da Bahia para a região das minas. A assim, a mais alta autoridade metropolitana na

³²⁰ Thiago Krause. Uma elite local e o Atlântico: a Câmara de Salvador e o comércio marítimo (1630-1730). In: Carlos Leonardo Kelmer Mathias *et al.* (Orgs.). *Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico Luso – século XVIII*. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2017. p. 148.

³²¹ *Ibidem*, p. 29. / Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo*. p. 94-96.

³²² Raphael Santos Freitas. *A formação de um corpo de negociantes na Bahia*. p. 27-28.

³²³ *Ibidem*, p. 29

³²⁴ *Ibidem*

colônia pretendia aumentar a oferta de braços aos proprietários agrícolas e, possivelmente, reduzir um pouco os altos preços dos cativos. Como justificativa para o aumento do referido tributo, o vice-rei alegou que as suas atribuições determinavam não apenas a boa arrecadação para a Real Fazenda, mas o zelo da produção colonial. E partindo desse zelo e obrigação e

[...] achando que os escravos que vão desta cidade para as Minas, assim pelo Rio de Janeiro, como pelo Caminho do Sertão, pagavam somente quatro mil e quinhentos réis de direitos cada um, e que era muito diminuta está contribuição, respeitando os interesses que tiravam os mineiros, resolvi, que se dobrasse aquele direito, e para o fazer sem queixa a dos interessados, usei dos meios e estímulos que me pareceram mais próprios para os obrigar a aceitarem sem repugnância a execução da minha resolução e com efeito a pus em prática, e se deu princípio a cobrança em 2 de julho de 1722 [...] ³²⁵.

Acreditamos que os meios utilizados por Vasco Fernandes César de Meneses para beneficiar os comerciantes negreiros da praça da Bahia, tiveram a ver com o apoio e os privilégios que o vice-rei tinha promovido a esse grupo na disputa por mercado com os negociantes do Reino, pois o aumento do tributo encareceria a redistribuição de cativos para a região mineradora. Tanto que não houve resistência alguma ao acréscimo, como aquelas ocorridas em 1711, contra o aumento do preço do sal, o restabelecimento da dízima da Alfândega e a imposição do direito de saída de escravizados para as minas.

Ao comunicar à Coroa sobre o que resolveu acerca do acréscimo do tributo, o conde de Sabugosa afirmou que a imposição do direito de saída dos escravizados era limitada, realizando o aumento, por diversos motivos, informava a sua resolução para saber se estava ao encontro dos interesses da Coroa. Como não poderia deixar de ser, destacou que o incremento fiscal aumentou os recursos para a segurança da colônia, uma vez que os rendimentos do tal tributo eram destinados para melhorar as fortificações, para as guarda naus, sustento e para o pagamento dos soldados³²⁶.

³²⁵ Carta de Conde de Sabugosa, referindo-se entre outros assuntos às resoluções do Conselho Ultramarino, geralmente tomadas sem as prévias e necessárias informações dos governadores; às viagens das frotas, à arrematação dos contratos do Brasil, aos direitos que pagavam os escravos que iam para as Minas, a Feitoria de Ajudá, a exploração do ouro nas minas novas, a prisão do capitão-mor Antônio Manuel Francisco da Silva e informando muito desfavoravelmente acerca de Manuel Francisco dos Santos Soledade e das suas pretensões. Bahia, 23 de agosto de 1730. Projeto Resgate Bahia – Eduardo de Castro e Almeida (1631-1807). AHU_ACL_CU_005, Cx. 3, Doc. 346.

³²⁶ Carta do vice-rei e capitão-general de mar e terra, Vasco Fernandes César de Meneses, a Vossa Majestade sobre o novo tributo posto nos escravos que forem para as Minas Gerais. *Documentos Históricos – Consultas do Conselho Ultramarino: Rio de Janeiro – Bahia (1721-1725), Pernambuco e*

Ao ser informado do novo valor do imposto, o procurador da Fazenda contestou o acréscimo, alegando que lhe parecia exorbitante, visto que supervalorizava os cativos que iam para Minas Gerais, com impactos para todo o comércio com aquela região³²⁷.

Quando o Conselho Ultramarino foi comunicado do dito aumento, representou ao rei Dom João V o seu parecer. Os conselheiros reprovaram a decisão do conde de Sabugosa, alegando que

[...] o vice-rei do Brasil, não tem jurisdição nem lhe é dado poder impor novos tributos, nem para acrescentar os que já havia sobre a extração dos negros para as minas, nem no caso presente havia necessidade urgente que o obrigasse a pôr em execução a sua disposição³²⁸.

E os conselheiros ultramarinos continuaram rechaçando o aumento tributário, imposto pelo conde de Sabugosa, por considerar não existir uma situação extrema que justificasse dobrar a arrecadação do direito de saída dos escravizados da Bahia para as minas. Assim, deveria ter, primeiramente, se consultado com a Coroa e aguardado a aprovação régia³²⁹. Ponderaram que tal negócio parecia estranho e que, sem dúvida, a população da região das minas não iria aceitá-lo voluntariamente, visto que “os comprem tão caros, necessariamente hão de ter por maior gravame este novo imposto, sobre o qual se deveria cuidar antes na sua diminuição que no seu acrescentamento”³³⁰.

Por último, os conselheiros lembraram que seria injusto e prejudicial aos moradores da Bahia pagarem nove mil réis por cativo que ia para as minas, enquanto que a população de Pernambuco e a do Rio de Janeiro pagavam somente a metade³³¹. Pelas razões expostas no parecer, eles sugeriam ao rei Dom João V que ordenasse ao conde de Sabugosa a suspensão do aumento³³².

outras capitanias (1712-1716). Vol. XCVIII. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 53.

³²⁷ *Ibidem*.

³²⁸ *Ibidem*.

³²⁹ Carta do vice-rei e capitão-general de mar e terra, Vasco Fernandes César de Meneses, a Vossa Majestade sobre o novo tributo posto nos escravos que forem para as Minas Gerais. *Documentos Históricos – Consultas do Conselho Ultramarino: Rio de Janeiro – Bahia (1721-1725), Pernambuco e outras capitanias (1712-1716)*. Vol. XCVIII. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1952. p. 53.

³³⁰ *Ibidem*.

³³¹ *Ibidem*, p. 53.

³³² *Ibidem*, p. 54.

Mesmo com o procurador da Fazenda e os conselheiros ultramarinos contrários ao aumento do dito imposto, em 13 de maio de 1723, o vice-rei obteve a ordem régia para prosseguir com a adição³³³. Nota-se que não houve revolta da população de Salvador, nem dos homens de negócio atuantes na Bahia, contra o novo valor do tributo. Devemos analisar a permissão régia como mais uma medida do governo absolutista de Dom João V, sendo mais um sinal do enfraquecimento do Conselho Ultramarino, explícito nos governos dos vice-reis marquês de Angeja e do conde de Sabugosa pelas relações conflituosas de ambos vice-reis com os conselheiros.

Outro problema que precisou ser resolvido na Bahia, além da adição do valor do tributo, foi o transporte de cativos para as minas do Rio das Contas e Jacobina o devido despacho e pagamento do direito de saída. Os homens do caminho estavam alegando não haver menção no edital de 1714 que os obrigasse a pagar o tributo pela passagem de escravizados de Salvador para aquelas minas³³⁴.

A alegação dos comerciantes era que o tributo de saída dos escravizados da Bahia para as minas foi imposto no ano de 1714 e que as minas de Jacobina e Rio das Contas somente começaram a ser exploradas, oficialmente, em 1721, a partir de resolução régia³³⁵. Entendiam ainda que o edital que o marquês de Angeja mandou publicar era anterior à permissão para sua abertura, logo, havia dúvida se aplicava ao caso de áreas auríferas da Bahia, pois o edital falava genericamente em Minas de ouro³³⁶.

Em 7 de agosto de 1724, o conde de Sabugosa, para acabar com qualquer dúvida dos comerciantes negreiros, ordenou que dali em diante, observando a ordem régia, os escravizados que saíssem para todas as “minas de ouro que houver nesta capitania sejam despachados nesta provedoria-mor pagando à Fazenda Real de direitos nove mil réis por cabeça”³³⁷.

³³³ *Ibidem*.

³³⁴ Registro do edital do excelentíssimo vice-rei deste estado sobre algumas pessoas levarem escravos para minas do Rio das Contas e Jacobina sem despachos por não pagarem os direitos deles. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Livro 1º de regimentos (1684-1725)*. Vol. LXXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1948. p. 323-324.

³³⁵ Kátia Lorena Novais Almeida. *Escravos e libertos nas minas do Rio de Contas: Bahia, século XVIII*. Salvador: EDUFBA, 2018. p. 32.

³³⁶ Registro do edital do excelentíssimo vice-rei deste estado sobre algumas pessoas levarem escravos para minas do Rio das Contas e Jacobina sem despachos por não pagarem os direitos deles. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Livro 1º de regimentos (1684-1725)*. Vol. LXXX. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, 1948. p. 324.

³³⁷ *Ibidem*.

E os proprietários que mandassem ou levassem cativos para os moradores do sertão e suas fábricas deveriam se manifestar na mesma provedoria em que se despachava a documentação para a legalização do transporte, ficando todos os cativos encontrados sem despachos e passaportes perdidos para a Fazenda Real³³⁸. Vale lembrar que os escravizados, que fossem para atender às necessidades dos negócios agropecuários dos moradores do sertão e suas fábricas, estavam isentos do pagamento do tributo, como estabelecia o edital de 1714, redigido no tempo do marquês de Angeja.

Se o Conselho Ultramarino foi contrariado com a manutenção do aumento do direito de saída dos escravizados, o Conde de Sabugosa também se sentiu insatisfeito ao ser comunicado pelas resoluções da instituição em relação a tal tributo. O direito passaria a ser administrado por contrato. O vice-rei, anos mais tarde, enviou uma carta ao rei na qual se lastimava pelas medidas adotadas pelo Conselho Ultramarino e orgulhava-se do cuidado e serviço que teve para impor o novo aumento sem nenhuma queixa dos homens de negócio e dos mineradores³³⁹.

Das práticas que amparavam o regime mercantilista colonial e o sistema fiscal, ressaltamos os contratos que preservavam a metrópole de encargos relativos à montagem de um aparelho burocrático administrativo mais eficaz, do investimento imediato para satisfazer a tal finalidade, contando com fundos certos e com mais flexibilidade para a administração das receitas e despesas do Reino³⁴⁰.

Do ponto de vista fiscal e da necessidade do aumento da arrecadação, a arrematação dos contratos foi uma opção frente à constante falta de recursos da Coroa. O sucesso do sistema de contratos foi possível devido à participação de um poderoso grupo mercantil, formado pelos principais homens de negócio atuantes nas principais praças do Brasil. Esses homens de negócio constituíram grandes

³³⁸ *Ibidem*.

³³⁹ Carta do Sabugosa, referindo-se entre outros assuntos às resoluções do Conselho Ultramarino, geralmente tomadas sem as prévias e necessárias informações dos governadores; as viagens das frotas, os escravos que iam para as Minas, a Feitoria da Ajudá, a exploração do ouro nas Minas novas, a prisão do capitão-mor Antônio Velloso da Silva e informando muito desfavoravelmente acerca de Manuel Francisco dos Santos Soledade e das suas pretensões. Bahia, 23 de agosto de 1730. Projeto Resgate Bahia – Eduardo de Castro e Almeida (1613-1807). AHU_ACL_CU_005, Cx. 3, Doc. 346.

³⁴⁰ Avanete Pereira Sousa. *A Bahia Colonial: Poder político local e atividades econômicas*. São Paulo: Alameda, 2012. p. 112.

sociedades com a finalidade de arrematar os principais contratos do Brasil, em especial, da Bahia, capital da colônia e principal porto do Brasil³⁴¹.

De acordo com Avanete Pereira Sousa, a partir do arrendamento, os contratadores assumiam o direito legal e institucionalizado de explorar a produção e o comércio de mercadorias por meio da cobrança de tributos, tornando-se parceiros da Coroa na empreitada de investir e mesmo executar algumas das funções do próprio Estado, sobretudo, aquelas que requeriam disponibilidade de capitais e estruturas administrativas correspondentes³⁴². Nesse processo, em 1724, o direito de saída dos escravizados da Bahia para Minas Gerais, Rio de Janeiro e outras partes foi arrematado por três anos, no Conselho Ultramarino, pelo homem de negócio lisboeta, Jerônimo Lobo Guimarães.

A administração do direito de saída dos escravizados da Bahia para Minas Gerais ocasionou muitos conflitos entre os oficiais régios e os funcionários dos contratadores, já que os oficiais da provedoria da Fazenda Real continuaram com os mesmos trabalhos para arrecadação do tributo, sem ter acrescentado emolumentos. Por outro lado, o contratador e os seus funcionários questionavam a forma de despacho dos cativos e a de arrecadação.

³⁴¹ Cf. Fábio Pesavento e Carlos Gabriel Guimarães. Contratos e contratadores do Atlântico sul na segunda metade do setecentos. *Revista do Programa de Pós-graduação em História – UNB*. Brasília: UNB, v. 1, nº 1, 2013, p. 72.

³⁴² *Ibidem*, p.112.

CAPÍTULO 3 - Os contratos do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras, Rio de Janeiro e outras partes (1725 a 1741)

Desde os meados do século XVII, por causa dos conflitos militares, ocorreu um aumento da carga tributária e uma diversificação dos tributos que incidiram sobre todo o território colonial. Aos impostos tradicionais, foram acrescentados novos subsídios para auxiliar as demandas específicas do Estado: a manutenção de fortalezas, o sustento das tropas, as folhas eclesiásticas, entre outros. No século XVIII, além da dízima alfandegária, os mais importantes tributos foram o quinto, o dízimo, os das entradas, que incidiam sobre as mercadorias que entravam nas Minas Gerais e, os de saída dos escravizados para o serviço aurífero³⁴³.

Para a administração de tributos régios, a Coroa recorreu, em geral, à colaboração de contratadores por acreditar que, dessa forma, garantiriam uma melhor e mais segura arrecadação, além de um controle maior dos descaminhos. Segundo Beatriz Bastos Azevedo, a utilização de contratos proporcionou à Coroa certa segurança ao direcionar aos homens de negócio os riscos da cobrança dos tributos³⁴⁴. Assim, a relação da Coroa com a elite mercantil, em torno dos contratos das rendas do Estado, tendia a ser vantajosa para ambos os lados: o rei delegava transferência para agentes privados muitos dos problemas da cobrança dos tributos, enquanto os homens de negócio aumentavam sua influência, seus cabedais e seus ganhos³⁴⁵.

Luiz Antônio Silva Araújo pontua que, no governo de Dom João V, havia quinze contratos distintos na capitania da Bahia. Entre eles, o contrato de direitos de saída dos escravizados para Minas ocupava o quinto lugar numa ordem decrescente de maiores valores de arrematação, estando abaixo apenas dos contratos da dízima da

³⁴³ Luiz Antônio Silva Araújo. Dízima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico. In: Angelo Alves Carrara e Paulo Cavalcante (Orgs.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII; Estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016, pp. 83-85.

³⁴⁴ Beatriz Líbano Bastos Azevedo. Contrato como negócio: Trajetórias e Estratégias dos homens de negócio portugueses na primeira metade do século XVIII. In: Maria Isabel de Siqueira, Victor Hugo Abril, Valter Lenine Fernandes e Helena Trindade de Sá (Orgs.). *A colônia em perspectiva: pesquisa e análise sobre o Brasil (XVI-XIX)*. Jundiaí (SP): Paco, 2017, p. 121.

³⁴⁵ *Ibidem*.

Alfândega, dos dízimos, da dízima da Alfândega sobre os navios soltos e do estanco de sal³⁴⁶.

O primeiro contrato do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras foi arrematado no ano de 1724, pelo negociante lisboeta Jerônimo Lobo Guimarães. Este homem de negócio participava de uma grande rede mercantil, arrematando os vários contratos coloniais nas capitanias da Bahia, de Pernambuco e do Rio de Janeiro.

Segundo Arlindo Manuel Caldeira, de forma geral, a maioria dos contratadores não provinha das capitanias sobre as quais recaíam os tributos dos seus contratos. Muitos, nem estavam no Brasil. Faltavam aos moradores da colônia capacidades financeiras suficientes, além de riqueza pessoal e renome para conseguir créditos com fiadores, já que a maioria dos avalistas era reinol. A manutenção dos contratos necessitava de capital disponível para os gastos iniciais e de investimentos necessários para suprir a falta de receitas em alguns períodos³⁴⁷.

Antônio Carlos Jucá indica que, apesar das circunstâncias favoráveis aos homens de negócio reinóis, não estava vetada a participação dos negociantes “brasílicos” na arrematação dos contratos régios, visto que podiam ser representados por procuradores em Lisboa³⁴⁸. O autor defende que a arrematação de um contrato dependia da capacidade financeira de quem o arrematava, fosse para conseguir fiadores, que garantissem a execução contratual, fosse para convencer os agentes régios. Arrematar e administrar um contrato à distância dependia, inúmeras vezes, da existência prévia de uma rede bem articulada de procuradores, que representassem os interesses do contratador³⁴⁹.

Além do contrato do direito de saída dos escravizados da Bahia, Jerônimo Lobo Guimarães também arrematara o contrato da cobrança alfandegária sobre os navios soltos³⁵⁰ e o da entrada dos escravizados no Brasil, com exceção do vindos de

³⁴⁶ Luiz Antônio Silva Araújo. Dízima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico. In: Angelo Alves Carrara e Paulo Cavalcante (Orgs.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII; Estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016, pp. 84-85.

³⁴⁷ Arlindo Manuel Caldeira. *Escravos e traficantes no Império Português: O comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013, p. 169.

³⁴⁸ Antônio Carlos Jucá. Os homens de negócio e a Coroa na construção das hierarquias sociais: o Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII. In: João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa (Orgs.). *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 467.

³⁴⁹ *Ibidem*, p. 468.

³⁵⁰ Mapa dos contratos Reais do Conselho Ultramarino 1641-1758. 1 vol, 112fls. AHU_ACL, Códice 1269.

Angola³⁵¹. Estes, na Bahia. Jerônimo Lobo Guimarães ainda controlava os contratos da dízima da Alfândega de Pernambuco e o da passagem dos cativos de Pernambuco para Minas³⁵². Na capitania do Rio de Janeiro, o contrato de contribuição para guarda-costas, o de passagem dos escravizados para as Minas e o contrato de entrada de escravizados no Brasil³⁵³.

Ao averiguar os contratos arrematados por Jerônimo Lobo Guimarães, podemos observar a diversificação dos contratos e das atividades comerciais nas quais estava envolvido. Um exemplo de sua participação nos ramos mercantis, em que tinha contratos, foi sua sociedade com Domingo Álvares Seixas na propriedade da corveta Santana e São Joaquim, que saiu de Lisboa em 1726 para resgatar cativos nas Costas da África³⁵⁴ – na mesma época em que era o contratador dos principais tributos de entradas de escravizados no Brasil e de redistribuição para as regiões mineradoras.

Para Arlindo Manuel Caldeira, os arrematadores dos direitos régios sobre o comércio dos cativos estavam no topo da hierarquia do tráfico negreiro, pois era de onde poderiam obter as receitas mais regulares. Portanto, o negócio deles ultrapassava as funções do contrato³⁵⁵.

Os contratos eram regidos por direitos e obrigações para garantir a boa arrecadação e eficácia – as chamadas de condições do contrato. Neste capítulo, buscaremos explicar quais eram as condições do primeiro contrato do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras, Rio de Janeiro e demais partes. As modificações que houve na arrecadação e na fiscalização do tributo, a partir

³⁵¹ Requerimento de Jerônimo Lobo Guimarães ao rei Dom João V solicitando que lhe faça mandar acrescentar a sua condição a faculdade de pagar os escravos vindos de toda parte. Bahia, 20 de dezembro ant. 1720. AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 1219.

³⁵² *Ibidem*.

³⁵³ Mapa de contratos reais do Conselho Ultramarino, código 1269. / Requerimento do contratador dos direitos dos escravos resgatados na Costa da Mina para o Rio de Janeiro, Jerônimo Lobo Guimarães, ao rei D. João V solicitando provisão ordenando ao tesoureiro da alfândega que cobre os direitos de seu contrato no Rio de Janeiro que receba os ditos direitos a qualquer porto do Brasil, em que os navios, destinados ao Rio de Janeiro, arribem por qualquer motivo. Rio de Janeiro, 24 de agosto ant. 1725. AHU_ACL_CU_017, Cx. 15, D. 1693. / Requerimento de Jerônimo Lobo Guimarães, ao rei D. João V, solicitando a passagem de provisão ao seu procurador-geral, André Gomes, no sentido de que este mande dar andamento ao processo de arrematação do contrato da nova contribuição da guarda-costas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 17 de março ant. 1724. AHU_ACL_CU_017, Cx. 14, D. 1519.

³⁵⁴ Sobre a viagem da qual Jerônimo Lobo Guimarães e Domingo Álvares Seixas foram proprietários em 1726. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em: 18 de dezembro de 2020.

³⁵⁵ Arlindo Manuel Caldeira. *Escravos e traficantes no Império Português: O comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013, p. 168.

dos contratos, e as suas consequências. E quais as diferenças que existiram entre o primeiro contrato e os subsequentes.

3.1 As condições e as práticas administrativas do primeiro contrato do tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras, Rio de Janeiro e mais partes

O primeiro contrato do direito de saída dos escravizados da Bahia foi arrematado no Conselho Ultramarino por Jerônimo Lobo Guimarães, pelo valor de cinquenta mil cruzados ao ano (vinte contos de réis)³⁵⁶, livres para a Fazenda Real³⁵⁷.

O contrato estabelecia os valores que seriam cobrados pelos escravizados despachados para a região mineradora, o valor que o contratador deveria repassar à Fazenda Real e ainda regulava a forma de arrecadação e de fiscalização da cobrança. As práticas administrativas diziam respeito às condições, direitos e obrigações dos contratadores e seus administradores para boa arrecadação do tributo e eficácia do contrato.

Os contratadores e seus representantes, habitualmente, tinham três anos para a exploração do contrato do tributo. O prazo se iniciava no primeiro dia do mês de julho, do primeiro ano do triênio, e terminava no último dia do mês de junho do último ano triênio. “Com condição que poderá ele, contratador, nesta ou naquela parte, todos os administradores, feitores e mais oficiais que lhe parecer tão necessário para a arrecadação deste contrato, e poderá nomear um meirinho”³⁵⁸.

Os funcionários do contratador tinham autorização para transportar armas de fogo quando estivessem em diligências, da mesma forma que os oficiais de Justiça. E poderiam, nos rios, ter quantas embarcações a remo desejassem para melhor

³⁵⁶ Vinte contos de réis é representado numericamente da seguinte forma: 20:000\$000 (vinte milhões de réis). A unidade de conta “cruzado” corresponde a 400 réis. Portanto, 20.000.000 réis dividido por 400 = 50 mil cruzados.

³⁵⁷ Requerimento de José Pereira da Costa ao rei D. João V, solicitando que não pague propina alguma dos contratos dos escravos. Anexo: o contrato novo dos direitos dos escravos que vão para as Minas do porto da Bahia. Em anexo o contrato de direito de saída dos escravos da Bahia para as Minas arrematado por Jerônimo Logo Guimarães Bahia, 11 de março ant. 1730. AHU_ACL_CU_005, CX. 36, D. 3251.

³⁵⁸ *Ibidem*, 6ª condição. / Requerimento do contratador dos escravos da cidade da Bahia Jerônimo Lobo Guimarães ao rei Dom João V solicitando provisão para nomear feitores desta cidade a fim de arrecadarem o dito contrato. Bahia, 14 de janeiro ant. 1727. AHU_ACL_CU_005, Cx. 29, D. 2600.

fiscalização. As despesas com os ordenados dos oficiais, nomeados pelo contratador, eram de sua responsabilidade, assim como as despesas com armamento e das embarcações de remo³⁵⁹.

As embarcações seriam utilizadas pelos feitores e guardas para vigiarem os navios negreiros, a fim de evitar possíveis operações de sonegação do tributo, desembarcando cativos em outras partes da Bahia para depois encaminhá-los para Jacobina, Rio das Contas ou Minas Gerais.

Após a nomeação dos auxiliares pelo contratador, o provedor da Fazenda mandava passar mandatos aos ditos auxiliares pelo tempo de três anos, ou até quando o contratador resolvesse destituí-los da função³⁶⁰. Competia ao provedor da Fazenda Real o papel de juiz privativo, as sentenças pelas capturas de escravizados descaminhados e as demais causas pertencentes ao dito contrato, da mesma maneira que se praticava com os contratadores da dízima das Alfândegas³⁶¹.

É conveniente recordar-se de que o provedor-mor da Fazenda Real era autoridade máxima da instituição, tendo, entre suas atribuições, a resolução dos diversos problemas que ocorriam na dependência da Provedoria³⁶².

Nessa perspectiva, o contratador poderia contar com os administradores e os feitores para fiscalizar os despachos de escravizados na Provedoria da Fazenda, enquanto o escrivão particular acompanhava os movimentos administrativos na mesa de despacho, pagamentos, expedição das cartas de guia e as anotações dos livros de registros na mesa de despacho da Provedoria da Fazenda Real da Bahia.

Um problema recorrente foi o choque entre os oficiais da Provedoria da Fazenda Real e os funcionários do contratador. A Coroa passou a controlar e inspecionar os seus funcionários por meio dos administradores do contrato. Todavia, nem sempre se obtinha o total controle sobre as práticas ilícitas, uma vez que, pela própria dinâmica da colonização, esses oficiais construía redes sociais que levavam para os caminhos do contrabando³⁶³.

³⁵⁹ *Ibidem*, 6ª condição.

³⁶⁰ *Ibidem*, 6ª condição.

³⁶¹ *Ibidem*, 7ª condição.

³⁶² Sobre as atribuições do provedor-mor da Fazenda Real ver: Graça Salgado (Coord.). *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986, pp. 364-367.

³⁶³ Valter Lenine Fernandes. *Os contratadores e o contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (1726-1743)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010, p. 20.

Para “cada escravo que sair para as Minas do ouro do dito porto da Bahia, por terra, como também dos que forem para Paraty, Ilha Grande, Paranaguá, Santos, São Paulo e mais partes daquela repartição da mesma sorte”, seria pago ao contratador o valor de nove mil réis, sendo proibido a qualquer pessoa, independentemente de sua condição, levar ou mandar cativos sem primeiro despachar na Provedoria da Fazenda³⁶⁴.

Todavia, o valor do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras gerou confusão, pois o Conselho Ultramarino não tinha conhecimento de como era cobrado o tributo após ter sido aumentado em 1722. Na metrópole, pensava-se que na Bahia se cobrava um valor quando os cativos eram despachados por mar, no caso quatro mil e quinhentos réis (4\$500), e o preço dobrado (nove mil réis) quando levavam os escravizados pelo Caminho do sertão. Entretanto, na Bahia, desde de 2 de julho de 1722, após o conde de Sabugosa ter dobrado o valor do tributo, cobrava-se por escravizado que saísse da Bahia, por mar ou terra, sem diferença, os mesmos nove mil réis.

A confusão ocorreu por falha na comunicação entre os conselheiros ultramarinos e a administração colonial. Não há como descartar a hipótese de uma falha proposital visando descaminho de parte da arrecadação cobrada sobre as remessas por mar. Segundo o conde de Sabugosa, foi o Conselho Ultramarino que não consultou os oficiais da Provedoria da Fazenda Real da Bahia, muito menos a ele, para saber se os escravizados que iam por mar pagavam também o dobro do valor. O mal entendido acarretou o reduzido arrendamento do primeiro contrato, favorecendo o contratador³⁶⁵.

Em relação aos valores, ainda que estivesse escrito que “de nove mil por cada escravo, por terra da Bahia fossem para as Minas, porque os que fossem por mar só pagavam quatro mil e quinhentos”³⁶⁶, o valor de nove mil réis dos despachados pelo Caminho do Sertão pertencia ao contratador. Contudo, “caso na Bahia se tenha

³⁶⁴- *Ibidem*, 1ª condição.

³⁶⁵ Carta de Conde de Sabugosa, referindo-se entre outros assuntos às resoluções do Conselho Ultramarino, geralmente tomadas sem as prévias e necessárias informações dos governadores; às viagens das frotas, à arrematação dos contratos do Brasil, aos direitos que pagavam os escravos que iam para as Minas, a Feitoria de Ajudá, a exploração do ouro nas minas novas, a prisão do capitão-mor Antônio Manuel Francisco da Silva e informando muito desfavoravelmente acerca de Manuel Francisco dos Santos Soledade e das suas pretensões. Bahia, 23 de agosto de 1730. AHU_ACL_CU_005, Cx. 3, Doc. 346 (Projeto Resgate – Bahia Eduardo de Castro e Almeida – 1631-1807).

³⁶⁶ *Ibidem*, 11ª condição.

estabelecido pagar igualmente os mesmos direitos, tanto por terra, como por mar, ficará esta maioria pertencendo a Sua Majestade, para se arrecadar, por sua Real Fazenda³⁶⁷, como na Bahia o valor do tributo era de nove mil, independentemente, de serem encaminhados por mar ou terra, a diferença da arrecadação dos enviados por mar pertencia à Fazenda Real.

Os contratos e as novas práticas administrativas não alteraram quem eram os responsáveis pela cobrança do tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras.

O produto deste contrato cobrará o tesoureiro ou almoxarife da Fazenda Real, como até agora se observou. Sem que ele contratador receba coisa alguma e dará somente de fiança a quarta parte, visto haver tesoureiro, que por parte da Fazenda Real cobre o dito rendimento³⁶⁸.

Observa-se que o contrato não alterou a condição do tesoureiro ou almoxarife ser o responsável pelo recebimento do despacho dos cativos para as Minas. A respeito da fiança, que o contratador deveria deixar nos cofres da Fazenda Real, era referente à quarta parte do valor total do contrato. No caso específico de Jerônimo Lobo Guimarães, essa fiança era de 37.500 cruzados (15 contos de réis).

A Coroa, a partir das fianças, recebia, antecipadamente, o montante previsto no contrato, garantindo a sua parte. Neste passo, assegurava-se ainda mais, exigindo que o homem de negócio apresentasse fiador. Outro ganho proporcionado pelo sistema de contratos ocorria no processo de cobrança dos tributos, pois, como já destacamos, os funcionários do contratador podiam servir como fiscais dos servidores régios na cobrança do tributo³⁶⁹.

No final de cada ano, o tesoureiro da Fazenda Real entregava o cofre com os rendimentos do referido tributo para o contratador, da mesma forma que ocorria no contrato da dízima da Alfândega³⁷⁰. Observe-se que esse era o momento no qual se

³⁶⁷ *Ibidem*, 11ª condição.

³⁶⁸ Requerimento de José Pereira da Costa ao rei D. João V, solicitando que não pague propina alguma dos contratos dos escravos. Anexo: o contrato novo dos direitos dos escravos que vão para as Minas do porto da Bahia arrematado por Jerônimo Lobo Guimarães, 8ª condição. Bahia, 11 de março ant. 1730. AHU_ACL_CU_005, CX. 36, D. 3251.

³⁶⁹ Beatriz Líbano Bastos Azevedo. *Contrato como negócio: trajetórias e estratégias dos homens de negócio portugueses na primeira metade do século XVIII*, In: Maria Isabel de Siqueira, Victor Hugo Abril, Valter Lenine Fernandes e Helena Trindade de Sá (Orgs.). *A colônia em perspectiva: pesquisa e análise sobre o Brasil (XVI-XIX)*. Jundiaí (SP): Paco, 2017, p. 137.

³⁷⁰ Requerimento de José Pereira da Costa ao rei D. João V, solicitando que não pague propina alguma dos contratos dos escravos. Anexo: o contrato novo dos direitos dos escravos que vão para as Minas

tinha a exata noção da lucratividade do negócio. Se foram pagos à Fazenda Real cinquenta mil cruzados pelo primeiro ano de contrato, o contratador contabilizaria lucro se, ao abrir o cofre, os rendimentos ultrapassassem o valor pago à Coroa; ou ficaria no prejuízo caso a quantia dentro do cofre fosse inferior aos cinquenta mil.

Para garantir a boa arrecadação do direito dos escravizados, que iam da Bahia para as minas, havia uma condição no contrato dedicado às cartas de guias. Reforçavam-se os meios para controlar a saída de cativos para as minas e saber se os referidos tributos haviam sido recolhidos.

Todas as pessoas, que levarem escravos para as Minas, com guias pelos ditos portos, serão obrigados a apresentá-las em termo de quinze dias depois de suas chegadas ao provedor da Fazenda, para registrarem e tomarem as confrontações pelo escrivão, cujo cargo estiver o dito despacho, que se lançará em um livro de registro que haverá para o dito efeito³⁷¹.

Esperava-se, assim, evitar que, com a mesma carta de guia, o agente mercantil pudesse transportar mais escravizados para as Minas Gerais do que o declarado nela. As certidões deveriam estar no nome do declarante. Ocasionalmente, alguns comerciantes pagavam o tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras, mas acabavam vendendo os cativos na cidade de Salvador e passando sua documentação de saída de escravizados para outro traficante. Portanto, ficava proibido “transpassarem as ditas guias a outras pessoas, para elas introduzirem outros escravos e passarem para as Minas livres de direitos em fraude grande a Fazenda Real”, ou seja, sem realizarem os despachos em seu nome, com o propósito de sonegar os ditos direitos³⁷².

Comparando com as medidas adotadas pelo marquês de Angeja, para a cobrança do mesmo tributo, vemos que a Coroa aprimorou a fiscalização e o controle sobre os comboieiros, obrigando-os a apresentar as cartas de guia na Provedoria da Fazenda no seu retorno das Minas. Pelo tempo que se levava de Minas Gerais para Salvador, acreditamos que as cartas deveriam ser apresentadas ao provedor dos postos de Registros para evitarem ultrapassar os quinze dias estipulados, de modo a não serem punidos como contrabandistas.

do porto da Bahia arrematado por Jerônimo Lobo Guimarães, 8ª condição. Bahia, 11 de março ant. 1730. AHU_ACL_CU_005, CX. 36, D. 3251.

³⁷¹ *Ibidem*, 2ª condição.

³⁷² *Ibidem*, 2ª condição.

Com base na análise das cartas citadas no capítulo anterior, entendemos que, nos livros dos postos de Registro, deveria constar o nome de quem levou os cativos, como a quantidade de escravizados, para futura conferência com os registros das Provedorias de origem. Deste modo, se houvesse necessidade, os oficiais da Fazenda Real e os funcionários do contratador poderiam verificar se houve irregularidades entre o despacho e a volta do transportador de escravizados.

A mesma obrigação de apresentar as cartas de guias valia para aqueles que saíssem com os escravizados das Minas, por diversas causas e depois resolvessem retornar com eles para o trabalho aurífero. Assim, se não apresentassem as cartas de guias no prazo de quinze dias na Provedoria da Fazenda Real, se tornariam nulas e sem nenhum vigor. Esses proprietários seriam presos como transgressores contra a Fazenda Real e perderiam sua escravaria, na mesma forma que se praticava na arrecadação da dízima alfandegária³⁷³.

A preocupação com os descaminhos e os prejuízos que ocasionavam foram constantes durante a vigência do primeiro contrato. O contratador Jerônimo Lobo Guimarães solicitou que a Coroa ordenasse ao provedor-mor da Fazenda Real a fixação de editais, informando que nenhuma pessoa deveria levar cativos para as regiões mineradoras sem cartas de guias, registradas em seus próprios nomes, e, caso algum comerciante os conduzisse no nome de outros, seria punido conforme a segunda condição do contrato³⁷⁴. Todas as cartas de guias e mais registros deveriam ser assinados pelo contratador, seu procurador ou administrador³⁷⁵.

A partir de 1725, as cartas de guias sem as ditas assinaturas seriam consideradas nulas. E cabia ao procurador e aos administradores assistir na mesa de despacho para garantir que o escrivão não passasse a carta de guia sem primeiro receber o tributo, visto que, se fizesse o contrário, prejudicando o contratador, era punido com a perda do cargo³⁷⁶. Mesmo adotando práticas administrativas mais rígidas, a preocupação com os possíveis contrabandos das mercadorias vivas foi constante.

³⁷³ *Ibidem*, 2ª condição.

³⁷⁴ Requerimento de Jerônimo Lobo Guimarães, ao rei D. João V solicitando que nenhuma pessoa leve escravos para as minas sem carta de guia dos próprios nomes e que sejam fixados em editais. Bahia, 10 de fevereiro ant. 1727. AHU_ACL_CU_005, Cx. 29, D. 2627.

³⁷⁵ *Ibidem*, 4ª condição.

³⁷⁶ *Ibidem*, 4ª condição.

Em qualquer tempo, poderia o contratador, seus administradores e demais funcionários delatar todos os descaminhos que se fizessem aos direitos do contrato. Provando-se o contrabando e realizadas as devidas punições, executavam-se a prisão do descaminhador e a perda da escravaria, que iria para leilão. O rei D. João V beneficiava os denunciante com o recebimento da terça parte arrecada no leilão, ficando os outros dois terços para o contratador³⁷⁷.

Como ocorria no período anterior aos contratos, a Coroa autorizava a determinados colonos ficarem isentos da cobrança do direito de saída dos escravizados para a região mineradora. Segundo a terceira condição, estavam isentos:

Os escravos, que os moradores roceiros e fazendeiros dos caminhos das Minas, levarem para as suas casas e ministérios de suas fazendas, serão despachados pelas Provedoria da Fazenda Real, sem que deles se leve direito algum, constando serem-lhe necessários para o dito ministério³⁷⁸.

Caso esses roceiros e fazendeiros depois resolvessem passar esses cativos para o serviço aurífero, deveriam ir à Provedoria da Fazenda para pagar o direito, emitir a carta de guia e o passaporte. Caso vendessem sem o devido recolhimento de impostos, seriam presos e multados em cem mil réis por cada escravizado contrabandeado³⁷⁹.

Para que o contratador conseguisse administrar o contrato da melhor maneira possível, garantindo a boa fiscalização e arrecadação, a Coroa auxiliava e assegurava que, em qualquer momento, o contratador pudesse contar com a colaboração dos oficiais régios. Tanto que a décima condição afirmava que:

[...] poderá o contratador requerer qualquer condição em declaração para melhor arrecadação deste contrato, que lhe sendo de justiça, e se passarão todas as ordens necessárias para os governadores e provedores da Fazenda darem ajuda e favor ao dito contratador³⁸⁰.

Inúmeras vezes, esse auxílio serviu para se fazer cumprir as condições dos contratos, fixar editais lembrando aos moradores da capitania quais eram os direitos

³⁷⁷ *Ibidem*, 5ª condição.

³⁷⁸ *Ibidem*, 3ª condição.

³⁷⁹ *Ibidem*.

³⁸⁰ *Ibidem*, 10ª condição.

do contratador e colaborar na manutenção das práticas administrativas, que garantiam a boa cobrança do direito.

Acreditamos que essa condição foi elaborada para precaver os possíveis conflitos de interesses entre o contratador e os oficiais régios, os quais, em sua maioria, participavam dos negócios coloniais, como a historiografia recente tem afirmado. A administração dos tributos, via contrato, nem sempre foi eficaz e acarretou muitos desentendimentos entre os oficiais régios e os contratadores. Os contratadores se queixavam dos descaminhos, dos lucros obtidos no contrato e da falta de colaboração dos oficiais da Provedoria da Fazenda para o bom rendimento do contrato. Em razão dos oficiais régios fazerem parte da elite colonial, eram comuns os conflitos de interesses entre o que desejavam esses homens, visando à sua posição e negócios na colônia, e à execução das condições do contrato.

Mesmo com todas essas condições, para que não houvesse prejuízos à Fazenda Real e à arrecadação do tributo, o rei D. João V concedeu ao contratador “fazer trespasso deste contrato em todo, em parte que lhe parecer, assim em Lisboa, como ao Brasil para melhor segurança, estabelecimento dele”³⁸¹. O transpasso do contrato permitia que, em algum momento, o contratador poderia transferir a titularidade do contrato integral ou parcialmente. Acreditamos que a transferência de titularidade ou a entrada de um sócio no negócio ocorria entre os membros do grupo mercantil que o contratador fazia parte, pois o contrato já era, de certa forma, arrematado em sociedade, devido à necessidade de fiadores.

Na documentação consultada, não identificamos nenhum caso de transpasso do contrato. Observamos que as cláusulas contratuais eram baseadas nas condições dos contratos da dízima alfandegária que era o contrato de maior valor na capitania da Bahia³⁸² e que necessitava de um maior amparo fiscal para garantir a boa arrecadação tributária.

Do primeiro contrato para os subsequentes, houve algumas tentativas de modificar as formas de fiscalização do tributo. Um exemplo foi a solução da confusão

³⁸¹ *Ibidem*, 9ª condição.

³⁸² Ofício de Pedro José da Silva Botelho ao secretário de estado da Marinha e Ultramar Tomé Joaquim da Costa Corte Real remetendo os mapas cronológicos dos contratos de entrada de escravos, das dízimas, de tabaco. Lisboa, 15 de novembro de 1758. AHU_ACL_CU_005, Cx 138, D. 10647. (Em anexo encontra-se a cronologia dos contratos da dízima alfandegária, dízimo da Bahia, da saída dos escravos da Bahia para as minas entre outros).

acerca das diferenças entre os valores cobrados pelos escravizados que iam por mar e por terra, o que ocasionava prejuízos ao contratador.

3.2 A trajetória dos contratos do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras e outras partes: notas sobre os conflitos, fiscalização e negociações na Bahia (1725 a 1740)

Os contratadores do direito de saída dos escravizados para as minas fizeram parte da dinâmica mercantil da Bahia. Esses personagens, além de ocuparem o cargo de maior destaque na hierarquia dos negociantes envolvidos no comércio negreiro, participavam de outras atividades relacionadas às redes mercantis do tráfico negreiro³⁸³. Tornaram-se magnatas do tráfico.

O contrato do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras e demais partes, como já foi explicado anteriormente, era um dos cinco maiores contratos da Fazenda Real. O valor de arrematação sempre foi superior aos das capitanias de Pernambuco e do Rio de Janeiro³⁸⁴, mesmo quando, na década de 1730, o porto fluminense começou a despontar como principal entrada de cativos para abastecimento das Minas do Centro-Sul³⁸⁵.

Apesar da importância dos ditos contratos para a boa arrecadação do tributo, a relação dos contratadores e seus funcionários com os oficiais régios, em muitos momentos, foi de tensão, porque ora divergiam sobre a melhor forma de arrecadação e fiscalização do direito, ora as divergências ocorriam por conflitos de interesses e jurisdição. Embora a Coroa já possuísse uma estrutura fiscal, preferia arrendar o

³⁸³ Sobre as redes mercantis dos tráfico negreiro, as fortunas dos traficantes e movimento dos homens de negócios e comerciantes negreiros ver: Manolo Florentino. *Em Costas negras: uma história do tráfico negreiro de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: UNIFESP, 2014, p. 193-220. Carlos Leonardo Kelmer Mathias. *As múltiplas faces da escravidão*, p. 105-160. Beatriz Líbano Bastos Azevedo. O negócio dos contratos: contratadores de escravos na primeira metade do século XVIII. Dissertação (Mestrado em História Econômica), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2013.

³⁸⁴ Sobre os valores dos contratos de direito de saída dos negros para as minas, ver: AHU_ACL, Códice 1269. Mapa dos contratos Reais do Conselho Ultramarino 1641-1758, fls 36-37.

³⁸⁵ João Fragoso e Roberto Guedes. Notas sobre transformações e a consolidação do sistema econômico do Atlântico luso no século XVIII. In: João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa (Orgs.). *O Brasil Colonial (1720-1821)*, vol. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017, p.18.

contrato, garantindo os rendimentos para a Fazenda Real. A inserção e interferência de sujeitos externos (contratadores e seus funcionários) na estrutura de funcionamento da Provedoria da Fazenda Real, onde os oficiais já estavam familiarizados com a cobrança do direito e a emissão dos despachos, tornaram um novo problema a ser administrado.

Para entendermos algumas das divergências, as rivalidades e as tentativas de mudanças na estrutura fiscal do tributo, analisamos alguns casos ocorridos entre 1725 e 1742. Elencamos, na tabela 3 abaixo, os respectivos contratos.

Tabela 3 – Os contratos do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras e demais partes (em réis)

Vigência do contrato	Contratador	Fiador	Valor por Ano	Valor total do contrato
01/07/1725-30/06/1728	Jerônimo Lobo Guimarães	Antonio Paes	20:000\$000	60:000\$000
01/07/1728-30/06/1731	José Pereira da Costa	Antonio Correa Pinto	28:800\$000	86:400\$000
01/07/1731-30/06/1734	José Pereira da Costa	Joaquim da Silva Braga	30:610\$000	91:830\$000
01/07/1734-30/06/1737	José Alvares da Silva		26:650\$000	79:950\$000
01/07/1739-30/06/1742	José Barros Vale	Pedro Francisco de Melo	27:605\$000	82.815\$000

Fonte: Elaborada pelo autor, com base nos mapas dos contratos reais do Conselho Ultramarino³⁸⁶.

O primeiro contrato do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras começou a vigorar em 1725. Entre 1737 e 1739 foi administrado pela Provedoria da Fazenda Real. Em 1744 passou a ser arrematado em bloco com os contratos de Pernambuco e do Rio de Janeiro.

³⁸⁶ Cf. AHU_ACL,Código 1269. Mapa dos contratos Reais do Conselho Ultramarino 1641-1758, f. 36. / Ofício de Pedro José da Silva Botelho ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar Tomé Joaquim da Costa Corte Real remetendo os mapas cronológicos dos contratos de entrada de escravos, das dízimas e de tabaco. Lisboa, 15 novembro de 1758. AHU_ACL_CU_005, Cx. 138, D. 10647. / Contratos dos direitos que pagam os escravos, que saem da Bahia por mar e por terra para as Minas, Rio de Janeiro e mais partes, arrematado por José Barros Vale. Lisboa, 17 de abril de 1739. Arquivo Nacional da Torre do Tombo – Manuscritos do Brasil, livro 28, pp. 5-8.

Registros de desentendimento já são encontrados durante a vigência do primeiro contrato, arrematado por Jerônimo Lobo Guimarães. Quando os procuradores do contratador buscaram saber, na casa da Fazenda Real da Bahia, quanto rendiam os direitos de saída dos escravizados³⁸⁷, desencadearam uma forte reação de contrariedade no vice-rei.

Não houve um acerto ou comunicação eficiente entre o Conselho Ultramarino e o vice-rei, Vasco César de Meneses, nem do Conselho com a Provedoria da Fazenda Real na Bahia sobre a questão do contrato do direito de saída dos escravizados da Bahia. A relação dos conselheiros com o vice-rei já vinha estremecida desde o episódio do aumento do valor do tributo e ficou ainda mais prejudicada com a arrematação do primeiro contrato.

A falta interesse do Conselho Ultramarino em se informar sobre a arrecadação do dito direito, junto aos oficiais régios no Brasil, antes de ser decido que o tributo passaria a ser administrado por particulares, causou a insatisfação do conde de Sabugosa, que denunciou: “o Conselho Ultramarino pode tudo porque tudo resolve sem dependência, nem informação”³⁸⁸.

Os conselheiros ultramarinos, realizando os leilões do dito contrato em Lisboa, conseguiram excluir a participação dos negociantes sediados na Bahia, prejudicando a Fazenda Real. Segundo Sabugosa, se fizessem as arrematações no Brasil, o contrato alcançaria “muito maior preço, pelos muitos lançadores que costuma haver em qualquer contrato”. Os homens de negócio residentes na Bahia teriam mais conhecimento e experiência para garantir a boa arrecadação do tributo³⁸⁹. Presumimos que, pelo discurso do conde de Sabugosa, a arrematação do contrato de saída dos escravizados da Bahia para áreas mineradoras foi uma maneira de aumentar a participação dos homens de negócio reinóis no tráfico negreiro, a qual havia sido atenuada com o comércio direto da Bahia para as costas africanas.

³⁸⁷ Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses ao rei D. João V respondendo a provisão real que o manda dar toda ajuda aos procuradores e feitores de Jerônimo Lobo Guimarães para a boa arrecadação do contrato de arrematação da venda de escravos. Bahia, 24 de junho de 1725. AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

³⁸⁸ Carta de Conde de Sabugosa, referindo-se entre outros assuntos às resoluções do Conselho Ultramarino, geralmente tomadas sem as prévias e necessárias informações dos governadores; às viagens das frotas, à arrematação dos contratos do Brasil, aos direitos que pagavam os escravos que iam para as Minas, a Feitoria de Ajudá, a exploração do ouro nas minas novas, a prisão do capitão-mor Antônio Manuel Francisco da Silva e informando muito desfavoravelmente acerca de Manuel Francisco dos Santos Soledade e das suas pretensões. Bahia, 23 de agosto de 1730. AHU_ACL_CU_005, Cx. 3, Doc. 346 (Projeto Resgate – Bahia Eduardo de Castro e Almeida – 1631-1807).

³⁸⁹ *Ibidem*.

Respondendo à Coroa sobre o pedido de dar todo auxílio aos funcionários de Jerônimo Lobo Guimarães, o conde de Sabugosa enviou à metrópole os rendimentos do direito de saída dos escravizados e demonstrou os prejuízos que a Fazenda Real tinha com o dito contrato³⁹⁰.

Outro problema com a administração colonial ocorreu no segundo contrato, quando o contratador José Pereira da Costa apresentou à Coroa uma reclamação contra o provedor-mor da Fazenda Real Pedro Velho de Laguã, por ter cobrado do seu procurador, na cidade da Bahia, os valores relativos à propina da obra pia e das munições daquela praça³⁹¹. De acordo com José Pereira da Costa, tal cobrança era uma inovação sobre o contrato arrematado, porque ele nunca havia feito pagamento de propina alguma na Bahia. O contrato fora arrematado na metrópole, onde pagou as devidas propinas no próprio Conselho³⁹².

Por isso, era injusto ele arrematar um contrato sem ser informado de que teria essas despesas na Bahia. Além de que seu antecessor não tinha pago essas propinas. Logo, entendia a cobrança como indevida e seria ilegal ser obrigado a pagar à força. Por essas razões, solicitava a suspensão das propinas sobre o dito contrato, não sendo obrigado nem ele, nem seu antecessor a pagarem³⁹³.

O rei D. João V, ciente da reclamação de José Pereira da Costa, ordenou a suspensão da cobrança até ele tomar uma resolução. Em caso de já terem sido pagas as contribuições, que, então, o valor fosse restituído³⁹⁴. Somente em 1731, o rei resolveu a questão da propina da obra pia e das munições sobre o contrato de saída dos escravizados da Bahia para as Minas.

Por fim, a Coroa não atendeu ao pedido do contratador e ordenou que o provedor-mor da Fazenda Real realizasse a cobrança das propinas dos ditos contratos. Ainda que não houvesse menção nas cláusulas contratuais e ambos os contratos terem sido arrematados no Conselho Ultramarino e pagas as propinas, as contribuições para as munições da praça de Salvador e obra pia eram compreendidas

³⁹⁰ *Ibidem*.

³⁹¹ Requerimento de José Pereira da Costa ao rei D. João V solicitando que não pague na Bahia propina alguma dos contratos dos escravos. Bahia, 11 de março ant. a 1732. AHU_ACL_CU_005, Cx. 36, D.3251.

³⁹² *Ibidem*.

³⁹³ *Ibidem*.

³⁹⁴ *Ibidem*.

pelo Regimento e ordens reais, ou seja, era uma prática que incidia sobre todos os contratos régios executados no Brasil³⁹⁵.

Logo, o provedor-mor cumpriu a ordem e cobrou os valores relativos aos segundo e terceiro contratos do direito de saída dos escravizados, que haviam sido arrematados por José Pereira da Costa. Antes que o contratador alegasse que seu antecessor, Jerônimo Lobo Guimarães, havia sido isento do pagamento das propinas, o provedor tratou de executar a cobrança sobre o primeiro contrato³⁹⁶.

Além dos conflitos entre os oficiais coloniais e os contratadores, houve um desentendimento entre José Pereira da Costa, que havia arrematado o terceiro contrato, e os homens, envolvidos na carreira das Minas, a respeito da alteração das cartas de guias, que passariam ser impressas e com validade de apenas três meses.

Os comerciantes negreiros que atuavam na “terceira perna do tráfico” foram contra o modelo de carta impressa, pois o tempo de três meses era insuficiente para os seus negócios, devido a uma série de percalços que poderiam ocorrer no caminho que faziam, entre a cidade de Salvador e as Minas.

O contratador José Pereira da Costa apresentou à Coroa um pedido de substituição do modelo de carta de guia. Solicitava que deixassem de ser utilizadas as cartas manuscritas e passassem a usar as guias impressas, pois considerava que estas últimas seriam melhores para arrecadação do tributo, sob a justificativa de que, da cidade de Salvador, “se costuma irem as cartas feitas por várias letras dos oficiais da Fazenda Real e estas se viciam e por esse motivo se desencaminham muitos direitos dos escravos”, conforme lhe informaram o seu procurador e administradores. E o próprio contratador assumiria os custos do envio das cartas de guias impressas para a Bahia³⁹⁷.

A Coroa admitiu a substituição proposta pelo contratador e comunicou à Provedoria da Fazenda Real da Bahia que passasse a usar as cartas de guias impressas. Recebida a provisão régia, o provedor-mor Pedro de Freitas Tavares Pinto,

³⁹⁵ Carta do provedor-mor da Fazenda Real Pedro Velho de Laguãr ao rei Dom Pedro V respondendo a provisão real que lhe ordena a cobrança das propinas de um por cento da obra pia e a das munições do contrato dos escravos arrematado por José Pereira da Costa. Bahia, 01 de dezembro de 1731. AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3645.

³⁹⁶ *Ibidem*.

³⁹⁷ Carta do provedor-mor Pedro Velho de Laguãr ao rei d. João V comunicando a oposição de João da Costa e Sousa e demais homens de negócio e viandantes da carreira das Minas e sertão do Brasil contra a provisão real que dispõe sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos que vão da cidade da Bahia para as Minas. Bahia, 5 de novembro de 1731. AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3617.

que ocupava o cargo na época, executou a ordem de que só passassem cartas de guias impressas aos comboieiros e demais viandantes, que fossem daquela capitania, para as minas e sertão levando escravizados³⁹⁸.

Os homens de negócio e os viandantes da carreira das Minas, opuseram-se à mudança. Consideravam-se prejudicados por causa da validade de três meses das guias impressas. Tais homens questionaram que o tempo de validade de três meses da carta de guia era muito limitado, uma vez que ocorriam diversos imprevistos no itinerário da Bahia para as áreas mineradoras. “Doenças, falta de água, mantimentos e outros contratempos”, os quais atrasavam a viagem pelo caminho e a chegada dos cativos ao destino. Por essas razões, era mais conveniente a carta de guia manuscrita, pois tinham validade de seis meses, mais adequado às necessidades desse comércio³⁹⁹.

E alegavam que, inúmeras vezes, despachavam os escravizados na Provedoria da Fazenda, sem ainda terem contratado os condutores, pois os remetem as várias pessoas diferentes em diversas partes. Ou seja, os comerciantes negreiros redistribuíam os cativos por diversos viandantes e para diferentes cidades mineiras, o que demandava um processo que poderia demorar⁴⁰⁰.

De acordo com Mafalda P. Zemella, os problemas para se transportarem mercadorias do litoral para as áreas mineradoras iam além do péssimo estado dos caminhos e da precariedade dos meios de transporte. Dever-se-ia ponderar a insegurança dos caminhos por ser frequente a ação de criminosos, salteadores e escravizados fugitivos, os quais perturbavam a atividade dos negociantes com seus temíveis assaltos⁴⁰¹.

As alegações dos comboieiros eram coerentes, dado que, considerando os possíveis contratempos, seria impossível saírem da Bahia e entrarem em Minas Gerais em três meses, o que ocasionariam grandes prejuízos e vexações. Corriam ainda o risco de serem obrigados a realizar novo despacho, emitir outra carta de guia, pois, se chegassem aos postos de Registros com guias inválidas seriam presos e castigados como descaminhadores da Fazenda Real, além de perderem todo o carregamento de escravizados.

³⁹⁸ *Ibidem*.

³⁹⁹ *Ibidem*.

⁴⁰⁰ *Ibidem*.

⁴⁰¹ Mafalda P. Zemella. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*, p. 196.

Ciente do impasse com os negociantes, envolvidos na redistribuição de cativos da praça da Bahia para as áreas mineradoras, o provedor-mor da Fazenda Real entendeu que a oposição não era ao modelo da carta de guia impressa, mas ao termo de três meses, que era limitado. De maneira que esse tempo era estreito para os homens despacharem os escravizados na cidade de Salvador, posto que tinham de se “ajustarem fora dela como é preciso comboios, continuarem a sua jornada com o vagar de uma marcha composta de gente de pé e carregada e chegarem as minas, apresentar seu passaporte”⁴⁰². O tempo de três meses era impraticável e só acarretaria danos à arrecadação do tributo e ao abastecimento de mão de obra africana para as minas.

Outro que se posicionou contra a tentativa de modificar a forma de passar as guias foi o conde de Sabugosa. O vice-rei escreveu a D. João V, explicando que “não quiseram os mineiros⁴⁰³ de maneira nenhuma admitir as ditas cartas de guia e representaram-me o prejuízo e vexação que com elas se lhes fazia certo”⁴⁰⁴.

Após conhecer os motivos da rejeição dos homens de negócio, viandantes, comboieiros e mineradores à nova carta de guia, e ouvir a opinião do provedor-mor da Fazenda Real sobre o assunto, o conde de Sabugosa emitiu seu parecer, “reconhecendo a incivilidade do contratador, cujo requerimento era só fundado na desordenada ambição”. E ordenou ao provedor-mor da Fazenda Real que se continuasse despachar os escravizados para as Minas com

as cartas de guias como era agora, porém que não teriam validade sem passaporte deste governo, como se é estilo e porque nestes se lhes destinava o tempo de seis meses, que é o que se julgou necessário em relação dos referidos contratamentos”⁴⁰⁵.

⁴⁰² Carta do provedor-mor Pedro Velho de Laguãr ao rei d. João V comunicando a oposição de João da Costa e Sousa e demais homens de negócio e viandantes da carreira das Minas e sertão do Brasil contra a provisão real que dispõe sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos que vão da cidade da Bahia para as minas. Bahia, 5 de novembro de 1731. AHU_ACL_CU_005, CX. 40, D. 3617.

⁴⁰³ Onde se lê “mineiros” deve se entender mineradores, que era relativo ao que era proprietário ou trabalhava nas minas.

⁴⁰⁴ Carta do provedor-mor Pedro Velho de Laguãr ao rei d. João V comunicando a oposição de João da Costa e Sousa e demais homens de negócio e viandantes da carreira das Minas e sertão do Brasil contra a provisão real que dispõe sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos que vão da cidade da Bahia para as minas. Bahia, 5 de novembro de 1731. AHU_ACL_CU_005, CX. 40, D. 3617.

⁴⁰⁵ *Ibidem*.

O modelo de carta de guia que vigorou foi a manuscrita, e com duração de seis meses. Dentre os pareceres contra o termo de três meses da carta de guia impressa, observamos que o vice-rei se posicionou contra os interesses do contratador, julgando que seu pedido de troca das guias não era para evitar os descaminhos, mas para aumentar os rendimentos do contrato⁴⁰⁶. O conde de Sabugosa era “favorável aos negociantes da praça da Bahia frente ao de Lisboa (no caso o contratador)”⁴⁰⁷, e isto não era prejudicial aos interesses da Coroa, pois estava preservando a redistribuição de cativos para áreas mineradoras e o funcionamento do sistema colonial, uma vez que a mão de obra africana era essencial para a exploração aurífera e transferência de riquezas do Brasil para o Reino. Sabugosa agiu em defesa dos interesses metropolitanos, pois tinha noção que o comércio negreiro era essencial para a exploração da colônia e “favorável aos negociantes negreiros”.

Outro exemplo de tentativa de mudança da forma de fiscalização ocorreu em 1739, no período de vigência do contrato arrematado por José Barros Vale. Sabendo que muitos dos constates descaminhos eram praticados por agentes que faziam o Caminho do Sertão. Os sertões do Brasil eram dilatados e propícios aos contrabandos. Não encontrando outras medidas mais suaves para impedir a prática dos descaminhos e diminuir os danos aos bons rendimentos do tributo, o contratador solicitou ao rei D. João V que as pessoas, que estivessem levando escravizados da Bahia para Minas Gerais, pudessem apresentar suas cartas de guias em qualquer posto de Registro e Contagens⁴⁰⁸.

O contratador informou à Coroa que essa autorização se observava no contrato do direito de saída dos escravizados de Pernambuco para as Minas, o qual havia sido arrematado pelo homem de negócio Estevão Martins Torres. Tal medida seria benéfica, pois aumentaria o valor de futuras arrematações dos contratos, de modo

⁴⁰⁶ Carta do provedor-mor Pedro Velho de Laguãr ao rei d. João V comunicando a oposição de João da Costa e Sousa e demais homens de negócio e viandantes da carreira das Minas e sertão do Brasil contra a provisão real que dispõe sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos que vão da cidade da Bahia para as minas. Bahia, 5 de novembro de 1731. AHU_ACL_CU_005, CX. 40, D. 3617.

⁴⁰⁷ Pierre Verger. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravizados entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*, p. 64.

⁴⁰⁸ Requerimento do contratador do direito dos escravos, José Barros Vale ao rei D. João V solicitando que as pessoas que levarem escravos por terra as Minas o façam apresentar despachos deles em quaisquer registos das entradas. Bahia, 20 de abril ant. 1739. AHU_ACL_CU_005, Cx. 65, D. 5492.

que, evitando os descaminhos, acrescenta-se a arrecadação da Fazenda Real e tudo que for relacionado ao direito de saída dos escravizados⁴⁰⁹.

A Coroa aceitou o pedido do contratador e ordenou ao provedor-mor da Fazenda Real que colocasse editais informando que os condutores de escravizados deveriam apresentar as cartas de guias em todos os postos de Registros. E informasse ainda aos oficiais dos postos de Registros que deveriam aceitar as mesmas cartas de guias com assinaturas do escrivão da Provedoria da Fazenda e do contratador, ou dos procuradores e administradores do contrato⁴¹⁰.

Vale destacar que a solicitação do contratador José Barros Vale tinha fundamento, afinal, realmente, a medida poderia diminuir os possíveis contrabandos. Os Sertões, por serem extensos, tinham muitos caminhos clandestinos, os quais, mesmo proibidos e vigiados por guardas, eram sempre frequentados pelos contrabandistas. Fazer as viagens por caminhos alternativos era uma das formas de burlar a inspeção metropolitana.

A trajetória dos contratos de direitos de saída dos escravizados para as áreas mineradoras nos permite observar a proeminência dos negociantes da Bahia no tráfico negreiro⁴¹¹. O conflito nos quais se envolveram mostram seu fortalecimento e sua organização, um processo que se desenvolveu desde o início da exploração aurífera nas minas do Centro-Sul, que aumentou a entrada de africanos nos principais portos da colônia, e interligou partes do interior do Brasil ao tráfico negreiro atlântico.

3.3 A unificação dos contratos do tributo de saída dos escravizados da Bahia, de Pernambuco e do Rio de Janeiro para áreas mineradoras

Os contratos do direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras proporcionaram maiores arrematações para a Fazenda Real do que os contratos do Rio de Janeiro e de Pernambuco. O contrato da Bahia, contudo, apenas apresenta uma flutuação nos valores entre os anos de 1725 e 1739.

⁴⁰⁹ *Ibidem*.

⁴¹⁰ *Ibidem*.

⁴¹¹ Manolo Florentino. *Em Costas negras: uma história do tráfico negreiro de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*, p. 118.

Kelmer Mathias pontua que o porto de Salvador foi o principal centro de redistribuição de cativos para as cidades mineiras até, ao menos, a terceira década do setecentos⁴¹². A partir de década de 1730, segundo João Fragoso e Manolo Florentino, em decorrência do advento da mineração, as exportações de escravizados de Angola e do Congo cresceram e suplantaram a Costa da Mina como principais fornecedores de cativos para as capitânicas do Sul. O que contribuiu para que o porto do Rio de Janeiro se destacasse como principal núcleo de recepção de africanos e de distribuição de escravizados para as minas do Centro-Sul⁴¹³.

Gustavo Acioli Lopes afirma que o crescimento de entrada de escravizados no Rio de Janeiro esteja relacionado à preferência dos traficantes negreiros de Lisboa, durante a primeira metade do setecentos, por desembarcar na praça fluminense, posto que era mais interessante negociar os cativos no porto de entrada e saída do ouro do Brasil. Não havia, dessa forma, grandes atrativos enviá-los para os portos de Salvador e Recife⁴¹⁴.

A respeito de Pernambuco, Gustavo Acioli Lopes destaca que os negócios de escravizados e do fumo, entre a capitania e a Costa da Mina, foram relevantes não apenas por abastecer a região mineradora, mas também demais partes do Brasil. Nos anos de 1720, as redistribuições não chegavam a 20% da quantidade de escravizados distribuídos a partir do Rio de Janeiro e Bahia. Sua hipótese para a posição do porto pernambucano nas reexportações de cativos se devesse ao fato de que os comerciantes da “praça de Recife estivessem perdendo terreno em frentes mercantis importantes, como a garantia do acesso ao ouro. Tal situação ajudaria a compreender a sua exclusão do mercado dos contratos régios”⁴¹⁵.

Antônio Carlos Jucá de Sampaio considera intrigante o desempenho da Bahia na redistribuição de escravizados para as minas, mesmo depois da década de 1720, já que os contratados de saída de escravizados remetidos de Salvador nunca foram superados pelos do Rio de Janeiro⁴¹⁶. Para entendermos o desempenho do contrato

⁴¹² Carlos Leonardo Kelmer Mathias. *As múltiplas faces da escravidão*, p. 57.

⁴¹³ João Fragoso e Manolo Florentino. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 127.

⁴¹⁴ Gustavo Acioli Lopes. *A fênix e o Atlântico: A capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1750)*. São Paulo: Alameda, 2018, p. 81.

⁴¹⁵ *Ibidem*, pp. 90-91.

⁴¹⁶ Antônio Carlos Jucá de Sampaio. *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650 – c. 1750)*, p. 151.

da Bahia frente aos das demais capitanias, apresentamos, na tabela 4, os valores totais de arrecadação dos contratos entre 1725 e 1740.

Salientamos que, na documentação consultada, encontramos lacunas em alguns períodos. Levantamos duas hipóteses para explicar o problema: primeira, a documentação desse período se extraviou; e segunda, não ter ocorrido a arrematação do contrato nos relativos anos, ficando o tributo por conta da Provedoria da Fazenda Real.

Tabela 4 – Valores dos contratos de saída dos escravizados para as Minas (1725 a 1742) (em réis)

Período	Bahia	Rio de Janeiro	Pernambuco
1725-1728	60:000\$000	44:100\$000	18:000\$000
1728-1731	86:400\$000	31:500\$000	20:400\$000
1731-1734	91:830\$000	43:200\$000	-
1734-1737	79:950\$000	-	-
1739-1742	82.815\$000	53:850\$000	9:060\$000
1743-1744	-	54:000\$000	-

Fonte: Elaborada pelo autor, com base nos mapas dos contratos reais do Conselho Ultramarino⁴¹⁷.

Como podemos observar na tabela 4, os valores dos contratos de saída dos escravizados para as áreas mineradoras da praça da Bahia sempre foram superiores aos das demais capitanias. Contudo, vale lembrar que, na capitania do Rio de Janeiro, cobravam-se quatro mil e quinhentos por tributo⁴¹⁸, enquanto na Bahia os traficantes pagavam nove mil réis, sem distinção de irem por mar ou por terra até 1728, data em

⁴¹⁷ AHU_ACL,Códice 1269. Mapa dos contratos Reais do Conselho Ultramarino 1641-1758, fls. 36- 37. / Ofício de Pedro José da Silva Botelho ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar Tomé Joaquim da Costa Corte Real remetendo os mapas cronológicos dos contratos de entrada de escravos, das dízimas e de tabaco. Lisboa, 15 novembro de 1758. AHU_ACL_CU_005, Cx. 138, D. 10647. / Contratos dos direitos que pagam os escravos, que saem da Bahia por mar e por terra para as Minas, Rio de Janeiro e mais partes, arrematado por José Barros Vale. Lisboa, 17 de abril de 1739. Arquivo Nacional da Torre do Tombo – Manuscritos do Brasil, livro 28, pp. 5-8.

⁴¹⁸ Contrato novo do direito dos escravos que vão para as Minas do porto do Rio de Janeiro, que se fez no Conselho Ultramarino, com Jerônimo Lobo Guimarães por tempo de 3 anos e por preço em cada um deles de 36.000 cruzados e 300\$000 forros para a Fazenda. Rio de Janeiro, 24 de janeiro ant. a 1726. AHU_ACL_CU_017-1, Cx. 24, D. 5459-5460. Projeto Resgate – Rio de Janeiro Eduardo do Castro e Almeida (1617-1757).

que o tributo sobre os escravizados que iam por mar foi reduzido para quatro mil e quinhentos réis⁴¹⁹.

É importante observar que justamente no período de ascensão do tráfico negreiro, no porto fluminense, é que os contratos da Bahia alcançaram os maiores valores. A soma dos valores arrecadados pelos contratos da praça fluminense, entre 1725 e 1734, não chegaram a 38% da arrecadação na Bahia.

Ao contrário da Bahia e de Pernambuco, os cativos despachados do Rio de Janeiro para as áreas mineradoras pagavam apenas quatro mil e quinhentos réis, frente aos nove mil réis cobrados na cidade de Salvador para os escravizados, que seguiam para Minas Gerais via Caminho do Sertão. No caso de Pernambuco, após o direito de saída dos escravizados para as minas passar a ser administrado por contrato, o valor do tributo referente aos cativos que iam para áreas mineradoras pelo caminho do sertão passou a ser de nove mil réis (9\$000), enquanto os que cativos que iam por mar continuavam a pagar quatro mil e quinhentos réis (4\$500)⁴²⁰.

Mesmo com o porto fluminense se tornando o principal núcleo de importação de africanos, com a distância percorrida até as minas menor e o valor cobrado pelo tributo de saída abaixo do praticado em Salvador, os valores de arrematação da Bahia continuaram superiores e estáveis. Uma hipótese para explicar tal fato é que o porto do Rio de Janeiro, mesmo tendo alcançado grande relevância no desembarque de africanos, não conseguiu suplantar Salvador na entrada de escravizados da Costa da Mina, que eram os preferidos dos mineradores.

Outra hipótese é os contratos do Rio de Janeiro teriam sofrido uma queda nos valores após uma confusão que ocorreu no período do primeiro contrato, entre o contratador Jerônimo Lobo Guimarães e o governador do Rio de Janeiro. Quando o contrato de saída dos escravizados do Rio de Janeiro foi arrematado, o Conselho Ultramarino não se informou com os oficiais da Provedoria da Fazenda nem com o

⁴¹⁹ Carta de Conde de Sabugosa, referindo-se entre outros assuntos às resoluções do Conselho Ultramarino, geralmente tomadas sem as prévias e necessárias informações dos governadores; às viagens das frotas, à arrematação dos contratos do Brasil, aos direitos que pagavam os escravos que iam para as Minas, a Feitoria de Ajudá, a exploração do ouro nas minas novas, a prisão do capitão-mor Antônio Manuel Francisco da Silva e informando muito desfavoravelmente acerca de Manuel Francisco dos Santos Soledade e das suas pretensões. Bahia, 23 de agosto de 1730. AHU_ACL_CU_005, Cx. 3, Doc. 346 (Projeto Resgate – Bahia Eduardo de Castro e Almeida – 1631-1807).

⁴²⁰ Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João Rego Barros ao rei Dom João V, enviando certidão do rendimento dos direitos referentes aos escravos que foram para as minas do Rio de Janeiro, de 1715 a 1725. Recife, 20 de agosto de 1726. AHU_ACL_CU_015, Cx. 34, D. 3121.

vice-rei conde de Sabugosa e, por isso, entendeu-se que na praça fluminense se cobravam nove mil réis pelo envio de cativos, que passavam para as cidades mineradoras, como se praticava na Bahia⁴²¹.

Além do dobro do valor por envio de cativos às minas, as condições contratuais ainda determinavam que “os moradores das vilas de Parati, Santos, Paranaguá e São Paulo, que até então eram isentos, passavam a ser tributados⁴²²”.

Por causa das cláusulas contratuais abrangerem a cobrança para as regiões que anteriormente estavam isentas e o contrato afirmar que se levava nove mil réis por cada cativo que ia para as Minas, o governador Luís Vahia Monteiro acusou o contratador Jerônimo Lobo Guimarães de obter lucro excessivo, porque supôs que o valor do tributo tivesse sido dobrado, e ainda aumentado mais devido à ampliação da cobrança tributo para outras regiões. Pressupomos que a acusação do governador não se baseava somente suposição de aumento do tributo, mas no fato de Jerônimo Lobo Guimarães ter arrendado o contrato de direito sobre a entrada de escravizados, vindos da Costa da Mina e de Cabo Verde⁴²³, o que talvez, no entendimento do Luis Vahia Monteiro, tenha sido uma tentativa de controle de todo o sistema fiscal sobre o comércio negroiro.

O problema foi levado ao conhecimento da Coroa, que resolveu pela revogação das condições⁴²⁴, isentando novamente os moradores de São Paulo, Santos, Paranaguá e Vila Parati da tributação sobre os cativos, como ocorria anteriormente ao contrato.

E como não havia sido depositada no cofre da provedoria da Fazenda Real a maior parte dos rendimentos do tributo que pertenciam ao contrato, tampouco havia sido dada a fiança e ainda não haviam pagado propina, como solicitaram os funcionários do contratador, os administradores foram chamados à Casa dos Contos para decidirem se desejavam prosseguir com o dito contrato na forma da resolução

⁴²¹ Carta de Conde de Sabugosa, referindo-se entre outros assuntos às resoluções do Conselho Ultramarino, geralmente tomadas sem as prévias e necessárias informações dos governadores; às viagens das frotas, à arrematação dos contratos do Brasil, aos direitos que pagavam os escravos que iam para as Minas, a Feitoria de Ajudá, a exploração do ouro nas minas novas, a prisão do capitão-mor Antônio Manuel Francisco da Silva e informando muito desfavoravelmente acerca de Manuel Francisco dos Santos Soledade e das suas pretensões. Bahia, 23 de agosto de 1730. AHU_ACL_CU_005, Cx. 3, Doc. 346 (Projeto Resgate – Bahia Eduardo de Castro e Almeida – 1631-1807).

⁴²² Antônio Carlos Jucá. *Os homens de negócio e a Coroa na construção das hierarquias sociais: o Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII*, p. 468.

⁴²³ *Ibidem*.

⁴²⁴ *Ibidem*.

da Coroa, ou seja, cobrando de tributo somente quatro mil e quinhentos réis por cativo que fosse para a região mineradora⁴²⁵.

O contratador preferiu desistir do contrato, pois não conseguiu a manutenção da cobrança dos nove mil réis. Como não havia sido pago quaisquer propinas na provedoria da Fazenda Real do Rio de Janeiro, não houve o que se restituir no Brasil, sendo somente restituída ao Jerônimo Lobo Guimarães os valores referentes as propinas pagas em Lisboa, no Conselho Ultramarino. Assim, com a desistência do contratador, o direito de saída dos escravizados do Rio de Janeiro para as Minas passou a ser administrado pela Fazenda Real, como ordenava a Coroa⁴²⁶.

Supomos que os problemas do primeiro contrato de saída de escravizados do Rio de Janeiro, que culminaram com a desistência de administrá-lo, possam ser parte da explicação para os baixos valores das arrematações seguintes, mesmo em períodos de crescimento do desembarque de escravizados no porto fluminense. O mesmo motivo pode ter favorecido os altos lances nos contratos de saída dos escravizados da Bahia, visto que, diferentemente do que ocorreu no Rio de Janeiro, o aumento do tributo foi uma ideia do vice-rei, não havendo por parte da população, em nenhum momento, rejeição ao dito aumento.

Pressupomos, ainda, que a boa relação que os homens de negócio, envolvidos no tráfico negreiro, tinham com o conde de Sabugosa foi determinante para o estabelecimento da Mesa do Bem Comum. A maioria dos mercadores que compuseram a instituição era formada por negociantes de escravizados, que tinham como objetivo defender os interesses desse comércio⁴²⁷. A opulência mercantil da Bahia, o comércio bilateral entre o porto de Salvador e a Costa da Mina e a proeminente rede mercantil ligada à redistribuição de cativos para o interior da colônia foram elementos que atraíram homens de negócio reinóis e coloniais para os investimentos nos contratos de saída dos escravizados a partir do porto de Salvador.

⁴²⁵ Carta do provedor da Fazenda do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Sequeira Cordovil ao rei D. João V, em resposta à provisão régia de 5 de fevereiro de 1726 sobre a observância das condições definidas para a cobrança dos direitos do contrato dos escravos que do Rio de Janeiro passam às Minas, não devendo-se cobrar mais que o estipulado nas condições, informando que os administradores do dito contrato, em nome de Jerônimo Lobo Guimarães, desistiram do contrato, visto não terem conseguido um aumento nos ditos direitos. Rio de Janeiro, 3 de junho de 1726. AHU_ACL_CU_017, Cx. 16, D. 1768.

⁴²⁶ *Ibidem*.

⁴²⁷ Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo*, p. 67 / Raphael Freitas Santos. *Minas com Bahia: mercadores e negócios em um circuito setecentista*, p. 237.

Quanto aos contratos de Pernambuco, estes tiveram valores inferiores aos das demais capitanias, apresentando um pequeno crescimento em 1728. Pelo baixo preço que o contrato foi arrematado em 1739, pressupomos que, entre 1731 e 1738, o tributo foi administrado pela Provedoria da Fazenda Real. A baixa arrematação dos contratos de saída dos escravizados de Pernambuco para as Minas é consoante ao que pontuou Gustavo Acioli Lopes sobre a perda de frentes mercantis dos homens de negócio da praça do Recife.

Em 1744, houve uma mudança em todo cenário dos contratos de saída dos escravizados para Minas Gerais. A Coroa resolveu juntar os três contratos em uma única arrematação. Na documentação consultada, não encontramos as razões para essa mudança, no entanto, a prática não era uma inovação, já tendo ocorrido em outros contratos régios, na maioria dos casos, por causa de conflitos.

Entre 1743 e 1744, presumimos que tenha pesado a falta de interesse no arrendamento dos contratos das capitanias da Bahia e de Pernambuco. E não podemos excluir a transferência de núcleo de importação de africanos das capitanias do Norte para as do Sul, o que ocasionou o aumento de desembarque de cativos no porto fluminense, tenha aumentado o valor de arrendamento em 25 % em relação ao contrato daquela capitania na década de 30.

Vale ressaltar que na década de 1740 o tráfico negreiro da Bahia com a Costa da Mina passava por um período de dificuldades. Os negociantes negreiros criticavam a desorganização do comércio para aquela região por causa quantidade de navios que saíam dos portos de Salvador e Recife em direção ao Golfo de Benin. Por essa razão, solicitaram ao rei Dom João V que reorganizasse o comércio para aquela região⁴²⁸.

Os homens de negócio da Bahia solicitavam que somente vinte quatro embarcações anualmente fossem autorizadas a sair da Bahia e Pernambuco para a Costa da Mina, organizadas em comboios de oito navios e que as saídas ocorressem a cada três meses. Tais demandas foram atendidas pela Coroa e os traficantes da praça da Bahia foram os mais favorecidos, pois foi lhes permitido enviar dezessete navios, enquanto apenas seis seriam permitidos saírem do Recife. Do Rio de Janeiro, apenas um teria a permissão de traficar com aquela parte da África. Com essa divisão,

⁴²⁸ Carlos Silva Jr. Interações Atlânticas entre Salvador da Bahia e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII. In: Giuseppina Raggi, João Figuerôa- Rego, Roberta Stumpf (Orgs.). *Salvador da Bahia: .interações entre América e África: séculos XVI-XIX*. Salvador: EDUFBA, p. 78.

poucos negociantes negreiros da Bahia passaram a controlar o comércio de escravizados para a Costa da Mina e, conseqüentemente, os preços dos cativos⁴²⁹.

Esta reorganização do tráfico negreiro demonstra como eram fortes os traficantes da praça de Salvador. Formavam um grupo organizado e com uma participação dominante nesse comércio, seja para o abastecimento da própria capitania, como de outras partes, entre as quais destacamos a capitania de Minas Gerais. Dessa maneira, justifica-se o valor do tributo de saída da Bahia para as áreas mineradoras comparado com o praticado nas demais capitanias.

Em 1745, começou a vigorar o primeiro contrato unificado do direito de saída dos escravizados para as minas, reunindo a arrecadação da Bahia, do Rio de Janeiro, de Pernambuco e mais portos da costa Sul. Foi arrematado pelo homem de negócio Manoel Barbosa Torres, lisboeta, que atuava em vários contratos do Brasil, tendo investido 652:800\$000 em contratos no período de 1725 a 1750⁴³⁰. O contrato terminava em 30 de junho de 1748. Foi arrendado pelo valor anual de quarenta contos e cem mil réis (40:100\$000), sendo vinte e um contos e noventa mil réis (21:090\$000) pela Bahia, dezoitos contos (18:000\$000) pelo Rio de Janeiro e mais portos do Sul e um conto e dez mil réis (1:010\$000) por Pernambuco⁴³¹.

A alteração da nomenclatura do contrato e de suas condições, a cobrança passou a abranger, sem deixar dúvidas, todos os portos da Costa Sul. Essa mudança serviu para resolver a cobrança sobre os cativos saídos do Rio de Janeiro para áreas ao Sul. Como tais portos não estavam especificados no edital do direito de saída dos escravizados do Rio de Janeiro de 1715, a cobrança sempre sofria embargos, porque dependia da interpretação dos oficiais régios.

Desde 1720, a provisão real ordenava a cobrança do tributo dos escravizados, despachados para o Rio Grande de São Pedro, Ilha de Santa Catarina e mais partes, sem embargo de não constarem especificados tais portos nas condições de edital realizado pelo marquês de Angeja⁴³². Ao contrário dessa provisão, uma ordem de

⁴²⁹ Ibidem, p. 79.

⁴³⁰ Beatriz Líbano Bastos Azevedo. *Contrato como negócio: trajetórias e estratégias dos homens de negócio portugueses na primeira metade do século XVIII*, p. 132.

⁴³¹ Termo de arrematação de contrato passado a Manoel Barbosa Torres por Caetano P. S. de Gouveia dos direitos que pagam os escravos que dos portos da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro vão para as Minas. Bahia 15 de fevereiro, 1744. AHU_ACL_CU_005, Cx. 78, D. 6471.

⁴³² Requerimento do contratador do contrato de saída dos escravizados do Rio de Janeiro para as Minas Gerais, Manoel Barbosa Torres, ao rei D. João V, solicitando redução do prazo de apresentação das cartas de guia na Provedoria da Fazenda Real do Rio de Janeiro pelos condutores de escravos da

1725 mandou restituir o valor pago pelas pessoas que tivessem despachados cativos para a Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro⁴³³.

Para seguir as conformidades do contrato, o rendeiro Manoel Barbosa Torres solicitou à Coroa que ordenasse ao governador, ao provedor da Fazenda do Rio de Janeiro e aos demais oficiais, que se fizesse cumprir a cláusula referente à tributação dos escravizados para os portos da Costa do Sul. Em resposta, o rei mandou que se cumprisse as condições contratuais e que fosse permitido ao contratador utilizar os administradores necessários para a cobrança dos ditos direitos, em especial, sobre os escravizados que embarcassem para a Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro⁴³⁴.

Outra questão que passou a ser debatida, após a unificação dos três contratos, foi a falta de igualdade nos valores cobrados pelos despachos dos escravizados. Os cativos que saíam pelo Rio de Janeiro para as Minas Gerais continuavam a pagar quatro mil e quinhentos réis, enquanto aqueles que iam da Bahia e de Pernambuco, pelo Caminho do Sertão pagavam nove mil réis.

A diferença entre os valores sempre gerou grandes dúvidas por parte dos moradores do Brasil, assim como dos oficiais da Provedoria da Fazenda Real e dos contratadores. Para alguns, a unificação dos contratos sugeria a uniformização do valor cobrado por cativo nas capitanias do Brasil, posto que entendiam que sendo os contratos unificados deveriam ter as mesmas condições. Tanto que o Conselho Ultramarino, em 1747, na época em que deveriam ser lançados os editais para o leilão do próximo contrato, pediu um parecer ao rei de como deveria proceder na arrematação dos contratos⁴³⁵. Em especial, sobre a terceira condição, que trata da isenção dos escravizados que seguiam para as fazendas e roças dos moradores de Minas Gerais, e da quarta cláusula do contrato do Rio de Janeiro, a qual tratava acerca da forma de como marcar as cartas de guias e em quais postos de Registros estas deveriam ser apresentadas⁴³⁶. Não encontramos nenhum registro de alterações na

Bahia e Pernambuco, ficando essas guias na mesa do Despacho sob responsabilidade do feitor do contrato dos escravos. Rio de Janeiro, 18 de junho ant. 1746. AHU_ACL_CU_017, CX39, D. 4041.

⁴³³ *Ibidem*.

⁴³⁴ *Ibidem*.

⁴³⁵ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei Dom João V sobre a reforma das condições dos contratos dos direitos que pagavam os escravos que saem dos portos do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco para as Minas de ouro e a forma como se deve proceder a arrematação destes contratos. Lisboa, 01 de março de 1747. AHU_ACL_CU_003, Cx. 10, D. 906.

⁴³⁶ *Ibidem*.

terceira e quarta condições, e a discrepância de valores não foi resolvida, de maneira que continuaram os cativos despachados do porto fluminense para as Minas pagando a metade do valor praticado na Bahia e Pernambuco.

A questão sobre as diferenças dos valores cobrados pelo direito de saída continuou em evidência na segunda metade do século XVIII. Em 1765, a Coroa enviou uma ordem aos governadores das três capitanias para verificar as “razões de diferenças tão atendíveis que façam impraticável pagarem os direitos iguais nos três portos”, porque, para prosseguir com o acerto dos valores, seria necessário conhecer as circunstâncias e os procedimentos adequados para a alteração⁴³⁷.

Argumentou-se contra a arrematação conjunta dos ditos contratos. A junção seria uma das causas dos diminutos valores que se ofereciam por eles. Outros, ainda, questionavam que não convinha arrematá-los separados, pois,

[...] de sorte que pagando-se nesta cidade (Bahia) nove mil réis, outros nove mil réis em Pernambuco e quatro mil e quinhentos réis no Rio de Janeiro. Somando tudo vinte e dois mil e quinhentos réis: Era partindo-se estes igualmente pelas três praças: venha cada uma delas a pagar sete mil e quinhentos réis por cada escravo⁴³⁸.

Os valores relativos a cada capitania, no contrato de Manoel Barbosa Torres, estão muito abaixo dos contratos anteriores. No caso da Bahia, que interessa centralmente aos nossos estudos, o valor de vinte contos e noventa mil réis (21:090\$000) era quase um quarto dos quase 83 contos pagos pelo contrato que vigorou 1739 e 1742.

O valor contratado pelo tributo de saída no Rio de Janeiro (21:090\$000) era aproximadamente metade do valor relativo à Bahia (40:000\$000). Tal diferença era apontada como prejudicial à a Fazenda Real. Além disso, parecia injusto que os demais “brasílicos”, sendo súditos do mesmo rei D. João V, pagassem preços diferentes, o que poderia ser interpretado como desfavorecimento aos homens de negócio das praças da Bahia.

⁴³⁷ Francisco Xavier de Mendonça Furtado. *Ofício ao bispo eleito e demais governadores da Bahia comunicando uma ordem régia sobre contratos dos direitos dos escravos, registros desses e cobrança dos direitos da Fazenda Real, a fim de ser verificado o rendimento dos referidos contratos*. Bahia [Salvador, BA]: [s.n.], 06 fev. 1765. 3 p. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_manuscritos/mss1483576/mss1483576.pdf. Acesso em: 11 jan. 2021.

⁴³⁸ *Ibidem*.

O documento supracitado termina sem um posicionamento da Coroa sobre as solicitações para igualar os valores do tributo, e desanexarem a arrematação dos três contratos de saída de escravizados para as áreas mineradoras e demais partes.

É fundamental observar que o controle sobre a entrada de escravizados no Brasil sempre esteve entre os assuntos de Portugal. Os escravizados eram a principal mão de obra da colônia e sem a qual não haveria a exploração colonial, nem produtos, como açúcar, tabaco, couro, algodão, ouro, diamante, entre outros, tão significativos para os rendimentos da Coroa e para a rentabilidade do comércio metropolitano.

Além disso, o tráfico negreiro foi muito rentável para agentes mercantis reinóis, que ganhavam no comércio de cativos e nos negócios do sistema fiscal. Homens de negócio reinóis podiam diversificar suas operações e lucrar com as oportunidades que o Império Português oferecia em suas diversas partes. Os contratos do direito de saída dos escravizados para as regiões mineradoras foram altamente rentáveis para os arrematadores, que ganhavam com a crescente demanda mineira por braços na primeira metade do século XVIII. Por sua vez, o sistema de contratos proporcionava vantagens para a Coroa, que se assegura de adiantamentos em dinheiro na metrópole, já que as arrematações foram feitas em Lisboa⁴³⁹.

⁴³⁹ Gustavo Acioli Lopes e Maximiliano M. Menz. Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o contrato de Angola (século XVIII). In: *Revista Brasileira de História*, vol. 39, nº 80, pp. 109-134.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da exposição de nosso estudo, procuramos descrever e analisar o papel da tributação sobre os escravizados que iam da Bahia para as áreas mineradoras, no decorrer da primeira metade do século XVIII. A descoberta de ouro nas minas do Centro-Sul, no final do século XVII, fez com que a atenção dos homens coloniais e reinóis se virasse para essa região, em razão de ser um grande mercado consumidor, especialmente, de mão de obra africana.

A capitania da Bahia, devido à sua importância política e econômica, era fundamental para a reprodução do processo colonizador. Logo, destacou-se no abastecimento das áreas mineradoras, contribuindo com o seu povoamento. Aventuram-se nas minas muitas pessoas oriundas da Bahia, as quais pretendiam enriquecer na exploração direta do ouro, ou no abastecimento do interior do Brasil, comercializando produtos coloniais, metropolitanos e cativos.

Os escravizados eram uma mercadoria imprescindível para os mineradores, pois garantiam a posse de terras e a sua exploração. Eram também uma forma de acúmulo de riquezas, uma vez que, na concepção dos mineradores, quanto mais cativos no trabalho aurífero, maior a materialização da exploração de minerais. A alta demanda do mercado minerador por mão de obra africana dinamizou o tráfico para o interior do Brasil, provocando a formação de grupos mercantis que se estruturam na redistribuição de cativos do litoral para as regiões mineradoras.

O tráfico negreiro para as minas inflacionou o preço dos escravizados na praça Salvador, com destaque para os que vinham da Costa da Mina, por causa da preferência dos mineradores por eles, em razão de suas habilidades técnicas para a extração aurífera, mas sobretudo por causa do aumento da oferta de cativos do Golfo de Benin, que tiveram suas exportações impulsionadas tanto por eventos locais, como por estrangeiros. A forte demanda de cativos para Minas Gerais, o comércio direto de Salvador com a Costa da Mina e a predileção dos mercados africanos do Golfo de Benin pelo tabaco baiano contribuíram para que os comerciantes, sediados na Bahia, tivessem certo predomínio na redistribuição de escravizados dessa origem para as áreas mineradoras.

Todavia, o aumento de passagem de cativos para as Minas Gerais e os altos preços dos escravizados acabaram se tornando uma preocupação para os senhores

de engenho e lavradores. A Coroa, por sua vez, não desejava que a agricultura de exportação da colônia entrasse em uma possível “ruína” pela falta de mão de obra africana. Além de não considerar conveniente a entrada livre de colonos nas Minas Gerais, estava constantemente preocupada com o contrabando de ouro.

Medidas foram adotadas para controlar o acesso dos comerciantes negreiros às regiões mineradoras, numa tentativa de preservar as atividades agrícolas. A princípio, a Coroa tentou limitar o abastecimento das minas em apenas duzentos escravizados, mas, com a exploração do ouro a se expandir, essas restrições não funcionaram. Eram constantemente burladas, até mesmo, pelos oficiais régios, que se beneficiavam do comércio negreiro.

Em 1711, uma ordem régia permitiu que qualquer morador do Brasil comercializasse livremente escravizados para as áreas mineradoras, desde que pagasse um tributo que incidia sobre esse comércio. No caso da Bahia, o tributo foi rechaçado, juntamente com o restabelecimento da dízima da alfândega e do aumento do preço do sal, devido aos protestos e reclamações acerca da sobrecarga fiscal que recaía sobre os moradores da capitania.

A inabilidade do governador-geral, Pedro Vasconcelos e Sousa, em assuntos coloniais, trouxe mais instabilidade àqueles momentos críticos. As insatisfações se tornaram uma verdadeira “alteração” social, fato que ficou conhecido como o motim do Maneta. Os novos tributos e o aumento do preço do sal foram anulados, ao menos temporariamente. A vitória dos amotinados não perdurou, uma vez que, em 1714, tais tributos foram instituídos e seus rendimentos aplicados na segurança costeira da capitania.

A imposição do tributo de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras, no governo do vice-rei marquês de Angeja, deve ser entendida também como um mecanismo fiscal, adotado pela Coroa, na reorganização do tráfico atlântico. A Coroa buscava incentivar o comércio com Angola, destino que os traficantes de Salvador deixaram em segundo plano. Por outro lado, ao menos em parte, a Coroa também atenderia as reclamações do setor agrícola acerca da escassez de mão de obra, pois o tributo diminuiria a vantagem que o mercado mineiro oferecia ao traficante.

As reclamações acerca da falta de mão de obra africana correspondem à conjuntura das primeiras décadas do século XVIII, mas a retórica da ruína reflete os

temores da açucarocracia em perder sua posição. O problema não era apenas escassez de cativos, mas os interesses de senhores de engenho e lavradores ricos em manter sua escravaria com expressivos números de “braços” e, assim, manter os mais significativos sinais exteriores de *status* na sociedade colonial.

A liberdade de redistribuir escravizados no interior do Brasil foi um excelente negócio. Primeiro, pela demanda da zona mineira, decisiva para o aumento dos preços cativos; segundo, pelo fato de o setor minerador pagá-los à vista e em ouro. A “terceira perna” do tráfico negreiro colaborou com a formação de redes mercantis que já atuavam no abastecimento da colônia. Homens de negócio ampliaram sua atuação, participando do financiamento, por meio de empréstimos, do fretamento de embarcações e da venda de mercadorias metropolitanas e cativos, estes, resgatados principalmente com o tabaco baiano de terceira qualidade.

A historiografia, desde os anos 80, aponta para o comércio bilateral entre o Brasil e a África, especialmente, entre Salvador e Costa da Mina. Os homens de negócio, sediados na metrópole, nunca estiveram excluídos dessa atividade, mas perderam com o declínio do comércio triangular. Não obstante, esses negociantes continuavam nesse comércio de forma direta ou indireta.

A administração portuguesa não estava preocupada em acabar com o comércio direto do Brasil para África. Primeiro, porque o tráfico negreiro atlântico fornecia mão de obra necessária para a agricultura colonial de exportação e, em especial, para a mineração. Segundo, pelos ganhos fiscais da Coroa com a entrada dos cativos nos portos coloniais, com na passagem de escravizados para as Minas Gerais e, grosso modo, com todo o comércio colonial que produzisse rendimentos significativos para o Estado metropolitano na América e na Europa.

Homens de negócio da metrópole participaram do tráfico interno por meio da arrematação do contrato do direito de saída de escravizadas para as minas. Os contratadores agiam como “braços” da administração portuguesa no Brasil, ampliando o controle fiscal metropolitano e fortalecendo o processo de centralização do Estado na colônia. Ao mesmo tempo que os contratadores utilizavam seus funcionários para lucrar, combatiam as práticas ilícitas consolidando o papel da Fazenda Real.

Apesar da historiografia recente apontar que, a partir da década de 1720, o porto do Rio de Janeiro substituiu o de Salvador como principal porta de entrada de escravizados, os contratos do direito de saída dos escravizados do Rio de Janeiro, na

primeira metade do setecentos, não superaram os valores da Bahia. O fato é que, mesmo tendo aumentado o número de desembarque dos escravizados no porto fluminense, a passagem de cativos da Bahia para as áreas mineradoras não diminuiu. O Caminho do Sertão se consolidou como rota comercial, servindo para a passagem lícita e ilícita de milhares de escravizados anualmente, ainda que os traficantes do Caminho tivessem de pagar, pelo direito de saída, o dobro do que pagavam seus colegas do Rio de Janeiro. O que mostra a força dos traficantes da mais importante “encruzilhada” mercantil do Brasil colonial – a praça de Salvador.

No abastecimento de cativos para o interior do Brasil, a Bahia se destacava por ter uma preponderante rede mercantil, que vinculava seus membros a diversas partes do Brasil, da África e de Portugal, por meio de elos mercantis próprios do Antigo Sistema Colonial. Mais importante do que se enquadrar no exclusivo metropolitano, o comércio negreiro cumpria a função econômica de abastecer de força de trabalho toda a produção colonial, sem a qual não haveria lucro mercantil.

Esse processo de centralização fiscal, dentro da estratégia absolutista da Coroa portuguesa, avançou na década de 1740, quando o direito de saída de escravizados da Bahia, do Rio de Janeiro e de Pernambuco foram anexados em um único contrato.

Iniciamos esta pesquisa buscando entender o direito de saída dos escravizados da Bahia para as áreas mineradoras, nos quadros teóricos do Antigo Sistema Colonial. O lançamento do tributo foi uma medida fiscal de controle metropolitano sobre o tráfico negreiro. E terminamos nossa jornada destacando a importância de estudos referentes ao sistema fiscal, que incidia sobre o tráfico negreiro. Com destaque para a “terceira perna do tráfico”. Neste estudo, discutimos a redistribuição de cativos do litoral para o interior brasileiro, e procuramos compreender como o abastecimento de mão de obra para as minas era interligado ao comércio negreiro transatlântico.

FONTES

Fontes Manuscritas

Arquivo Histórico Ultramarino – AHU – (Projeto Resgate)

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D 2029. Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses ao rei D. João V, respondendo a provisão real que manda dar toda ajuda aos procuradores e feitores de Jerônimo Lobo Guimarães para a boa arrecadação do contrato de arrematação da venda de escravos. Bahia, 24 de junho de 1725.
- AHU_ACL_CU_017-1, Cx.25, Doc. 5607-5.611. Certidão de rendimento dos direitos dos escravos, antes e depois do lançamento do imposto de 4.500 réis. Rio de Janeiro, 7 de agosto ant. 1727. Projeto Resgate Rio de Janeiro – Eduardo de Castro e Almeida.
- AHU_ACL,Códice 1269. Mapa dos contratos Reais do Conselho Ultramarino 1641-1758. 1 vol, 112fls.
- AHU_ACL_CU_, Cx. 34, Doc. 3121. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei Dom João V, enviando certidão dos rendimentos referentes aos escravos que foram para as minas do Rio de Janeiro, de 1715 a 1725. Recife, 20 de agosto de 1726.
- AHU_ACL_CU_0005, Cx. 3, D. 313. Carta régia do rei D. Pedro II ao governador, do Estado do Brasil, D. João de Lencastre, ordenando que haja comunicação pelos sertões com as minas de São Paulo, nem das ditas minas se possa buscar gado ou outros mantimentos à Bahia. Lisboa, 07 de fevereiro de 1701.
- AHU_ACL_CU_005, Cx 138, D. 10647. Ofício de Pedro José da Silva Botelho ao secretário de estado da Marinha e Ultramar Tomé Joaquim da Costa Corte Real remetendo os mapas cronológicos dos contratos de entrada de escravos, das dízimas, de tabaco. Lisboa, 15 de novembro de 1758.
- AHU_ACL_CU_005, Cx. 10, D. 797. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei Dom João V sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil marquês de Angeja, D. Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas. Lisboa, 17 de julho de 1715.
- AHU_ACL_CU_005, Cx. 10, D. 798. Carta do provedor-mor da Fazenda Real do Brasil Luís Lopes Pegado ao rei D. João V solicitando a mesma graça atribuída à

Fazenda Real do Rio de Janeiro no que se refere à quantia de doze vinténs que se cobra por pessoa ou escravo que for para as Minas. Bahia, 27 de julho de 1715.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 10, D. 807. Carta do provedor-mor da Fazenda Real do Brasil Luís Lopes Pegado em resposta a provisão sobre o requerimento de Manuel Dias Filgueira referente a grande perda que tinha tido nos dois contratos dos dízimos da capitania que arrematou nos anos de 1700 e 1705. Bahia, 1 de agosto de 1715.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 110, D. 8631. Requerimento do contratador dos direitos de saída dos escravos da Bahia, José Francisco Ferreira ao rei D. José a pedir os mesmos direitos que se praticou ao seu antecessor. Bahia, 18 de agosto ant. 1752.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 138, D. 10647. Ofício de Pedro José da Silva Botelho ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar Tomé Joaquim da Costa Corte Real remetendo os mapas cronológicos dos contratos de entrada de escravos, das dízimas e de tabaco. Lisboa, 15 novembro de 1758.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 2573-2579. Ofício do vice-rei conde dos Arcos para Tomé Joaquim da Costa Corte Real, em que o informa ter mandado dissolver a Mesa do Bem Comum ou Comércio da Bahia, narrando a história da sua criação. Bahia, 24 de agosto de 1757. Projeto Resgate Bahia – Eduardo de Castro Almeida (1613-1807).

- AHU_ACL_CU_005, CX. 18, D. 1642. Wenceslau Pereira da Silva ocupou o cargo de juiz de fora dos órfãos. Na década de 1730, veio o ofício de superintendente-geral do ouro. Ver: Requerimento de Wenceslau Pereira da Silva ao rei D. João V solicitando pagamento do ordenado de juiz de fora da Bahia a partir do dia embarcou na frota para assumir o referido cargo. Bahia, 19 de março ant. 1724.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 1959. Carta do provedor-mor da Fazenda Real, Bernardo de Sousa Estrela, ao rei D. João V respondendo a ordem real que determinava que não ganhe ele mais de doze vinténs por escravo que se despacha para as Minas e restitua o excedente que já ganhou. Bahia, 5 de junho de 1725.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029. Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei D. João V respondendo a provisão real que o manda dar toda ajuda aos procuradores e feitores de Jerônimo Lobo Guimarães para a boa arrecadação do contrato de arrematação da venda de escravos. Bahia, 24 de junho de 1725.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 29, D. 2600. Requerimento do contratador dos escravos da cidade da Bahia Jerônimo Lobo Guimarães ao rei Dom João V solicitando provisão

para nomear feitores desta cidade a fim de arrecadarem o dito contrato. Bahia, 14 de janeiro ant. 1727.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 29, D. 2627. Requerimento de Jerônimo Lobo Guimarães, ao rei D. João V solicitando que nenhuma pessoa leve escravos para as minas sem carta de guia dos próprios nomes e que sejam fixados em editais. Bahia, 10 de fevereiro ant. 1727.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 3, D. 347. (Projeto Resgate Bahia – Eduardo de Castro e Almeida). Parecer de Wenceslau Pereira da Silva, em que se propõem os meios mais convenientes para suspender a ruína dos três principais gêneros do comércio do Brasil, açúcar, tabaco e sola. Bahia, 12 de fevereiro de 1738.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 3, Doc. 346 Carta de Conde de Sabugosa, referindo-se entre outros assuntos às resoluções do Conselho Ultramarino, geralmente tomadas sem as prévias e necessárias informações dos governadores; às viagens das frotas, à arrematação dos contratos do Brasil, aos direitos que pagavam os escravos que iam para as Minas, a Feitoria de Ajudá, a exploração do ouro nas minas novas, a prisão do capitão-mor Antônio Manuel Francisco da Silva e informando muito desfavoravelmente acerca de Manuel Francisco dos Santos Soledade e das suas pretensões. Bahia, 23 de agosto de 1730. (Projeto Resgate – Bahia Eduardo de Castro e Almeida – 1631-1807).

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 32, D. 2872. Proposta dos homens de negócio de Lisboa ao rei D. João V sobre os prejuízos do comércio que fazem os do Brasil para a Costa da Mina. Lisboa, 18 de março de 1728.

- AHU_ACL_CU_005, CX. 36, D. 3251. Requerimento de José Pereira da Costa ao rei D. João V, solicitando que não pague propina alguma dos contratos dos escravos. Anexo: o contrato novo dos direitos dos escravos que vão para as Minas do porto da Bahia. Em anexo o contrato de direito de saída dos escravos da Bahia para as Minas arrematado por Jerônimo Logo Guimarães Bahia, 11 de março ant. 1732.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 4, D. 363. Carta do governador-geral do Brasil Rodrigo da Costa acerca da ruína daquele Estado e suas capitanias devido à quantidade de negros que saem para o Rio de Janeiro. Bahia, 20 de junho de 1703.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 4. D. 363. Sobre a cota anual de escravizados da Angola para a Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro Cf. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II sobre a carta do governador-geral do Brasil Rodrigo da Costa acerca

da ruína daquele Estado e de suas capitanias devido à quantidade de negros que saem para o Rio de Janeiro. Anexo 1. Lisboa, 26 de setembro de 1703.

- AHU_ACL_CU_005, CX. 40, D. 3617. Carta do provedor-mor da Fazenda Real Pedro Velho de Laguãr ao rei D. João V comunicando a oposição de João da Costa e Sousa e demais homens de negócio e viandantes da carreira das Minas e sertão do Brasil contra a provisão real que dispõe sobre a forma de passar as cartas de guia do contrato dos escravos que vão da cidade da Bahia para as minas. Bahia, 5 de novembro de 1731.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3645. Carta do provedor-mor da Fazenda Real Pedro Velho de Laguãr ao rei Dom Pedro V respondendo a provisão real que lhe ordena a cobrança das propinas de um por cento da obra pia e a das munições do contrato dos escravos arrematado por José Pereira da Costa. Bahia, 01 de dezembro de 1731.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 5, D. 438. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informa o governador e capitão-geral Luís César de Meneses acerca do meio que usou para tirar devassa dos transgressores da lei que venderam e mandaram negros para as minas. Lisboa, 9 de agosto de 1706.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 65, D. 5492 Requerimento do contratador do direito dos escravos, José Barros Vale ao rei D. João V solicitando que as pessoas que levarem escravos por terra as Minas o façam apresentar despachos deles em quaisquer registos das entradas. Bahia, 20 de abril ant. 1739.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 78, D. 6471. Termo de arrematação de contrato passado a Manoel Barbosa Torres por Caetano P. S. de Gouveia dos direitos que pagam os escravos que dos portos da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro vão para as Minas. Bahia 15 de fevereiro, 1744.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 8, D. 709. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informou o governador-geral do Brasil Pedro de Vasconcelos acerca do castigo que mandara executar nos três principais autores e cabeças do segundo motim que houve na cidade da Bahia. Lisboa, 12 de janeiro de 1713.

- AHU_ACL_CU_005, CX. 9, D. 721. Carta do governador-geral do Brasil, Pedro de Vasconcelos e Souza, ao rei D. João V solicitando nomeação do seu sucessor, devido estar terminando o seu mandato. Bahia, 25 de setembro de 1713.

- AHU_ACL_CU_005, Cx. 9, D. 744. Carta do vice-rei e capitão-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa [ao D. João

V] referente ao estabelecimento da dízima de alfândega e diretos dos escravos que vão para as minas. Bahia, 13 de julho de 1714.

- AHU_ACL_CU_015, Cx. 34, D. 3121. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João Rego Barros ao rei Dom João V, enviando certidão do rendimento dos direitos referentes aos escravos que foram para as minas do Rio de Janeiro, de 1715 a 1725. Recife, 20 de agosto de 1726.

- AHU_ACL_CU_015, Cx. 47, D. 4194. Carta dos oficiais da Câmara ao rei [D. João V], sobre a falta de escravos para os engenhos de açúcar. Olinda, 26 de agosto de 1734.

- AHU_ACL_CU_017, Cx. 13, D. 1450. Requerimento de Rodrigo de Mendonça, ao rei D. João V, solicitando ser provido no ofício de provedor do Registro de passagem para as Minas. Rio de Janeiro, 23 de janeiro ant. 1723.

- AHU_ACL_CU_017, Cx. 14, D. 1519. Requerimento de Jerônimo Lobo Guimarães, ao rei D. João V, solicitando a passagem de provisão ao seu procurador-geral, André Gomes, no sentido de que este mande dar andamento ao processo de arrematação do contrato da nova contribuição da guarda-costas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 17 de março ant. 1724.

- AHU_ACL_CU_017, Cx. 15, D. 1693. Requerimento do contratador dos direitos dos escravos resgatados na Costa da Mina para o Rio de Janeiro, Jerônimo Lobo Guimarães, ao rei D. João V solicitando provisão ordenando ao tesoureiro da alfândega que cobre os direitos de seu contrato no Rio de Janeiro que receba os ditos direitos a qualquer porto do Brasil, em que os navios, destinados ao Rio de Janeiro, arribem por qualquer motivo. Rio de Janeiro, 24 de agosto ant. 1725.

- AHU_ACL_CU_017, Cx. 16, D. 1768. Carta do provedor da Fazenda do Rio de Janeiro, Bartolomeu de Sequeira Cordovil ao rei D. João V, em resposta à provisão régia de 5 de fevereiro de 1726 sobre a observância das condições definidas para a cobrança dos direitos do contrato dos escravos que do Rio de Janeiro passam às Minas, não devendo-se cobrar mais que o estipulado nas condições, informando que os administradores do dito contrato, em nome de Jerônimo Lobo Guimarães, desistiram do contrato, visto não terem conseguido um aumento nos ditos direitos. Rio de Janeiro, 3 de junho de 1726.

- AHU_ACL_CU_017, Cx. 8, D. 827. Requerimento do corretor dos negros de Angola, Rodrigo de Mendonça, ao rei D. Pedro II, solicitando alvará para servir o dito ofício

com salário definido, com o poder de definir as vendas a serem feitas e o de denunciar os que faltassem à observância da lei. Rio de Janeiro, 16 de janeiro ant. 1706.

- AHU_ACL_CU_017, Cx. 9, D. 1017. Translado da provisão régia de 12 de janeiro de 1709, determinando que o provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, Luís de Almeida Correia de Albuquerque, leve uma quantia em dinheiro por pessoa ou escravo que for para as Minas, pelo trabalho de examinar as licenças passadas pelos governadores. Rio de Janeiro, 27 de dezembro de 1714.

- AHU_ACL_CU_017, Cx. 9, D. 941. Carta do ouvidor-geral do Rio de Janeiro, Roberto Car Ribeiro, ao rei D. João V, informando o rendimento anual dos emolumentos do provedor da Fazenda Real, em relação a cada pessoa que passa às Minas, em resposta à carta régia de 21 de junho de 1711. Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1711.

- AHU_ACL_CU_017, Cx. 9, D. 945. Carta do governador do Rio de Janeiro, Francisco de Castro Moraes, ao rei D. João V, informando que tivera notícias que uma armada de corsários franceses se reparava para atacar a Bahia e, por isso, avisara ao governador-geral do Brasil, conde de Castelo Melhor, Pedro de Vasconcelos e Sousa, para que fossem tomadas as medidas necessárias para a defesa daquela capitania. Rio de Janeiro, 04 de dezembro de 1711.

- AHU_ACL_CU_017, CX39, D. 4041. Requerimento do contratador do contrato de saída dos escravizados do Rio de Janeiro para as Minas Gerais, Manoel Barbosa Torres, ao rei D. João V, solicitando redução do prazo de apresentação das cartas de guia na Provedoria da Fazenda Real do Rio de Janeiro pelos condutores de escravos da Bahia e Pernambuco, ficando essas guias na mesa do Despacho sob responsabilidade do feitor do contrato dos escravos. Rio de Janeiro, 18 de junho ant. 1746.

- AHU_ACL_CU_017-1, Cx. 14, D. 2913. Carta do governador D. Rodrigo da Costa sobre os diversos assuntos referentes ao Brasil. Lisboa, 19 de junho de 1706.

- AHU_ACL_CU_017-1, Cx. 15, D. 2990-3015. Consulta do Conselho Ultramarino sobre as queixas que apresentará o governador do Rio de Janeiro D. Fernando Martins Mascarenhas de Lancastro do mal que administram a justiça o ouvidor-geral e o juiz de fora daquela capitania e a representação que fizera o ouvidor João da Costa da Afonseca contra o governador. Lisboa, 25 de janeiro de 1707.

- AHU_ACL_CU_017-1, Cx. 24, D. 5459-5460. Contrato novo do direito dos escravos que vão para as Minas do porto do Rio de Janeiro, que se fez no Conselho

Ultramarino, com Jerônimo Lobo Guimarães por tempo de 3 anos e por preço em cada um deles de 36.000 cruzados e 300\$000 forros para a Fazenda. Rio de Janeiro, 24 de janeiro ant. a 1726. Projeto Resgate – Rio de Janeiro Eduardo do Castro e Almeida (1617-1757).

- AHU_CU_BAHIA, Cx. 109, D. 8544. Carta do Intendente-geral do ouro na Bahia, Wenceslau Pereira da Silva ao rei [D. José] a informar do aviso do ouvidor da capitania do Espírito Santo no descobrimento de novas minas do Castelo. Bahia, 12 de maio de 1752.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo

- Manuscritos do Brasil. Contratos dos direitos que pagam os escravos, que saem da Bahia por mar e por terra para as Minas, Rio de Janeiro e mais partes, arrematado por José Barros Vale. Lisboa, 17 de abril de 1739. Arquivo Nacional da Torre do Tombo – livro 28, pp. 5-8.

Fontes Impressas

Documentos Interessantes para a História e Costume de São Paulo

- **Vol. LI.** Carta de D. Álvaro da Silveira e Albuquerque ao rei sobre a lei de 2 de janeiro de 1701, relativa à venda de escravos africanos aos paulistas. De 02 de agosto de 1702.

- **Vol. LI.** Carta régia a Arthur de Sá e Meneses comunicando-lhe ter providenciado quanto à representação do mesmo a fim de elevar-se o número de escravos africanos, destinados às minas e aos moradores de São Paulo. De 17 de março de 1702.

- **Vol. LI.** O alvará régio de 20 de janeiro de 1701 mandando que os negros vindos de Angola para a capitania do Rio de Janeiro, duzentos cada ano, fossem vendidos duzentos cada ano aos paulistas (mineradores) pelo mesmo preço dos escravos da terra. De 20 de janeiro de 1701.

- **Vol. LI.** Regimento do superintendente, guarda-mor e mais oficiais das minas de ouro que há nos sertões do Estado do Brasil. Lisboa, 17 de abril de 1702.

- **Vol. LII.** Carta régia a D. Fernando Martins Mascarenhas de Lancastro recomendando-lhe a rigorosa execução do alvará sobre a venda de escravos africanos destinados às minas. 17 de julho de 1706.

- **Vol. XLIX.** Provisão Régia do ofício de Procurador da Regulação e Direitos dos escravos que fossem para as Minas, dada a Rodrigo de Mendonça. Lisboa, 15 de maio de 1711.

Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

- Carta do vice-rei e capitão-general de mar e terra Vasco Fernandes César de Meneses, expondo a vossa majestade a necessidade de mandar perseguir os corsários que aprisionam os navios que vão à Costa da Mina com escravos destinados ao Brasil. **Vol. XCVIII**, 1952.
- Carta de Pedro de Vasconcelos de Souza a Vossa Majestade sobre o tumulto que o povo da Bahia fez contra os novos impostos que Vossa Majestade mandou pôr no sal, escravos e fazenda; refere-se também à revolta do povo por querer que se expulsassem os franceses que ocupavam o Rio de Janeiro. **Vol. XCVI**, 1952.
- Carta do conde de Vimieiro, governador do Brasil, informando a Vossa majestade que os engenhos e lavouras estão se estragando por falta de escravos e que os que se encontram são por preço exorbitante. **Vol. XCVII**, 1952.
- Carta do marquês de Angeja para o provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. **Vol. LXX**, 1945.
- Carta do vice-rei e capitão-general de mar e terra do Brasil, Vasco Fernandes César de Menezes, sobre o comércio entre o Rio de Janeiro e a Costa da Mina, e referindo-se à Companhia do Corisco. **Vol. XC**. 1950. p. 107.
- Carta do vice-rei e capitão-general de mar e terra, Vasco Fernandes César de Meneses, a Vossa Majestade sobre o novo tributo posto nos escravos que forem para as Minas Gerais. **Vol. XCVIII**, 1952.
- Carta para o provedor da Fazenda Real da capitania do Rio de Janeiro sobre o procedimento que há de ter com os condutores e mestres de embarcações que levarem desta Bahia mais escravizados que os passaportes que lhe passam. **Vol. LXXI**, 1946.
- Carta que escreveu o marquês de Angeja ao governador de São Paulo e Minas, Dom Braz Baltazar da Silveira. **Vol. LXX**, 1945.
- Carta que se escreveu ao juiz da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro. Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. **Vol. LXX**. 1945.

- Com a carta inclusa do governador Dom Álvaro da Silveira sobre as muitas dúvidas que se tem arguido acerca da lei que se estabeleceu sobre os escravos que haviam de ir para as minas. Lisboa, 10 de setembro de 1703. **Vol. XCIII**. 1943.
- Consultas do Conselho Ultramarino – Rio de Janeiro e Bahia – 1710-1716. **Vol. XCVI**, 1952.
- Provisão que se remeteu ao Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro sobre a forma que hão de pagar os negros que dali forem para as minas. **Vol. LXX**. 1945.
- Registro da provisão por que se concede licença a Francisco Pereira Mendes do pacho Nossa Senhora da Luz e Santo Estevão para carregar para a Costa da Mina. **Vol. LX**, 1943.
- Registro do edital do excelentíssimo vice-rei deste estado sobre algumas pessoas levarem escravos para minas do Rio das Contas e Jacobina sem despachos por não pagarem os direitos deles. **Vol. LXXX**, 1948.
- Registro do edital que o marquês de Angeja, vice-rei e capitão-general de mar e terra do Estado do Brasil, mandou fixar para ser manifestado a todos a graça que sua majestade, que Deus guarde, foi servido conceder aos moradores desta capitania da Bahia de que possam levar por negócio para as minas de ouro os negros que quiserem vindos da Angola, Costa da Mina, São Tomé e mais partes, como também crioulos nascidos no Brasil, dos quais pagarão para a Fazenda Real de direitos quatro mil e quinhentos réis por cabeça. **Vol. LXXX**, 1948.

Arquivo da Marinha

- A cobrança da dízima alfandegária foi determinada desde 1548 na instituição do governo-geral, quando no regimento dos provedores da Fazenda Real se determinava a organização de casas para a Alfândega e Contos, que seria responsável pela arrecadação real das entradas e saídas de mercadorias da colônia. Arquivo da Marinha. Documento de instituição do governo-geral: Regimento dos provedores da Fazenda d'El Rei nosso senhor nas terras do Brasil. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, livro 1 dos ofícios de 1597 a 1602, fl. 151.

Documentos Históricos da Câmara Municipal de Salvador

- Registro de uma carta deste senado da Câmara para sua Majestade que Deus guarde sobre a ruína desta capitania pelo subido dos escravos. *Documentos*

Históricos do Arquivo Municipal de Salvador. Cartas do Senado 1710-1730, 6º volume. Prefeitura do Município do Salvador, Bahia, 1973, p. 102.

Biblioteca Nacional de Lisboa

Reservados. Fundo Geral, caixa 199, nº 47.

Arquivos Digitais

- Cartas Régia de 27 de fevereiro de 1711. AHU_CU_097_Cód.246, fls. 293-294. Disponível em: <https://digitarg.ahu.arquivos.pt/viewer?id=1158847>. Acesso em: 10 de janeiro de 2020.

- <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em: 18 de março de 2020.

- Francisco Xavier de Mendonça Furtado. *Ofício ao bispo eleito e demais governadores da Bahia comunicando uma ordem régia sobre contratos dos direitos dos escravos, registros desses e cobrança dos direitos da Fazenda Real, a fim de ser verificado o rendimento dos referidos contratos*. Bahia [Salvador, BA]: [s.n.], 06 fev. 1765. 3 p. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_manuscritos/mss1483576/mss1483576.pdf. Acesso em: 11 jan. 2021.

BIBLIOGRAFIA

ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Kátia Lorena Novais. *Escravos e libertos nas minas do Rio de Contas: Bahia, século XVIII*. Salvador: EDUFBA, 2018

ALMEIDA, Luís Ferrand de. O absolutismo de d. João V. In: ALMEIDA, Luís Ferrand de. *Estudos de História Moderna de Portugal*. Coimbra: Faculdade de Letras – Instituto de História Económica e Social, 1995.

ANASTASIA, Carla Maria Junho. **Direito e motins na América portuguesa**. In: Revista Justiça e História, Vol. 1, nº 1 e 2. Disponível em: <https://www.tjrs.jus.br/export/poder_judiciario/historia/memorial_do_poder_judiciario/memorial_judiciario_gaucho/revista_justica_e_historia/issn_16765834/v1n1_2/doc/02_Carla_Maria_Anastasia.pdf> Acessado em 20 de novembro de 2019.

ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Lisboa: Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2011.

ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. Dízima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico. In: CARRARA, Angelo Alves Carrara; CAVALCANTE, Paulo (Orgs.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII; Estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. A crise do século XVII e a consolidação da economia-mundo (1600-1750). *Revista de História*. São Paulo, nº 116, p. 183-192, 1984.

AZEVEDO, Beatriz Líbano Bastos. Contrato como negócio: Trajetórias e Estratégias dos homens de negócio portugueses na primeira metade do século XVIII. In: SIQUEIRA; Maria Isabel de et al (Orgs.). *A colônia em perspectiva: pesquisa e análise sobre o Brasil (XVI-XIX)*. Jundiaí (SP): Paco, 2017.

AZEVEDO, Beatriz Líbano Bastos. O negócio dos contratos: contratadores de escravos na primeira metade do século XVIII. Dissertação (Mestrado em História Econômica), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2013.

AZEVEDO, João Lúcio de. *Épocas de Portugal Económico*. 3ª ed. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1973.

BARBINAIS, Le Gentil La. *Nouveau Voyage autour du monde*. Amsterdã: Pierre Moitier, 3 Tomos, 1727, Vol. 2. In: FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. *A construção do Brasil na literatura de viagem dos séculos XVI, XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: José Olympio; São Paulo: UNESP, 2012.

BETHELL, Leslie. *Historia de América Latina - América Latina colonial: Europa y América em los siglos XVI, XVII, XVIII*. Tomo 2. Barcelona: Editorial Crítica, 1990.

BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil negócios e poderes em São Paulo (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010.

BOSCHI, Caio C. Nem tudo o que reluz é ouro. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). *História Econômica do Período Colonial*. 2ª ed. rev. São Paulo: Hucitec / Imprensa Oficial / EDUSP, 2002.

BOXER, Charles Ralph. *A idade de ouro da Bahia (dores de crescimento de uma sociedade colonial)*. 2ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

CALDAS, José Antônio. *Notícia geral da capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*. Editado por LOSE, Alícia Duhá et al. 2ª ed. Salvador: Memória e Arte, 2017.

CALDEIRA, Arlindo Manuel. *Escravos e traficantes no Império Português: O comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013.

CARNEIRO, Edison. *Ladinos e crioulos – Estudos sobre o negro no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2019.

CARRARA, Angelo Alves. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil, século XVIII: Minas Gerais, Bahia e Pernambuco*. Juiz de Fora: UFJF, 2009.

CAVALCANTI, Nireu. *O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da invasão francesa até a chegada da corte*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

COELHO, Rafael da Silva. *A Bahia em suas negociações com a metrópole: tributação, dinheiro e açúcar na metade do século XVII*. 2019, 317f. Tese (Doutorado de História Econômica), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2019.

COSENTINO, Francisco Carlos. Governador-Geral do estado do Brasil: governação, jurisdição e conflitos (séculos XVI e XVII). In: FRAGOSO, João;

GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.) *Na trama das redes – Política e negociações no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

CRUZ, Miguel Dantas da. *Um império de conflitos: O conselho ultramarino e a defesa do Brasil*. Lisboa: Imprensa de Ciências, 2015.

CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave trade: A census*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1952.

DOMINGUES, Cândido. Salvador da Bahia, um porto na América Portuguesa (c. 1574 – c. 1822). *Sines, História e Património, o Porto e o Mar Actas*. Led. Sines: Arquivo Municipal de Sines, 2017.

DOMINGUES, Cândido; SOARES, Carlos Eugênio Líbano; SILVA JR, Carlos da. *Africanos na cidade da Bahia: tráfico negreiro, escravidão e identidade africana – século XVIII*. Cruz das Almas: EDUFRB / Belo Horizonte: Fino Traço, 2016.

ELLYS, Myriam. Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII. *Revista de História*, São Paulo, v. 17, nº 36, dez. 1958.

FERLINI, Vera Lúcia Amara. *Açúcar e colonização*. São Paulo: Alameda, 2010.

FERLINI, Vera Lúcia Amaral. *Terra, trabalho e poder: O mundo dos engenhos no Nordeste colonial*. Bauru, São Paulo: EDUSC, 2003.

FERNANDES, Valter Lenine. *Império e colonização: Alfândegas e tributação em Portugal e no Rio de Janeiro (1700-1750)*. 2019. 202 f. Tese (Doutorado de História Econômica), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2019.

FERREIRA, Roquinaldo. “A arte de furtar”: redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português (c. 1690-c.1750). In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

FIGUEIREDO, Luciano. *A morte aos tributos! Viva ao rei*. *Revista de História*, S/Vol.; Niterói, 2007.

FIGUEIREDO, Luciano. **A morte aos tributos! Viva ao rei**. *Revista de História*, S/Vol.; Niterói, setembro de 2007. Disponível em: <<http://www.historia.uff.br/impressoesrebelde/w-content/uploads/2017/02/Morte-aos-Impostos-Viva-o-Rei-Revista-de-Hist%C3%B3ria.pdf>> Acessado em 27 de setembro de 2018.

FIGUEIREDO, Luciano. *Rebeliões no Brasil Colônia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005.

FIGUEIREDO, Luciano. *Revoltas, Fiscalidade e Identidade Colonial na América Portuguesa. Rio de Janeiro, Bahia e Minas Gerais, 1640 – 1761*. Tese (Doutorado em História Social), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

FIGUERÔA-RÊGO, João. “*escravos do fumo*” *notas sobre a escravatura no contexto tabaqueiro: Bahia, Costa da Mina e Angola (séculos XVII-XIX)* In: LUXÁN, Santiago de; FIGUERÔA-RÊGO, João; SANZ, Vicente (eds.) *Tabaco e escravos nos impérios ibéricos*. Lisboa: CHAM, 2015.

FLEXOR, Maria Helena Ochi. *Ofícios, manufaturas e comércio*. In: SZMERCSÁNYI, Tamás (Org.). *História Econômica do Período Colonial*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec /Edusp/ Imprensa Oficial SP, 2002.

FLORENTINO, Manolo. *Em Costas negras: uma história do tráfico negreiro de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: UNIFESP, 2014.

FLORY, Rae Jean D. *Bahia society in the mid-Colony Period: The sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo. 1680-1725*. Tese (Doutorado), State University of New York, 1980.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, C. 1790 – c. 1840*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto. *Notas sobre transformações e a consolidação do sistema econômico do Atlântico luso no século XVIII*. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). *O Brasil Colonial (1720-1821)*, vol. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

FURTADO, Celso. *Economia colonial no Brasil nos séculos XVI e XVII: elementos de história econômica aplicada à análise de problemas econômicos e sociais*. São Paulo: Hucitec, 2001.

FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócios: A interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. 2ª ed., São Paulo: HUCITEC, 2006,

FURTADO, Júnia. *Teias de negócio: conexões mercantis entre as minas de ouro e a Bahia, durante o século XVIII*. In: FRAGOSO, João Fragoso et al (Orgs.). *Nas*

rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português. 2ª ed. Vitória: EDUFESP, 2014.

GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. 6ª ed. São Paulo: Expressão Popular / Perseu Abramo, 2016.

GOULART, Maurício. *A Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. 3ª ed. rev., São Paulo: Alfa-ômega, 1975.

HANSON, Carl. A.. *Economia e Sociedade no Portugal barroco, 1668-1703*. Lisboa: Dom Quixote, 1986.

HOLANDA, Sérgio Buarque de (direção). *História Geral da civilização brasileira*. Tomo I – A época colonial. Volume 2. 4ª ed. São Paulo: Difel, 1977.

IVO, Isnara Pereira. Os sertões mundializados da Coroa portuguesa: a administração dos caminhos baianos – século XVIII. In: REIS, Adriana Dantas; ADAN, Caio Figueiredo Fernandes (Orgs.). *Estudos em história colonial: a Baía de Todos os Santos e outros espaços lusos-americanos*. Feira de Santana: UEFS Editora, 218.

JUCÁ, Antônio Carlos. Os homens de negócio e a Coroa na construção das hierarquias sociais: o Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

KRAUSE, Thiago. Uma elite local e o Atlântico: a Câmara de Salvador e o comércio marítimo (1630-1730). In: MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer *et al.* (Orgs.). *Ramificações ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do Atlântico Luso – século XVIII*. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2017.

LAMEGO, Alberto. *Os motins do Maneta na Bahia*. *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, Vol. 55, Salvador, 1929.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo, Hucitec, 2000.

LARA, Silvia Hunold. Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa. In: José Andrés-Gallego (coord.). *Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*. Madrid: Colección Proyectos Históricos Tavera, 2000.

LENK, Wolfgang. **Guerra e pacto colonial: a Bahia contra o Brasil holandês (1324-1654)**. São Paulo: Alameda, 2013.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *Processo administrativo ibérico-americana: aspectos socioeconômicos – período colonial*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1962.

LOPES, Gustavo Acioli. *A fênix e o Atlântico: a capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1760)*. São Paulo: 2018.

LOPES, Gustavo Acioli; MENZ, Maximiliano. Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). *Revista Afro-Ásia*, Salvador, BA, Vol. 37, 2008.

LUNA, Francisco Vidal: et al. *Escravidão em São Paulo e Minas Gerais*. São Paulo: EDUSP, 2009.

MARQUESE, Rafael de Bivar. **A História global da escravidão atlântica: Balanço e perspectivas**. *Esboços: história em contextos globais*, Florianópolis, v. 26, nº 41, p. 14-41, jan./abr. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/21757976.2019v26n41p14/38434>. Acesso em: 15 de janeiro de 2021.

MARTINS, Roberto Borges. Minas e o tráfico de escravos no século XIX. Outra vez. In: SZMERCSÁNYI, Tamás e LAPA, José Roberto do Amaral (Orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec/ FAPESP/ Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 1996.

MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer. *As múltiplas faces da escravidão: o espaço econômico do ouro e sua elite pluriocupacional na formação da sociedade mineira setecentista, c. 1711 – c. 1756*. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2012.

MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer. Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procissões passadas no termo de Vila do Carmo, de 1711-1730. *Revista de História*, São Paulo, nº 158, 2008.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. 3ª ed. Trad. James Amado, São Paulo: Brasiliense, 2003.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil: séculos XVI-XIX*. Trad. Sonia Fuhrmann. Petrópolis, RJ: Vozes, 2017.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763). *Revista de História (USP)*, São Paulo, nº 114, 1983.

MELLO, Evaldo Cabral de. A fronda dos mazombos: Nobres contra Mascotes, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo: Editora 34, 2003.

MELLO, Isabele de Matos Pereira de. *Magistrados a serviço do rei: A administração da justiça e os ouvidores gerais na comarca do Rio de Janeiro (1711-1790)*. 2013. 320 f. Tese (Doutorado de História Social), Instituto de Ciências Humanas e Filosofia – Universidade Federal Fluminense. Rio De Janeiro: 2013.

MENDES, Luiz António de Oliveira. Discurso Preliminar, Histórico e Introductivo, com natureza de descrição econômica da comarca e cidade da Bahia.

MENZ, Maximiliano M. Uma comunidade em movimento: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771. *Revista de Pesquisa Histórica*, Recife – PE, vol. 37, jul-dez, 2019 p. 39-57.

MENZ, Maximiliano M. Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o contrato de Angola (século XVIII). In: *Revista Brasileira de História*, vol. 39, nº 80, pp. 109-134, 2019.

MONTEIRO, John M. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo. As reformas na monarquia pluricontinental portuguesa: de Pombal a Dom Rodrigo de Sousa Coutinho. In: FRAGOSO, João; GOUVEIA, Maria de Fátima (Eds.). *O Brasil colonial*, Vol. 3 (Ca. 1720 - Ca. 1821): Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo. Governadores e Capitães-Mores do Império Atlântico Português no século XVIII. In: BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lúcia Amaral. *Modos de governar*. São Paulo: Alameda, 2005.

MOURA FILHO, Heitor P. de. **A precisão do padrão “peça da índia” como indicador qualitativo de idade**. In: Anais do 8º Encontro escravidão e liberdade no brasil meridional, Porta Alegre (UFRGS), de 24 a 27 de maio de 2017. Disponível em: <<http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/images/8encontro/Textos8/heitormourafilho.pdf>> Acessado em 8 de dezembro de 2019.

MOURA, Clóvis; MOURA, Soraya Silva. *Dicionário da Escravidão Negra no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2004.

NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1996.

NARDI, Jean Baptiste. *Sistema Colonial e tráfico negreiro: Novas interpretações da história da brasileira*. São Paulo: Pontes, 2002.

NOVAIS, Fernando A. *Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial (séculos XVI-XVIII)*. 8ª ed. São Paulo: Hucitec, 2018.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema colonial (1777-1808)*. 4ª ed. São Paulo: Hucitec, 1986.

NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *A mesa de inspeção do açúcar e tabaco da Bahia, 1751-1808*. 2016, 266f. Tese (Doutorado de História Econômica), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 2016.

OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante de. Descaminhos da América. *Revista História Viva Temas Brasileiros*, São Paulo, Vol. 4, 2006.

PAIVA, Eduardo França. *Escravos e libertos nas Minas Gerais do século XVIII: Estratégias de resistência através dos testamentos*. São Paulo: Annablume, 2009.

PEREIRA, Alexandra Maria. *Das Minas à Corte, de caixeiro a contratador: Jorge Pinto de Azeredo. Atividade mercantil e negócios na primeira metade do século XVIII*. 2013. 311 f. Tese de (Doutorado de História Econômica), Faculdade de Filosofia, Letras e ciências Humanas – Universidade de São Paulo. São Paulo: 2013.

PESAVENTO, Fábio; GUIMARÃES, Carlos Gabriel. Contratos e contratadores do Atlântico sul na segunda metade do setecentos. *Revista do Programa de Pós-graduação em História – UNB*. Brasília: UNB, v. 1, nº 1, 2013.

PIJNING, Ernest. *Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII*. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, Vol. 21, nº 42, 2001.

PINTO, Françoise Latour da Veiga; CARREIRA, António. A participação de Portugal no tráfico. In: *O tráfico de escravos negros, séculos XV-XIX*. 70ª ed. Lisboa: Biblioteca de estudos africanos, UNESCO, 1979.

PITTA, Sebastião Rocha. *História da América Portuguesa*. 3ª ed. Bahia: Livraria Progresso, 1950.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial. In: José Luís Ribeiro Fragoso, Carla Maria Carvalho de Almeida e Antônio Carlos Jucá Sampaio (Orgs.). *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial. In: FRAGOSO, José Luís Ribeiro et al (Orgs.). *Conquistadores e negociantes:*

Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial do Brasil (de 1530 a 1630)*. 2ª ed. São Paulo: Almedina, 2020.

RODRIGUES, Gefferson Ramos. **A ordem na baderna. *Revista Histórica da Biblioteca Nacional***. Disponível em: <<https://www.historia.uff.br/impressoesrebeldes/wp-content/uploads/2017/02/Ordem-na-baderna-Revista-de-Hist%C3%B3ria.pdf>> Acessado em 18 de setembro de 2018.

ROMEIRO, Adriana. *Corrupção e poder no Brasil: Uma história, séculos XVI a XVIII*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.

ROMEIRO, Adriana. *Paulistas e embobas no coração das Minas: ideias, práticas e imaginário político no século XVIII*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

RUY, Affonso. *História da Câmara Municipal da Cidade do Salvador*. Salvador: Câmara Municipal de Salvador, 1953.

SALGADO, Graça (Coord.). *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

SALLES, Hylo Nader de Araújo. *Negócios e negociantes em conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731*. 2014, 165f. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2014.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650-c.1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

SANCHES, Marcos Guimarães. A administração fazendária na segunda metade do século XVII: ação estatal e relação de poder. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, ano 167, n. 432, 2006.

SANTOS, Raphael Freitas. *A Formação de um corpo de negociantes na Bahia: o ouro das minas e o tráfico atlântico de escravizados*. *Revista Afro-Ásia*, Salvador, BA, nº 51, 2015.

SANTOS, Raphael Freitas. *Minas com Bahia: mercados e negócios, em um circuito mercantil setecentista*. Tese (Doutorado em História), Instituto de Ciências Humanas e Filosofia - Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2013.

SANTOS, Raphael Freitas. Redes sociais e atividades mercantil na América portuguesa (Minas Gerais, século XVIII). *Revista de História da UFES Dimensões – Dossiê: Circularidade, identidades e imaginário político no Mundo Ibérico*, nº 37, jul./dez. 2016.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Bahia, a corte da América*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2010.

SIQUEIRA, Maria Isabel de; et al (Orgs). *A colônia em perspectiva: pesquisas e análises sobre o Brasil (XVI-XIX)*. Jundiaí (SP): Paco, 2017.

SMITH, Adam. *A riqueza das nações*. Vol. 1. Capítulo VII – O preço natural e o preço de mercado das mercadorias. In: Os economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

SOUSA, Avanete Pereira. *A Bahia Colonial: Poder político local e atividades econômicas*. São Paulo: Alameda, 2012.

SOUSA, Avanete Pereira. *Poder local e cotidiano: A Câmara de Salvador no Século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia. Bahia, Salvador, 214 f, 1996.

SOUZA, Cândido Eugênio Domingos de. Tráfico e traficantes – poder e riqueza dos traficantes de escravos na cidade da Bahia (1700-1751). *Anais do XXV Simpósio Nacional de História, por uma estética da beleza na História*, Fortaleza, CE: ANPUH, 2009.

SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a Sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

SZMRECSÁNYI, Tamas (Org.) *História econômica do período colonial*. 2ª ed. São Paulo: HUCITEC, 2002.

VASCONCELOS, Albertina Lima. *Ouro: Conquistas, tensões, poder mineração e escravidão 'Bahia do século XVIII*. Dissertação de Mestrado em História, 1998, 340f. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - Universidade Estadual de Campinas, 1998.

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*. 2ª ed., Trad. Tasso Gadzanis. São Paulo: Corrupio, 1987.

VIANNA FILHO, Luiz. *O negro na Bahia*. São Paulo: José Olympio, 1946.

VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no século XVIII*. V. 2. Salvador: Editora Itapuã, 1969.

VILHENA, Luiz dos Santos. Recopilação de notícias Soteropolitanas e Brasília, ano 1802. In: AMARAL, Brás. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1921.

WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. Trad. Carlos Nayfeld. Rio de Janeiro: Editora Americana, 1975.

ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2ª ed. São Paulo: HUCITEC, 1990.