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

BEATRIZ LÍBANO BASTOS AZEVEDO

O NEGÓCIO DOS CONTRATOS:

CONTRATADORES DE ESCRAVOS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVIII

VERSÃO CORRIGIDA

SÃO PAULO

2013

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

O NEGÓCIO DOS CONTRATOS:

CONTRATADORES DE ESCRAVOS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVIII

BEATRIZ LÍBANO BASTOS AZEVEDO

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

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Ricupero.

VERSÃO CORRIGIDA

São Paulo

2013

“Ninguém: Que andas tu aí buscando?

Todo Mundo: Mil coisas ando a buscar:

delas não posso achar,

porém ando porfiando

por quão bom é porfiar.

Ninguém: Como hás nome, cavaleiro?

Todo Mundo: Eu hei nome Todo Mundo

e meu tempo todo inteiro

sempre é buscar dinheiro

e sempre nisso me fundo”.

(Gil Vicente. Auto da Lusitânia.)

Resumo

Este trabalho busca compreender o negócio dos contratos num período de expansão da economia colonial, marcado pelo início da mineração. Em um momento marcado por grandes transformações, percebemos que a já utilizada prática dos contratos se configura mais uma vez enquanto uma relação bilateral, mas que buscam objetivos diferentes: Enquanto para Coroa portuguesa os contratos são uma forma de arrecadar seus tributos e explorar seus monopólios sem participar diretamente dos riscos e investimentos inerentes a essas atividades, para os homens de negócio aparece como uma estratégia de se aproveitar dos monopólios e direitos da metrópole e, assim, aumentar seus cabedais, mesmo enfrentando riscos e descaminhos. Esses interesses, mesmo que diferentes, se confluem para manter e alimentar o sistema colonial. Nessa perspectiva, por ser o tráfico de escravos um dos principais âmbitos da colonização, escolhemos o contrato dos direitos dos escravos que vem da Costa da Mina e Cabo Verde como instrumento de análise da atuação desses negociantes.

Palavras-chave: Contratos; Redes mercantis; Tráfico de escravos

Abstract

This study seeks to understand the negotiation of contracts in a period of colonial economic expansion, marked by the beginning of mining. At a time of great transformations, we realize that the already used practice of contracts configure itself once more as a bilateral relationship, but pursue different goals: while for the Portuguese crown contracts are a way to collect their taxes and exploit their monopolies without participating directly of the risks and investments inherent in these activities, for the businessmen it appears as a strategy to take advantage of monopolies and rights of the metropolis, and thus increase its uppers while facing risks. These interests, even if different, converge to: maintain and feed the colonial system. In this perspective, for being the slave trade one of the main aspects of colonization, we choose the contract for the rights of slaves coming from Costa da Mina and Cabo Verde as an instrument for analyzing the activity of these traders.

Key Words: Contracts; Comercial Networks; Slave Trade

Índice

Introdução	12
1. Conjuntura e relações econômicas na primeira metade do século XVIII	22
1.1. A Economia Colonial	35
1.2. O tráfico e o negócio de escravos	44
1.2.1. A escravidão africana e o tráfico	44
1.2.2. A escravidão e o tráfico: uma discussão historiográfica	53
2. O negócio dos contratos	69
2.1. O papel do Conselho Ultramarino	70
2.2. A prática dos contratos: homens de negócio e suas redes de comércio	77
2.3. A prática dos contratos: investimentos e negócios na primeira metade do XVIII	88
2.4. O monopólio no Atlântico: descaminhos e desobediência	98
3. O contrato de escravos	105
3.1. O direito novo dos escravos que vão para as minas: origem e negócio	107
3.2. O direito novo dos escravos que vão para as minas: condições e ganhos	113
3.3. Contratadores e o tráfico: propostas de criação da Companhia de Comércio da Costa da Mina	123
Considerações Finais	131
Anexos	135
Referências Bibliográficas	159

Abreviaturas

ANRJ – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

BNPT – Biblioteca Nacional de Portugal

BNRJ – Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

IHGB – Instituto Histórico Geográfico Brasileiro

Índices das Tabelas, Gráficos e Figuras

Tabela I – Número de escravos embarcados de acordo com as regiões africanas	48
Tabela II – Número de escravos desembarcados nos principais portos do Brasil	50
Tabela III – Principais contratos arrematados no Conselho Ultramarino entre 1720 – 1750	75
Tabela IV – Variação das funções entre contratador e fiador	81
Tabela V – Antonio Marques Gomes: Valor de arrematação e dívidas contraídas frente à Fazenda Real	97
Tabela VI – Relação dos rendimentos dos contratos arrematados por Jeronimo Lobo Guimarães	118
Tabela VII – Valores referentes às arrematações dos contratos dos direitos dos escravos que vão para as Minas 1725 – 1741	121
Gráfico I – Rede dos homens de negócio que atuavam nos contratos 1720 – 1750	85
Gráfico II – A rede de Manoel Correa Bandeira	86
Gráfico III – A rede de Estevão Martins Torres	86
Gráfico IV – A rede de Antonio Marques Gomes e Jeronimo Lobo Guimarães	87
Gráfico V – Bahia: Variação dos valores de arrematação dos contratos.....	90

Gráfico VI – Pernambuco: Variação dos valores de arrematação dos contratos	90
Gráfico VII – Rio de Janeiro: Variação dos valores de arrematação dos contratos	91
Gráfico VIII – Variação dos valores de arrematação dos contratos de direitos dos escravos que vão para as Minas 1725 – 1741	110
Gráfico IX – Comparativo do número de escravos que desembarcaram nos portos das capitanias da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro...	111
Figura 1 – Mapa de localização das áreas principais de embarque de escravos na Costa da Mina	49

Agradecimentos

Na certeza de que não conseguirei nesse único momento referenciar cada um daqueles responsáveis por esta realização, tentarei ao menos. A redação desse trabalho é a conclusão de uma etapa importante, marcada por amplos aprendizados que extrapolaram qualquer expectativa, sejam elas profissionais ou pessoais. E no decorrer desse processo pude contar com apoios que certamente inviabilizariam essa tarefa caso não ocorressem. Em primeiro lugar, ao apoio fundamental do meu orientador, Prof. Dr. Rodrigo Ricupero, pelo acolhimento dessa carioca em São Paulo, pela paciência, generosidade, sabedoria e dedicação. Muito desse trabalho e da profissional que sou foi construído nas conversas e reuniões. Ao Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães, a quem devo não só o tema dessa pesquisa, resultado das discussões acerca dos “*negociantes de grosso e seus cabedais*”, mas também a oportunidade de conhecer o “*novo mundo*” da Universidade de São Paulo.

Ao grupo de pesquisa “*Antigo Sistema Colonial: estrutura e dinâmica*”: Idelma Novais, Rafael Coelho, Ronaldo Capel, Thiago Dias, Valter Lenine e demais colegas. Pela agradável e proveitosa convivência acadêmica e pelos momentos de descontração. Colegas de trabalho e também amigos, esse trabalho carrega um pouquinho de cada um em suas análises e discussões.

À Profa. Dra. Vera Lucia Amaral Ferlini e ao Prof. Dr. Maximiliano Mac Menz, pelas críticas durante a Qualificação deste trabalho, que apontaram erros a serem corrigidos e caminhos a serem explorados.

Aos Professores das disciplinas cursadas durante esses três anos: Prof. Dr. Jorge Grespan, Lincoln Secco e Luciano Figueiredo, que me possibilitaram aprofundar os conhecimentos no campo da História Econômica e da História Colonial. Às sugestões dadas pelo Prof. Dr. Ângelo Carrara e pelo Prof. Dr. Théó Tombarinhas Piñeiro que foram determinantes para esclarecimento de algumas questões específicas aos contratos.

À Cátedra Jaime Cortesão e à bolsa oferecida para pesquisa em Portugal. Oportunidade ímpar que busquei aproveitar da melhor maneira possível dentro do tempo que me foi oferecido. Aos funcionários do Arquivo Histórico Ultramarino, onde me dediquei a Cabo Verde e São Tomé, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo e da

Biblioteca Nacional portuguesa. Para além das contribuições nesse trabalho e para meu crescimento profissional, que não foram poucas, possibilitou-me a chance de realizar um sonho: conhecer a “*terrinha*” do meu pai, avós paternos e bisavós maternos, palco das muitas histórias que ouvi na infância, histórias essas que, anos depois, me impulsionaram a escolher a época colonial como objeto de estudo.

Ao auxílio financeiro indispensável do CNPq durante dois anos, que possibilitaram uma dedicação ainda maior a essa pesquisa.

Ao apoio da direção do Centro Educacional Lazares e sua equipe, que me permitiu continuar exercendo a atividade docente, compreendendo minhas ausências, principalmente no ano de 2012 durante a viagem à Portugal e na fase final de redação desse trabalho. E, claro, meus alunos, em especial a turma do 9º ano de 2013, que acompanhei e me acompanhou desde 2010: meu desejo é ser uma historiadora melhor também para vocês.

Por fim, à minha família: meus mais queridos amigos, família que pude escolher, pelo apoio, puxões de orelha, momentos de descontração e por compreender minhas ausências e falatórios sobre os homens de negócio da época colonial. À Luciano, Camila e Gralha, pela ajuda com minhas tabelas e rede de negócios, absolutamente indispensável. À minha mãe e irmão, aqueles que nunca desacreditaram, mesmo quando eu mesma o fiz. Muito obrigada pela confiança, sem seu suporte e teimosia nada do que fiz até aqui seria possível. Ao meu pai, a quem digo, seja pelo desafio empreendido com esse projeto, seja pela alegria ou pela dor, eu consegui. À Ana Carolina Fioravanti Bastos, por escutar, criticar e sugerir, mesmo trabalhando em outra área do conhecimento. A ela e ao meu irmão agradeço pela imensa felicidade de ser tia pela primeira vez: meu pequeno Gabriel tem a idade dessa pesquisa e espero sinceramente que ele venha a crescer muito mais do que pretendi para mim com esse mestrado.

E à Rafael Azevedo, que para minha felicidade escolheu a mim para dividir a vida. “*Somos um time, vai dar tudo certo*”, essa certeza sua que me acompanha todos os dias e me motiva a chegar até o inimaginável. Por todos os momentos dos últimos três anos: é por nós dois e para nós dois que essas páginas foram escritas.

Introdução

Esse estudo foi originado a partir de discussões acerca da prática dos contratos, em especial o contrato de saída de escravos que vinham para o Brasil das Ilhas de Cabo Verde e São Tomé entre 1720 e 1750 e seus homens de negócio, momento marcado pelo aumento da demanda por braços na atividade mineradora. Estes comerciantes faziam parte de uma rede comercial que extrapolava as fronteiras da colônia, em direção ao outro lado do Atlântico e exerciam suas atividades associando seus capitais ao rentável comércio ultramarino.

A discussão acerca desses contratadores nos permite visualizar e compreender as complexas relações entre a metrópole portuguesa e a sua colônia americana, quando a prática dos contratos foi amplamente utilizada pela monarquia portuguesa como estratégia para aumentar o alcance de suas atividades e facilitar o controle da arrecadação dos tributos e direitos nas áreas colonizadas¹. Possuíam prazo e preços fixados e através deles a Coroa estabelecia a concessão a particulares para a arrecadação de tributos ou para a exploração de um determinado produto – pau brasil ou diamantes, por exemplo – em regime de monopólio.

Os contratos adquiriram na sociedade portuguesa da época colonial uma imensa importância econômica e a análise proposta nesse trabalho permite dialogar com as interpretações sobre o Brasil colonial, como em questões como os laços mercantis entre metrópole e colônia e a relação da Coroa com os contratadores.

A pesquisa proposta construiu-se a partir do desdobramento de dois trabalhos. O primeiro é o trabalho monográfico de conclusão de curso de graduação intitulado *“Poder e tensão nas Gerais: Luta no estabelecimento do Governo das Minas”* que se baseou na análise na implementação da máquina administrativa do Estado português na região de Minas Gerais no período inicial da mineração e dos conflitos decorrentes. Nele, a ideia foi trabalhar entre 1693, quando das descobertas dos primeiros veios até 1721, data da fundação da capitania de Minas Geral, considerado um marco da instalação estatal. Este momento de instabilidade do governo na região mineira é

¹ Dentre as atividades realizadas por meio de contrato, podemos citar: arrecadação de dízimo real da capitania, dízimo da alfândega, estanco do sal, tabaco e aguardente, pesca de baleia, nau guarda costa, passagens e etc.

marcado por uma série de conflitos em decorrência das reações dos colonos à instituição da máquina administrativa em Minas, a cobrança do quinto, das entradas e ao controle da produção aurífera.

O interesse pela época colonial principalmente após a descoberta do ouro na região de Minas permaneceu, mas voltou-se para a questão das relações econômicas dentro da perspectiva do sistema colonial. Minas Gerais possui toda uma particularidade por ser um local privilegiado quando se refere à análise da colonização e da ação do Estado. Isso ocorre principalmente devido ao grande interesse com o qual a metrópole passa a ver a região após o início da expressiva extração aurífera.

Quando pensamos em Minas Gerais, na atividade mineradora e na mão de obra indispensável para o trabalho, acabamos nos voltando para os principais portos do Brasil, que exerciam a função de direcionar para aquela região os suprimentos necessários: Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco². No caso do Rio de Janeiro, este foi considerado pela metrópole como uma área de grande importância no desenho do Império, por conta, sobretudo, do escoamento da produção mineradora. Exemplo disso é uma correspondência de 1718, quando o então governador do Rio de Janeiro, Antonio Brito de Menezes garantiu que o Rio de Janeiro era “*a cidade mais opulenta mais que todas do Brasil, por razão do seu largo comércio e serem os seus gêneros os mais preciosos*”³.

Acompanhando o aumento da demanda de escravos para a extração de ouro em Minas Gerais, o comércio carioca de africanos tornou-se uma atividade verdadeiramente importante durante as primeiras décadas do século XVIII. Para termos uma ideia desse aumento, verificou-se que na primeira metade deste mesmo século embarcaram em

² Citamos como principais portos brasileiros Salvador, Pernambuco e Rio de Janeiro. Vale ressaltar que o porto do Rio mostrou-se em desenvolvimento devido a proximidade com as áreas mineradoras. Recebia as cargas humanas e cargas relativas ao abastecimento (têxteis, utensílios domésticos e acessórios, ferramentas e gêneros variados) da capitania de Minas Gerais. Sobre o abastecimento da capitania de Minas ver: Alexandra M. Pereira. *Lojas e vendas: um estudo sobre o circuito mercantil e o perfil socioeconômico dos agentes mercantis nas comarcas de Vila Rica e Serro Frio*. In: Ângelo A. Carrara (org). *À vista ou à prazo: comércio e crédito nas Minas setecentistas*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2010.

³ Arquivo Nacional. Cód. 80 v.1 p. 40.

direção ao Brasil cerca de 1.033.500 escravos, número maior do que em qualquer outra área colonial.⁴

Além do porto do Rio de Janeiro, o de Salvador foi durante muito tempo o principal porto de escoamento não só daquilo que era produzido na colônia e levado para a metrópole ou para suas conquistas como também principal local para chegada dos navios negreiros e a decorrente negociação da carga humana. O porto de Pernambuco, não menos importante, aparece como um dos destinos nos escravos trazidos da região da Costa da Mina.

Além disso, durante três séculos, uma complementaridade econômica aproxima a África e Brasil. O impacto do tráfico negreiro foi sentido desde o século XV quando os portugueses chegaram ao litoral africano, tornando essa atividade extremamente lucrativa, motivada pela necessidade de mãos para o trabalho nas lavouras e, posteriormente, na mineração. O comércio desses escravos era realizado através de trocas de mercadorias européias e americanas, como por exemplo a cachaça ou a farinha de mandioca, mas dentre todas elas, destacou-se o tabaco, que teve sua importância concretizada no século XVIII: “*Os gêneros nas permutações com o gentio é e sempre foi o tabaco*”⁵. Devido a sua qualidade, a Bahia sempre foi considerada principal produtora de tabaco, logo, base do comércio de escravos. No entanto, com o início da atividade mineradora, essa situação se modifica e o porto do Rio de Janeiro cresce em importância, devido à “*melhor comodidade para o suprimento das Minas.*”⁶

Observamos que a historiografia vem retornando ao estudo do comércio e dos contratos, iniciando com os trabalhos de Mafalda Zemella⁷ e Myriam Ellis⁸, sendo a

⁴ Os números foram retirados do site The Trans-Atlantic Slave Trade Database e foram comparados com os números dos embarcados em direção às colônias inglesas e francesas.

⁵ *Discurso preliminar histórico introdutivo com natureza de descrição econômica da Comarca e cidade da Bahia*. In: *Anais da Biblioteca Nacional*. Vol. XXVII. p. 33. Embora publicado como anônimo, o texto é de Luiz Antonio de Oliveira Mendes, foi escrito no final do século XVIII.

⁶ Idem. p. 345.

⁷ Mafalda Zemella. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1990.

⁸ Miriam Ellis. Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII. In: *Revista de História*. São Paulo, v. 17, nº 36, out./dez, 1958.

segunda uma das primeiras historiadoras brasileiras a dedicar-se ao assunto dos contratos. Ao associar a circulação de mercadorias à tributação via contratos, destacou o caráter mercantil da economia mineira, importante para o desenvolvimento econômico e social daquela região. Os contratos dos monopólios régios firmados entre os contratadores e a Coroa, para todo o mercado do Atlântico Sul, não ficaram restritos apenas ao sal, ou à aguardente da cana, ou ao óleo de baleia, mas abrangeram, também, o comércio dos escravos.

Em outro trabalho, *Comerciantes e Contratadores do Passado Colonial*⁹, Myriam Ellis volta-se para um estudo das articulações entre contratos, comerciantes e a realidade portuguesa. Para a autora, os comerciantes de Lisboa voltavam-se principalmente para o tráfico de escravos, o comércio com a região das minas, o comércio de especiarias. De acordo com Ellis, os contratos arrematados por esses homens de negócio vão assumindo um papel de destaque em sua ação.

Ainda na temática do comércio e dos contratos relacionados ao Rio de Janeiro e Minas, dois trabalhos se destacam: o de Júnia Furtado, *Homens de Negócio: A Interiorização da Metrópole e do Comércio nas Minas Setecentistas* e, o de Cláudia Chaves, *Perfeitos Negociantes: Mercado das Minas Setecentistas*. O trabalho de Júnia Furtado voltou-se para o estudo do comércio e dos comerciantes mineiros na primeira metade do século XVIII. Procurou definir as formas pelas quais o poder metropolitano se reproduziu na colônia. Após uma crítica à historiografia que analisou a colônia como sistema, em particular realiza uma crítica ao trabalho de Fernando Novais, utilizando o trabalho de Maria Odila Silva Dias¹⁰ como referência para uma outra abordagem, chamando a atenção para a necessidade de se estudar as condições internas da colônia.¹¹

Junia Furtado analisa as correspondências entre o negociante português Francisco Pinheiro, residente em Portugal, cristão-novo e Cavaleiro da Ordem de

⁹ Miriam Ellis. *Comerciantes e contratadores do passado colonial*. In: Revista do IEB. (24), 1982.

¹⁰ Maria Odila Silva Dias. A interiorização da metrópole 1808-1853. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *1822 Dimensões*. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 1986.

¹¹ Junia Furtado. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas Setecentistas*. São Paulo: Hucitec, 1999. p. 17.

Cristo, contratador do sal e pertencente à Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio, e seus agentes comerciais nas Minas Gerais, identificando a existência de uma “*rede clientelar*”¹², cujo papel dos comerciantes nas Minas Gerais pode ser entendido como uma cadeia de poder que se estendia desde o Reino, propiciando a interiorização dos interesses metropolitanos, mesclando-os com os dos colonos. De acordo com a sua visão, o controle do mercado de abastecimento, a cobrança de impostos sobre a atividade mercantil e o mecanismo de endividamento da população local foram estratégias de expansão dos interesses metropolitanos nas Minas.

Claudia Chaves faz uma análise da dinâmica do mercado interno em Minas Gerais durante o século XVIII, a partir da crise da mineração. Procurando compreender a rede comercial que girava em torno da capitania, a autora debruçou-se, principalmente, nos livros de registros de alguns dos principais postos fiscais da capitania e propôs o questionamento da visão que prevaleceu na historiografia sobre Minas Gerais em relação à questão da decadência, afirmando ser

“Este período, tradicionalmente conhecido como um período de decadência econômica, corresponde, na realidade, a uma fase de maior diversificação comercial a partir da crise na produção aurífera e a uma consolidação de atividades produtivas destinadas ao comércio de abastecimento”.¹³

As atividades dos negociantes neste período demonstram que os interesses mercantis dessa elite consistiam na participação nos diversos ramos do comércio, como comestíveis, artigos de luxo, equipamentos, instrumentos e, também, escravos, estruturando sua rede comercial em sociedades, que constituíam um instrumento importante de atuação dos homens de negócio.

¹² A respeito do conceito, cf: António Manuel Hespanha e A.B. Xavier. *As Redes Clientelares*. In MATTOSO, José (dir.). *História de Portugal. O Antigo Regime (1620-1807)*, vol. 4, Lisboa: Editorial Estampa, 1994.

¹³ Claudia Maria das Graças Chaves. *Perfeitos Negociantes: Mercado das Minas Setecentistas*. São Paulo: Annablume, 1999. p. 19.

A atuação dos contratadores aparece na historiografia brasileira em obras de conteúdo geral¹⁴ ou em obras nas quais a temática central conduziu a um detalhamento da atuação de contratadores na colônia.¹⁵ Poucos trabalharam o tema como eixo central. Como referência ao estudo dos contratos no Brasil temos Myriam Ellis, que trabalhou com os contratos para o conjunto da colônia e dos mais diversos tipos, principalmente aqueles ligados a atividades comerciais, Maria de Lourdes Viana Lyra, que voltou-se para a cobrança dos dízimos em São Paulo¹⁶ e, mais recentemente, Fernando Guadareto Lamas¹⁷, que ao inserir os contratadores no âmbito das normas de conduta e sociabilidade próprias do Antigo Regime, percebeu que esses agentes sociais se organizaram em torno de sociedades formadas para a aquisição dos contratos. Assim, a hierarquia mercantil presente na arrematação desses contratos simplificou laços de subordinação entre os envolvidos de forma que, fazer parte do seletivo “*mundo dos contratos*” resultou, por parte dos participantes, em articulações pessoais, políticas e econômicas cujas análises estão longe de serem esgotadas.

Sobre as relações de sociabilidade, Sofia Antezana¹⁸ apresenta os mecanismos pelos quais eram criadas as redes de clientelismo e sua dependência entre diferentes segmentos sociais. Uniões eram realizadas em nome de proteção e lucratividade, estabelecendo relações sociais assentadas em laços familiares, elemento este, segundo Antezana, bastante comuns entre contratadores.

¹⁴ Cf., entre outros, Caio Prado Jr. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1988. Sérgio Buarque de Holanda (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo I, 2º vol., livro quarto, capítulo VI, Metais e Pedras Preciosas. Difel, Rio de Janeiro, 1977. Charles R Boxer. *A Idade de Ouro do Brasil (dores de crescimento de uma sociedade colonial)*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

¹⁵ Helen Osório. *Comerciantes do Rio Grande de São Pedro: formação, recrutamento e negócios de um grupo mercantil da América Portuguesa*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul - Revista Brasileira de História. São Paulo: v. 20, nº 39, p. 115-134. 2000.

¹⁶ Miriam Ellis. Op. Cit. pp. 97-122; _____. *A baleia no Brasil colonial*. São Paulo: Ed. Melhoramentos, 1969; e Maria de Lourdes Viana Lyra. *Os Dízimos Reais na Capitania de São Paulo: Contribuição à História Tributária do Brasil Colonial (1640-1750)*. São Paulo, 1970, 90 p. Dissertação (Mestrado em História). FFLCH/USP.

¹⁷ Fernando Gaudereto Lamas. *Os contratadores e o Império colonial português: um estudo dos casos de Jorge Pinto de Azevedo e Francisco Ferreira da Silva*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense, UFF, Niterói, 2005.

¹⁸ Sofia Lorena Vargas Antezana. *Os contratadores dos caminhos do ouro das Minas setecentistas: estratégias mercantis, relações de poder, compadrio e sociabilidade (1718-1750)*. – Belo Horizonte, 2006. Dissertação de Mestrado em História – Universidade Federal de Minas Gerais.

Ao analisarmos os contratos, no deparamos com a figura do negociante que realiza a arrematação e se compromete com uma determinada atividade durante seu período de vigência. Desta forma, a historiografia vem trabalhando com alguns desses homens de negócio, permitindo que, a partir da pesquisa acerca de cada trajetória desses contratadores possamos compreender sua dinâmica de ação e estratégias de negócio, isto é, a forma com que os contratadores se utilizam do monopólio oferecido pela Coroa em cada ramo de atividade.

Em sua dissertação de mestrado, Luiz Antônio Araújo¹⁹ parte para o estudo dos contratadores de tributos régios em Minas Gerais do século XVIII. Sua pesquisa gira em torno dos contratos de entradas e dízimos e de um dos maiores contratadores residentes em Minas Gerais, João de Souza Lisboa. Esse negociante arrematou ao todo, segundo Luiz Antônio, 13 contratos, estando entre eles o de passagens, dízimos e entradas. Destes, quatro foram de dízimos o que lhe conferiu o controle da cobrança deste tributo. Para ele, a atuação dos contratadores, exercendo o controle de uma função pública, envolvia um processo de busca da lucratividade através de práticas usurárias, especulativas e de coerção sobre os produtores utilizando-se de mecanismos jurídico-políticos que garantiam o negócio. Este quadro, inserido na fiscalidade lusitana tão marcante em Minas Gerais, gerava conflitos, sendo os contratadores alvo de diversas “queixas” da população.

Laércio Honda²⁰ em sua dissertação de mestrado apresenta Francisco Pinheiro, grande comerciante português que, sem nunca deixar Lisboa, controlou seus negócios na África e no Brasil através de correspondências trocadas com seus representantes comerciais instalados nesses locais. A partir da análise dessas correspondências, pode-se perceber o comércio colonial do ponto de vista do contratador, demonstrando que, apesar do objetivo final ser a exploração colonial e a captura do excedente pela metrópole, não era tão fácil executá-lo, principalmente quando esse objetivo entrava em desacordo com os interesses pessoais desses comerciantes e de sua “*rede de sociabilidade*”. Fosse através da tentativa de burlar o sistema de frotas ou mesmo por

¹⁹ Luiz Antônio Silva Araújo. *Contratos e tributos nas Minas Setecentistas: O estudo de um caso: João de Souza Lisboa*. Dissertação de Mestrado em História – Universidade Federal Fluminense, 2002.

²⁰ Laércio Honda. *Francisco Pinheiro: as atividades de um negociante de grosso trato na América portuguesa (1703-1749)*. Dissertação de Mestrado em História Econômica – Universidade Estadual de Campinas, 2005.

esconder o resultado das vendas, esses comerciantes acabavam se tornando beneficiários do comércio ultramarino.

Abordando rapidamente esse assunto, Marisa Soares²¹ traz a arrematação dos contratos de escravos no início do século XVIII, afirmando que no tocante ao tráfico de escravos na cidade do Rio de Janeiro, o fato mais significativo do ano de 1725 é a assinatura de um novo contrato com a Costa da Mina. E entre 1725 e 1727 o nome de um novo contratador, Jerônimo Lobo Guimarães, povoa as fontes relativas ao tráfico, como beneficiário do “*contrato novo dos direitos que pagam os escravos que entram no Rio de Janeiro, vindos da Costa da Mina e Cabo Verde*”, arrematado por três anos.²²

No que diz respeito aos contratos de escravos, percebemos ser um assunto pouco abordado pela historiografia, possuindo trabalhos a respeito do tráfico e transporte de escravos, valores e demandas, mas não especificamente sobre os contratos e contratadores responsáveis por esse comércio e suas redes comerciais. Isso que evidencia o caráter relevante de um estudo capaz de compreender o trajeto da mão de obra escrava até as Minas e mapear os laços mercantis decorrentes.

Na tentativa de alcançar esse objetivo e no contato com as fontes, surge o exemplo de alguns homens de negócio que se destacam por sua participação nesse universo. Um deles é Jerônimo Lobo Guimarães, negociante residente em Lisboa, fiador de um navio negreiro em 1725 e que deteve os contratos de entrada e saída de escravos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, tendo eles e seus agentes a função de arrecadar os direitos sobre os escravos que entravam no Brasil. É plausível que este contratador tivesse procuradores e feitores para auxílio dos seus empreendimentos, desta forma parte dos ganhos dessa atividade poderia ir para outros comerciantes de Lisboa.

²¹ Marisa de Carvalho Soares. *Devotos da cor: Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. p. 81.

²² “*Contrato novo de direitos que pagam os escravos que entram no Rio de Janeiro, vindos da Costa da Mina e Cabo Verde, arrematado a Jerônimo Lobo Guimarães por tempo de 3 anos e por preço em cada um deles de 50.00 cruzados. Lisboa, 9 de fevereiro de 1725. ABN, vol.39, doc. 5.325 (p.465); Há também referencia a esse contratador no AHU. CU. Minas Gerais: “Parecer do Conselho Ultramarino sobre a petição de agravo feita por Jerônimo Lobo Guimarães e do executor do Conselho, Antonio de Barros de não aceitar a fiança oferecida ao contrato de escravos que da Bahia, Pernambuco e do Rio de Janeiro vão para as Minas”. AHU. CU. Minas Gerais Cx. 6 D. 20 e “Parecer do Conselho Ultramarino sobre a petição de agravo de Jeronimo Lobo Guimarães a respeito do executor Antonio de Barros não aceitar as fianças que ofereceu aos contratos de escravos que da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco vão para as Minas” AHU-MG Cx. 7 D. 47.*

Jerônimo Lobo Guimarães arrematou o contrato de saída de escravos para Pernambuco (1725-1728) e partiu para o contrato de direitos de escravos que vão para as minas do porto da Bahia (1725) e contrato de saída de escravos do Rio de Janeiro para as Minas.²³ Gustavo Acioli Lopes²⁴, em tese de doutoramento defendida em 2008 afirma através da observação do Livro de Registros dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino a existência também do negociante Henrique Pedro Dauvergne que teria arrematado o contrato de saída de escravos do Rio de Janeiro para as Minas no período de 1728-1731.

Considerando também outros contratadores, percebemos que aqueles que se envolvem no negócio dos contratos não o fazem uma única vez. Estevão Martins Torres, por exemplo, foi proprietário da Casa de Portagem de Lisboa e arrematou pelo menos quatro contratos, entre eles o contrato de saída de escravos que vão de Pernambuco e Paraíba para as Minas. Além disso, quando não são arrematantes, aparecem como fiadores de outros contratadores, invertendo posições de atuação, mas não abandonando a atividade, atestando os ganhos do negócio para além dos riscos inerentes à prática dos contratos.

Para que seus negócios se concretizassem a contento, também possuíam procuradores nas diversas capitanias do Brasil, para que, mesmo morando em Portugal seus negócios pudessem ser cada vez mais lucrativos. É o caso de Manuel Correia Bandeira, que dá por procuração aos homens de negócio poderes para administrar seus contratos e as suas atividades nas capitanias de Pernambuco, Bahia, Paraíba, Maranhão e Rio de Janeiro.

Essa dissertação está dividida em três capítulos: o primeiro capítulo traz uma discussão acerca das especificidades da primeira metade do século XVIII. Trataremos as diversas formas de controle das atividades comerciais e os modos pelos quais a Coroa portuguesa resolveu implementar a administração e a fiscalização das atividades comerciais no Brasil. Trataremos também de uma discussão historiográfica acerca da

²³ Cf. CASTRO E ALMEIDA, Eduardo. *Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes no conselho da marinha e ultramar.* Anais da Biblioteca Nacional. Vol. 71.

²⁴ Gustavo Accioli Lopes. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco 1674-1760.* Tese de doutoramento apresentada a Universidade de São Paulo, 2008.

economia colonial e das relações existentes entre Portugal e Brasil, levando em consideração questões como o exclusivo colonial e o sentido da colonização. Também parte desse capítulo um estudo do tráfico de escravos, evidenciando não só sua forma e prática como também sua visão de negócio, utilizando diversas fontes para o levantamento do número de negros traficados, impostos pagos e valores individuais. Portanto, o comércio de escravos no Atlântico será abordado a partir do ponto de vista das relações existentes entre Brasil e Portugal e entre Brasil e África, mais especificamente a Costa da Mina e as Ilhas de São Tomé, de onde vinha o maior número de escravos direcionados às minas.

No segundo capítulo trataremos dos contratos, seus objetivos, suas conseqüências, tanto para a Coroa como para os comerciantes que a exerciam. Para tal, iniciaremos com uma descrição do papel do Conselho Ultramarino na arrematação e fiscalização dos contratos. Depois passaremos para uma análise da prática dos contratos, pensando nos chamados contratos reais, os mais importantes e maiores contratos disponibilizados pela monarquia portuguesa e em momentos distintos arrematados pelos homens de negócio em questão: dízimos reais e os dízimos da alfândega, – responsável pela cobrança dos impostos relativos a todos os produtos que passavam pelas alfândegas do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco –. Neste mesmo capítulo pensaremos também sobre as redes de negócios criadas por esses homens de negócio e sua forma de atuação.

E, por fim, no terceiro capítulo, trataremos especificamente do contrato de saída de escravos da Costa da Mina e Cabo Verde, no período da primeira metade do século XVIII, analisando suas condições, os contratadores que arremataram o dito contrato, suas atividades, suas redes comerciais e lucratividade. Aproveitaremos para compreender a proposta e condições de alguns homens de negócio portugueses para a criação de uma Companhia de Comércio para atuar no tráfico de escravos da região da Costa da Mina, buscando compreender se a prática desse contrato e Companhia permitiu reafirmar o monopólio, fazendo do contratador e seus procuradores beneficiários menores desse negócio ou se tornou-se lucrativa para os interesses particulares.

1. Conjuntura e Relações Econômicas na primeira metade do século XVIII

No século XV, sobretudo depois de 1450, o Ocidente assistiu uma fase de crescimento econômico, em benefício das cidades favorecidas pelas evoluções dos preços “industriais”. Ao mesmo tempo em que os preços agrícolas estagnam ou declinam, as áreas urbanas progredem mais depressa que o interior desenvolvendo o papel propulsor do comércio.

O comércio foi uma questão analisada tanto por Max Weber como por Fernand Braudel²⁵. Ele se desenvolveu em todo o globo a partir do século XVII e as antigas feiras dão lugares às Bolsas e às práticas de comércio com um fluxo contínuo. No século XVIII, marcado por uma aceleração econômica geral, os instrumentos de troca estão todos em funcionamento: as Bolsas ampliam suas atividades e, o dinheiro e o crédito correm cada vez mais livremente de um lugar para o outro. Esses mecanismos “capitalistas” encontrados nos séculos anteriores ao XVIII contribuem para o crescimento ainda maior do comércio. Max Weber²⁶ se remete a um grande número de instituições e práticas econômicas, como a sociedade por ações, a constituição de sistemas bancários, a apropriação dos meios materiais de produção, de mercado, trabalho livre e comercialização da economia sobre a forma de títulos de valor, por exemplo.

Outro modo de associação, economicamente mais importante, segundo Weber²⁷, é aquela realizada para fins de financiamento de empreendimentos comerciais, em dois tipos de organização: empreendimentos de grande porte de caráter interlocal, que superam os recursos de uma única casa comercial, e empreendimentos coloniais internacionais. Em Weber²⁸, o comércio atacadista, no curso do século XVIII, separa-se definitivamente do varejista e constitui uma camada específica do estamento mercantil. O comércio atacadista cria novas formas de comércio, sendo uma delas o comércio por

²⁵ Cf. Fernando Braudel. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

²⁶ Cf. Max Weber. *A gênese do capitalismo moderno*. São Paulo: Ática, 2006.

²⁷ Ibid, p. 51.

²⁸ Max Weber. Op. Cit. p. 68.

venda em leilão, e para o atacadista importador esse é o melhor meio para vender suas mercadorias de forma rápida para efetuar o pagamento no exterior. Forma típica do comércio de exportação, e que substitui ao mesmo tempo o comércio pelas feiras, é o comércio de consignação. Este consiste na remessa da mercadoria, para fins de venda, a um terceiro, o consignatário, o qual deve escoá-la conforme as instruções do consignante. Portanto, consignante e consignado não se encontram juntos na feira, como antes eram os comerciantes, mas as mercadorias são expedidas para fora em regime de especulação. Este comércio de especulação é, habitualmente, o comércio ultramarino.

As conquistas coloniais possibilitaram uma grande acumulação de riquezas na Europa, através da monopolização do comércio dos produtos coloniais, assegurado pelo exercício impositivo do poder já que o Estado tirava seus ganhos das colônias. A política econômica voltava-se, então, para o exterior. No que diz respeito aos negociantes, era comum que vendessem suas mercadorias a crédito, ou pagassem suas dívidas com parte da própria produção e seus lucros ocorriam de forma direta, com os dízimos e o ouro, ou indiretamente, a partir da arrecadação dos tributos na alfândega, por exemplo.

Para Braudel, o grande comerciante não utiliza somente seus próprios capitais, mas recorre ao crédito, empréstimos e dinheiro de outro. Isso demonstra como os capitais se deslocam. Desta forma, o mundo da mercadoria ou da troca encontra-se estritamente hierarquizado, desde os mais humildes, como os lojistas, corretores de denominação diversa, até os negociantes de grosso trato. O que surpreende a primeira vista é que a divisão de trabalho, que se acentua à medida que o progresso da economia de mercado, afeta também toda essa sociedade mercantil, exceto em seu topo, ocupado pelos grandes negociantes²⁹.

Até o século XIX, o grande negociante capitalista não se limitou a uma única atividade. É negociante, mas nunca num único ramo, e também é, segundo as ocasiões, segurador, financista, banqueiro ou até empresário industrial ou agrícola. Em Braudel, este comerciante não se especializa porque nenhum ramo ao seu alcance é suficientemente nutrido para absorver toda a sua atividade. E que se o grande

²⁹ Fernando Braudel. Op. Cit. p. 47.

comerciante muda com tanta frequência de atividade é porque o grande lucro muda incessantemente de setor³⁰.

Neste sentido, Weber analisa a importância da conquista e exploração de grandes regiões fora da Europa para o desenvolvimento do capitalismo de maneira que as conquistas coloniais dos Estados europeus renderam o efeito de uma gigantesca acumulação de riquezas dentro do Velho Mundo. O meio principal para essa acumulação de riquezas é a monopolização dos produtos coloniais, das oportunidades de escoamento de produtos para as colônias, e finalmente, das oportunidades de lucro tirado do transporte entre o país matriz e a colônia³¹.

A atividade comercial tornou-se, portanto, uma prática fundamental na dinâmica da colonização. Dentre os objetivos buscados na realização de viagens em direção ao “Novo Mundo”, o comércio figura entre os principais. O comércio passa a ser o elemento central da economia colonial e, na realidade, a própria ação colonizadora busca, em sua essência, os lucros vindos da venda de produtos, sejam especiarias da Índia, seja pau brasil ou açúcar. O que percebemos no decorrer das diversas análises acerca das relações entre Portugal e suas áreas de dominação é a contínua preocupação com as atividades comerciais desde os fins do século XV até meados do século XIX.

As sucessivas navegações despertaram muito interesse, percebidos através das diversas narrativas de viagens que retrataram os diversos povos e costumes encontrados, bem como as riquezas fabulosas algumas vezes floreadas. De qualquer forma, compreende-se a presença recorrente de navios não só portugueses, mas também franceses e espanhóis. Foram enviadas expedições de reconhecimento do território, retornando com notícias acerca da existência de pau brasil.³² Se por um lado, nos anos iniciais a grande preocupação está voltada para o Oriente e os ganhos decorrentes das atividades relacionadas às especiarias, por outro, o crescimento das ameaças

³⁰ Essas relações são perceptíveis no caso dos homens de negócio da época colonial: tanto a hierarquização quanto a não especialização estão presentes em suas estratégias, como veremos a seguir.

³¹ Max Weber. Op. Cit. p. 68.

³² Podemos citar aqui a expedição comandada por Gaspar de Lemos. Nelas, Américo Vespúcio reportava acidentes geográficos, características de algumas localidades e a opulência de pau brasil.

estrangeiras é determinante para o período seguinte, com a formação de feitorias e do sistema de capitanias hereditárias.

A partir daí, o interesse comercial se manifesta pelas diversas feitorias estabelecidas pelos portugueses ao longo do litoral do Brasil, que obedeciam a regras semelhantes aquelas praticadas nos entrepostos orientais. O arrendamento para exploração de pau brasil trazia como obrigação a construção de fortificações em troca de benefícios fiscais. Inicialmente, os indígenas foram utilizados para executarem a derrubada e transporte das árvores, sob a forma de escambo.

As feitorias resolveram momentaneamente os interesses do Estado com relação a administração e aos interesses comerciais daqueles que investiam nas atividades econômicas relacionadas a nova terra. No entanto, geraram uma forma incerta de ocupação. Permanecendo precariamente ocupada, o risco de invasões aumentava. Tornava-se um desdobramento lógico as primeiras distribuições de terras realizadas por Martim Afonso para uma efetiva instalação nas terras do Brasil. Surge o sistema de capitanias hereditárias, concessões da Coroa portuguesa a particulares, que delegavam governabilidade e poderes, mas que em nenhum momento retirava a soberania do rei português.

Os capitães donatários possuíam funções judiciárias, administrativas e fiscais. Entre os seus benefícios: a participação na arrecadação dos impostos, a concessão para exploração do sal e a permissão de cobrança de direitos de passagens nos rios, tudo isso visando estimular a ocupação da área.

Os indícios da prática colonizadora estão claros no século XVI, onde a estabelecimento do Governo Geral, com sede na Bahia, objetivou coordenar a colonização, implantando o mecanismo utilizado durante todo o período colonial no Brasil: a concessão de cargos a membros particulares, em troca de terras, honras e mercês para que estes levassem a frente a ocupação. Desta forma, frente ao desafio de manter a direção nas novas terras conquistadas, a Coroa se apóia em vassalos copiosamente recompensados por se envolverem em tal empreitada.

A criação do Governo Geral não faz parte, no entanto, de um “projeto” colonizador. O uso das aspas na última frase deve-se a justamente uma ausência de projeto. Os reis portugueses não possuíam um modelo administrativo pré formulado e

aquilo que era posto em prática o era de acordo com as necessidades e desafios encontrados no decorrer do percurso e essa característica é percebida não só no momento da implementação do Governo Geral, mas também em outros momentos posteriores.³³ Por fim, é perceptível que as soluções fossem antecedidas dos problemas e não parte de algum projeto previamente formulado, mas que fazem parte de um conjunto de práticas que eram modificadas à medida que dificuldades fossem encontradas.

A dominação espanhola ocorrida entre 1580 e 1640 de certa forma estabeleceu uma influência administrativa não só no governo de Portugal como também no governo das colônias, contribuindo para mudanças nos âmbitos da justiça e finanças promulgadas pelas Ordenações Filipinas. Para o Brasil, as conseqüências da União Ibérica foram de certa forma, indiretas, já que a administração das duas monarquias permaneceu separada. Por outro lado, Felipe II estabeleceu a mesma política aplicada nas colônias espanholas na América, proibindo o ingresso de estrangeiros e possibilitando, assim uma aproximação, do ponto de vista comercial, entre as colônias espanholas e portuguesas³⁴.

No decorrer do processo de restauração, a monarquia portuguesa se viu obrigada a realizar concessões externas e internas. Internamente, através de alianças com a nobreza, que em parte estava vinculada à burocracia e ao comércio, investindo nas atividades mercantis e externamente, vivendo pressionado pelas hostilidades espanholas, acaba buscando alianças internacionais com os países inimigos à Espanha: Holanda e Inglaterra. Essa política faz com que Portugal assine tratados onerosos às suas finanças.

Por outro lado, a Coroa portuguesa se volta para o Brasil. É a época de expedições para reconhecimento e exploração do território em direção ao interior e ao norte do Brasil iniciadas pelas entradas e bandeiras. Após o processo de restauração e

³³ Exemplos claros dessa prática podem ser percebidos nas diferenças entre as práticas administrativas diferentes no caso do Brasil, África e áreas de possessões orientais. Dentro da própria colônia brasileira, o início da atividade mineradora também foi responsável por uma prática burocrática e de fiscalidade próprias das áreas de mineração.

³⁴ Cf. Antonio de Oliveira. *Poder e oposição política em Portugal no período Filipino (1580-1640)*. Lisboa: Difel, 1991.

dadas às condições precárias do Império português no Oriente, a Coroa se apoiava cada vez mais na colônia brasileira. Uma medida importante do período é a criação do Conselho Ultramarino e como veremos no decorrer deste trabalho, este órgão se ocupará de orientar a política econômica, a tributação e demais atividades, também relacionadas aos contratos, servindo como um “ministério” das colônias.

Desde os fins do século XV, o pensamento dos europeus que se dirigiam rumo ao Novo Mundo estava voltado para as possibilidades de ganhos através da atividade comercial e do ouro que possivelmente seria encontrado. Era o mito do Eldorado, que inspirado em histórias espanholas, permeou não só as grandes navegações, como início da vida colonial no Brasil. Em carta ao rei, Pero Vaz de Caminha já descreve:

“O Capitão, quando eles vieram, estava sentado em uma cadeira, bem vestido, com um colar de ouro mui grande ao pescoço. (...) Porém um deles pôs olho no colar do Capitão, e começou de acenar com a mão para a terra e depois para o colar, como que nos dizendo que ali havia ouro. Também olhou para um castiçal de prata e assim mesmo acenava para a terra e novamente para o castiçal como se lá também houvesse prata.”.³⁵

Como não foi encontrado ouro nos primeiros anos da colonização, a metrópole portuguesa buscou outras maneiras de explorar a nova terra. O sucesso da cana de açúcar e das drogas do sertão, por exemplo. Durante boa parte do período colonial a principal atividade era a agricultura, a qual rendeu a Portugal grandes ganhos, em especial através da cana de açúcar. Porém uma sucessão de más safras de açúcar durante o século XVII, chuvas espontâneas, e as contínuas devastações da febre amarela, acompanhadas de uma alta mortalidade de escravos, levaram a indústria açucareira do Brasil à beira de um colapso.³⁶ Enquanto isso, as *entradas* ou *bandeiras*, movimento liderado por grupos de paulistas, percorriam o interior da colônia durante meses e anos a fio, em busca de índios e ouro, como podemos observar a seguir:

³⁵ Carta de Pero Vaz de Caminha, redigida ao rei de Portugal D. Manoel, para comunicar-lhe o descobrimento das “novas terras”.

³⁶ Charles Boxer. Op. Cit. p. 64.

“Sucedeu que vindo os paulistas naquele tempo fazerem entrada ao gentio a estas partes para o conduzirem para São Paulo por negócio e se servirem dele, conduzindo os de menos idade por melhor se lhe domar e por doméstico, e chegando a primeira esquadra ou bandeira ao ribeiro que hoje chamam Ouro Branco e Congonhas do Campo, aí acharam algumas faíscas de ouro nas areias do ribeiro e lavando o em pratos de pau, o levaram para São Paulo, onde se verificou ser ouro”.³⁷

...

“Contava o dito que costumavam estes ajuntar cinquenta ou sessenta, ou mais pessoas, a quem chamavam bandeiras (...) passando ao sertão deram com uma aldeia neste distrito do Rio das Mortes, a que chamam Cataguases (...) começaram os paulistas a descobrir ouro e a fazer fazendas por estes campos.”³⁸

Segundo Laura de Mello e Souza, os paulistas passam a caminhar mato adentro com o objetivo de buscar remédio para sua pobreza, como o apresamento de índios e a busca de metais preciosos. Consequentemente, os paulistas iam cada vez mais se distanciando do litoral.³⁹ Este foi o princípio da interiorização ocorrida no Brasil, que resultou na expansão territorial e nas descobertas do ouro de aluvião.

Não se sabe ao certo quando ocorreu o descobrimento de ouro nos vales do Rio das Mortes, Rio Doce e Rio das Velhas. Sabemos que ocorreu entre 1693 e 1695. A região era caracteristicamente rodeada de grandes morros, e para chegar, os paulistas passavam pelas grandes barreiras da Serra da Mantiqueira e do Espinhaço. Eram necessários vários dias para que lá chegassem, além de um caminho penoso e muito íngreme, de tal forma que em muitas partes, nem mesmo animais eram capazes de transpor tamanhas dificuldades.

³⁷ Luciano Raposo de Almeida Figueiredo e Maria Verônica Campos (org.) *Códice Costa Matoso*, vol. 1. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1999. p. 196.

³⁸ Idem, p. 217.

³⁹ Cf. John Monteiro. *Negros da terra. : índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

A busca por minas de ouro e as atividades referentes à mineração foram, portanto, as grandes responsáveis pelo aumento considerável na ocupação do território brasileiro. Desde os primeiros anos, a colonização marcou-se como um movimento caracteristicamente litorâneo, sem grandes movimentações em direção ao interior e ao sertão. As lavouras de açúcar localizavam-se prioritariamente próximas ao litoral, para que houvesse facilidade na exportação. Com o movimento paulista, a colônia deixa, enfim, de ter esta característica e inicia a caminhada rumo ao interior.

Várias rotas foram utilizadas para que se chegasse às minas. Entre 1695 e 1696, havia, segundo Boxer, apenas dois caminhos praticáveis pelos quais os que desejassem alcançar as minas de ouro de Minas Gerais poderiam chegar até elas. O mais antigo era aquele pelos quais as bandeiras tinham viajado de São Paulo até as ramificações superiores do Rio São Francisco, conhecido como Caminho Geral do Sertão. Acompanhava o Rio Paraíba, através da Serra da Mantiqueira para a região norte do Rio Grande, onde se bifurcava para o Rio das Velhas e o Rio Doce. Além desse, houve o chamado Caminho Velho que saía do Rio de Janeiro, indo por mar até Paraty para, então, subir a Serra do Mar. O mais recente deles foi o Caminho Novo, mais direto, partia do Rio de Janeiro e subia pela então Serra do Couto, passando pelos rios Paraíba, Paraíba, Irajá e Iguaçu. Este foi inaugurado por Garcia Rodrigues Pais, um dos principais bandeirantes paulistas.⁴⁰

Os caminhos sempre representaram uma fonte de preocupação para a metrópole e para os colonos. Muitas foram as tentativas do Estado em organizar e fiscalizar os caminhos, como visto em Parecer do Conselho Ultramarino “*que, entre outras medidas, seja proibido o caminho novo do Rio de Janeiro para as Minas*”⁴¹, para que não houvesse um grande número de imigrantes ou mesmo que não ocorresse contrabando de ouro. A Coroa entendia que se houvesse apenas um caminho entre as minas e o litoral o controle sobre o escoamento seria facilitado e, conseqüentemente, o extravio coibido. Do mesmo modo, seria facilitada a cobrança dos tributos delegados a particulares, sendo também essa cobrança mais eficiente, dado o interesse dos contratadores.

⁴⁰ BOXER, Charles. Op. Cit. p. 64

⁴¹ AHU. CU. São Paulo Cx. 1 D. 14.

Apesar da dificuldade encontrada para que se chegasse à região, foram “*atraídas pelas minas uma mistura de toda a condição de pessoas*”⁴², homens, mulheres, pobres e ricos. Grande era o fluxo de pessoas que corriam às minas de ouro, embaladas pelo mito do enriquecimento fácil e rápido. A migração de portugueses que vinham para o Brasil no período chamado de “idade do ouro” ocorreu em escala sem precedentes, causando forte inquietação nas autoridades portuguesas. No Brasil, homens de escassas posses sentiam-se atraídos pela possibilidade de explorar ouro sem grande custo, razão pela qual Celso Furtado atribui uma grande diferença entre a atividade mineradora e a açucareira, não só em termos de investimento de capital como no tipo de mão de obra⁴³.

A atividade mineradora necessitava de poucos investimentos, já que todo ouro encontrado nessa fase inicial estava nos leitos dos rios. Era necessária apenas uma bateia: uma bacia grande e rasa, cônica, feita de madeira ou de metal. Em muitas datas era utilizada a mão de obra indígena, mais barata e acessível, do que a negra, que possuía um número maior de intermediários, que acarretava, diretamente, em um aumento de preço.

Foi, portanto, um “*enxame de aventureiros e desempregados de todos os recantos da Colônia que convergiu para a região*”⁴⁴. Além disso, houve uma proliferação de mercadores, negociantes, artesãos, boticários, advogados, tropeiros, em busca do novo mercado consumidor que se desenvolvia. O anúncio das descobertas de minas de ouro no interior ocasiona uma multiplicação das bandeiras em direção à região mineradora, provocando um povoamento aleatório e desordenado tomando por base os veios encontrados.

O comércio também se constituía como grande responsável pelos lucros na região. De acordo com a historiografia, muitas fortunas foram feitas pelas pessoas que se arranjaram não através da mineração, mas sim da combinação de mineração, lavoura,

⁴² André J Antonil. *Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas*. SP: Companhia Melhoramentos, 1923. p. 13.

⁴³ Celso Furtado. *Formação Econômica do Brasil*. SP: Companhia Editora Nacional, 1969. p. 80.

⁴⁴ Charles Boxer. Op. Cit. p. 65.

e comércio de escravos. Estas eram atividades que se encontravam a margem da atividade principal que levavam ao lucro maior.⁴⁵

No entanto, a riqueza era distribuída entre um número limitado de pessoas. Apenas alguns poucos habitavam a região de maneira a não sofrer com a fome e a miséria. Por isso, Laura de Mello e Souza desenvolve a idéia de que nessa região existiam os desclassificados do ouro, ou seja, pessoas que viviam à margem das atividades mineradoras.⁴⁶

Ao mesmo tempo, a mineração trouxe um grande desenvolvimento, fazendo a economia colonial diversificar-se e interagir-se, não só através do ouro, como também do tráfico de escravos. Os núcleos mineradores demandaram um número crescente de escravos – a capitania de Minas Gerais seria, em breve, a maior concentradora de escravos do país – exercendo um efeito de drenagem sobre as áreas agrícolas do Nordeste e, também relançando, agora a partir do Rio de Janeiro, o tráfico negreiro, como uma fonte inesgotável de lucros.⁴⁷ Porém, havia a preocupação de que não fossem esvaziadas as regiões de produção agrícola, o que poderia acarretar em grande prejuízo para a colônia brasileira e para a Metrópole. Isto fica evidenciado na carta do governador do Rio de Janeiro, Dom Álvaro da Silveira, de 11 de maio de 1710, onde este diz que

Pareceu que ao governador do Rio de Janeiro se deve escrever faça guardar inviolavelmente a lei que se passou sobre o número de negros que está permitido passem para as minas, porque se esta se alterasse seria dar ocasião a que todo o Estado do Brasil se destruísse, faltando escravos para a lavoura de seus frutos, e do trabalho dos engenheiros na certeza do grande preço que estes haviam ter se os

⁴⁵ Sobre essa questão lembramos os trabalhos de Sofia Lorena Vargas Antezana. *Os contratadores dos caminhos do ouro das Minas setecentistas: estratégias mercantis, relações de poder, compadrio e sociabilidade (1718-1750)*. – Belo Horizonte, 2006. Dissertação de Mestrado em História – Universidade Federal de Minas Gerais; Luiz Antônio Silva Araújo. *Contratos e Tributos nas Minas Setecentistas: O estudo de um caso João de Souza Lisboa (1745-1765)* – Niterói. Dissertação de Mestrado em História - Universidade Federal Fluminense, 2002 e Ângelo Carrara. *A vista ou a prazo: comércio e crédito nas minas setecentistas*. Juiz de Fora: UFJF Ed.

⁴⁶ Laura de Mello e Souza. Op. Cit. p. 101-108.

⁴⁷ Manolo Florentino. *Em Costas Negras: um estudo sobre o tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Cia das Letras, 1997.

vendessem para as capitanias do Sul. (...) grande consumo que há de escravos naquelas partes, porém, que se deve por todo o cuidado em que se não leve maior número de negros para as minas do que o permitido.⁴⁸

No caso da mão de obra, veremos num outro momento deste trabalho que os escravos negros utilizados na região das minas deveriam vir direto dos portos africanos, não sendo permitida a redistribuição da mão de obra de outras atividades para a mineração.⁴⁹ Não faltaram regimentos, ordens e provisões que impedissem não só o abandono da atividade açucareira bem como a transferência da mão de obra dos engenhos para as minas.

A historiografia vem cada vez mais abordando o caráter privilegiado da região mineira para o estudo do sistema colonial, já que lá observamos a necessidade metropolitana em se fazer presente através de suas instituições e estratégias de fiscalidade. Em nenhum outro momento até então, o Rei havia se deparado com as circunstâncias as quais estão ligadas a fundação da capitania mineira. Como evidenciamos no início desse capítulo, faz parte do processo de colonização essa tendência à precedência dos problemas às regras estabelecidas e sendo a mineração uma novidade para a Coroa, esta se torna responsável por uma série de mudanças na prática colonial.

A importância da exploração aurífera no contexto mercantilista no qual o período está inserido fazia de Minas o centro das atenções metropolitanas. Por esse motivo, talvez mais do que em qualquer outro ponto de seus domínios, o Estado português quis estar presente nas Minas. Um exemplo disso é o fato de em nenhum lugar as leis precederem a fixação da população com tanta intensidade como no caso mineiro. Mal se tinha certeza da existência dos primeiros veios e já surgiram os

⁴⁸ Documentos Históricos – Consultas do Conselho Ultramarino – RJ (1687-1710) V. XCIII - Ministério da Educação e Saúde – Biblioteca Nacional, 1951. p. 158.

⁴⁹ Cf. ANTT. Manuscritos do Brasil. L.02 fls. 16-29 e ANTT. Papeis do Brasil. Cód. 6 fls. 213. Neste último, o secretário do Conselho Ultramarino Faustino Aires de Carvalho pede a Álvaro da Silveira e Albuquerque, governador da capitania do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas que não deixe seguir para as minas pessoas com escravos dos engenhos, sendo permitido apenas escravos que possuíssem licença e passaporte.

regimentos para a mineração (um em 1603, 1618⁵⁰ e outro em seguida em 1702⁵¹) e ordens régias para organização e tributação nas minas e o estabelecimento de cargos para administração e fiscalização do cumprimento das normas.

A historiografia mineira tem se diversificado nos assuntos pertinentes a essa capitania. Pensando num local onde não existia organização política, explorada inicialmente por um pequeno grupo de bandeirantes e que, após o achamento dos primeiros veios, tornou-se desejada por todos os colonos, causando uma grande movimentação dentro da colônia e também um grande interesse por parte da metrópole. A opulência do ouro vindo das minas provocou que em cerca de vinte anos a máquina administrativa se implantasse em Minas Gerais a fim de estabelecer o controle e a fiscalidade na extração aurífera.

Essa preocupação deve-se fundamentalmente a um fator: o ouro não é apenas uma mercadoria⁵² a circular pela colônia com a direção determinada aos portos do Brasil para embarque nas frotas que iam para Portugal. O ouro funciona como a própria moeda e trabalha amplamente dessa forma não só em Minas Gerais como no Brasil, como nos demais domínios. Os comerciantes mineiros pagavam em ouro as mercadorias adquiridas nas áreas de mineração e era remetido pelo comércio local às praças portuguesas em pagamento das compras efetuadas.⁵³ Outra prática adotada era a prática de venda a crédito. O que sustentava a importação de produtos para as minas era o adiantamento dos credores, criando uma cadeia de crédito e endividamento que deveria ser ressarcida no período de maior produção aurífera, por exemplo. Pensar sobre a questão do crédito e endividamento nos aproxima de reflexões como a preocupação com o controle da riqueza e dos excedentes nas minas, isto é, de que forma os

⁵⁰ MENDONÇA, Marcos Carneiro de. *Raízes da formação administrativa do Brasil. Século XVI - XVIII*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro: Conselho Federal de Cultura, 1972, t. 1. p.315.

⁵¹ AHU. CU. Minas Gerais. Cx. 1 D. 2.

⁵² Em documento de março de 1716 do Marques da Fronteira sobre as Casas da Moeda no Brasil, diz “que no Brasil ele (o ouro) deve ser um gênero mercantil, como os outros gêneros” e “sendo mercadoria e não moeda” critica a possibilidade do enriquecimento da colônia ser maior que o da metrópole “ficando os homens do Brasil senhores de si e os comerciantes do reino a mercê deles”.

⁵³ Cf. Ângelo Alves Carrara (org.). *Á vista ou a prazo: comércio e crédito nas minas setecentistas*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2010.

indivíduos e grupos sociais, no nosso caso os contratadores e suas redes de negócio, se posicionaram diante das estruturas políticas e econômicas em formação com o objeto de apropriar-se das riquezas que circulavam no mercado.⁵⁴

Segundo Ângelo Carrara⁵⁵, o que caracteriza a realidade econômica latino-americana colonial é a diversidade de instrumentos monetários que estão para além das estritas moedas nacionais. Para o autor, é a prática monetária de Minas Gerais até o início do século XIX que ampara a idéia de que o ouro extraído e colocado em circulação no interior da capitania, em pó ou mesmo em barras, funcionou como moeda. O mineiro pagava em ouro as mercadorias que adquiria nas áreas de mineração e que também era remetido pelo comércio local às praças portuguesas em pagamento das compras efetuadas. Dessa forma, a mineração teria sido a responsável pelo crescimento dos circuitos mercantis no interior do Brasil provocado pela inédita circulação monetária.

O que percebemos é que a preocupação da Coroa era manter a atividade mineradora sobre constante fiscalização. Como vemos no parecer do Conselho Ultramarino de 22 de novembro de 1709, sobre a carta de D. Fernando Martins Mascarenhas de Alencastre, a terra se encontrava repleta de salteadores, vadios, contrabandistas e violência de diversos tipos em “*relativo aos levantamentos rebeldes daquela capitania*”⁵⁶. A região do ouro passa a ser alvo de medidas centralizadoras, dada a facilidade da fuga do imposto sobre ele.

As primeiras bases da máquina administrativa e do aumento das ações para imposição do poder eram, então, plantadas com a separação da capitania do Rio de Janeiro da capitania de São Paulo e Minas de Ouro e a nomeação de Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho, como governador da nova capitania, ocorrida em 1709. Isso facilitaria a fiscalização e a normatização, acalmando, mas não finalizando, as tensões e os conflitos entre as forças centrípetas e centrífugas presentes nessa região. Logo em seguida à separação, entre 1711 e 1715 foram criadas as primeiras vilas e

⁵⁴ Essa reflexão foi proposta por Júnia Furtado. *Diálogos Oceânicos*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001. p. 150.

⁵⁵ Ângelo Alves Carrara. Op. Cit. p. 7-20

⁵⁶ AHU. CU. Minas Gerais. Cx. 1 D.16.

elevados vários povoados de forma a permitir a disseminação do aparelho administrativo, veja-se o caso de Vila Rica, da Vila do Ribeirão do Carmo e de Sabará.

Durante a primeira metade do século XVIII e sua extensa riqueza aurífera torna-se perceptível as diversas tentativas de manutenção do exclusivo colonial. Apesar das análises historiográficas muitas vezes nos levarem a perceber o desenvolvimento das atividades internas motivadas pela extração do ouro, a ausência do aparelho jurídico, administrativo e fiscal no sertão é algo extremamente característico nos primeiros anos da mineração. O que só mudaria declaradamente com a fundação da Capitania de Minas Gerais em 1721. Até então, a colonização no Brasil era tipicamente litorânea, e com o achamento das minas, grandes mudanças ocorreram no equilíbrio e na dinâmica do Império português.

1.1. A Economia Colonial: uma discussão historiográfica

O debate sobre a economia colonial é um dos mais destacados na historiografia sobre o período. Estudos recentes têm retomado o debate acerca das relações econômicas entre Portugal e Brasil, por vezes incorporando novas perspectivas analíticas. Até a década de 60, a maioria dos trabalhos tratam de análises globais da economia brasileira, quando a época colonial não é vista de maneira positiva e é considerada a origem de todos os problemas vivenciados no Brasil. Na década de 1940, por exemplo, Caio Prado afirmou que os problemas do Brasil na época já haviam sido desenhados 150 anos antes, pelos séculos de colonização.

Dentro dessa análise, Caio Prado veio definir que o “sentido” da colonização residiria no fornecimento de gêneros tropicais e minerais da colônia para o comércio europeu, estando a economia colonial subordinada a esse fim. Para o autor, a economia colonial possui esses pilares fundamentais: a agricultura de grande propriedade, monocultora e escravista, a mineração e o extrativismo.

“É o comércio que os interessa”⁵⁷. Assim justifica Caio Prado o desinteresse português em qualquer outra atividade que não estivesse de acordo com o ideal colonizador. Ele a compara com o estabelecimento de feitorias comerciais pelos italianos, isto é, uma atividade que visava tão somente os ganhos para o país que a realizasse. No entanto, mesmo para esse fim mercantil tornou-se necessária a organização desse território visando sua administração e defesa e para tanto, sua ocupação era fundamental.

Para o autor o traço fundamental da economia colonial é, portanto, a sua organização para o mercado externo. A implicação dessa visão é a minimização de um mercado interno bem como a impossibilidade de uma acumulação endógena já que não há grandes mudanças estruturais nos três séculos de colonização. As transformações, segundo ele, surgiram apenas no fim do século XVIII, quando o sistema colonial entra em crise. Embora não fossem alterações qualitativas, elas seriam perceptíveis, pois surge aí um mercado interno em consequência do considerável crescimento populacional. Contudo, não se altera a orientação para uma economia exportadora, uma vez que o mercado interno apenas aparece estimulado por mercadorias destinadas à exportação ou por mercadorias importadas. Esse comércio, por sua vez, era destinado apenas aos centros urbanos, pois as populações rurais seriam autônomas e se auto abasteceriam.

Na leitura de Celso Furtado percebemos a mesma visão com relação ao mercado interno, à exceção da pecuária e da criação de animais no sul do Brasil. Em *Formação Econômica do Brasil* privilegia as relações comerciais entre a metrópole e a colônia. A defesa do monopólio foi uma prática corrente desde os primórdios da colonização, com a extração do pau-brasil. A necessidade de defesa da atividade econômica exploratória fez com que Portugal se movimentasse em direção a efetiva ocupação e colonização do território. Para Celso Furtado, o objetivo da coroa portuguesa era criar mais um produtor para alimentar o comércio do reino.⁵⁸

Celso Furtado, porém, não se limita a seguir Caio Prado e se debruça sobre o comportamento dos diferentes seguimentos que constituíram a economia colonial.

⁵⁷ Caio Prado Jr. Op. Cit. p. 15.

⁵⁸ Celso Furtado. Op. Cit. p. 89.

Apêndice de um sistema maior, a economia não possuiria ritmo próprio, estando submetida às flutuações do mercado internacional. As atividades voltadas para o mercado externo estariam caracterizadas pelo grande volume de exportação ao passo que as atividades internas conheceriam limites impostos pela própria situação colonial. Após os primeiros anos, surge a necessidade de organizar e dirigir a produção da colônia, baseada no trabalho escravo. Enquanto nas Índias Orientais os europeus praticavam um comércio altamente lucrativo, na América, a produção não era consumida por ela mesma e nem sequer por Portugal, mas seguiria exportada para a Europa. Portanto, o objetivo, para Furtado, permaneceria o mesmo: alimentar o comércio do reino.

Como podemos observar, tanto Caio Prado como Celso Furtado dão ênfase nas relações comerciais externas, isso é, a relação entre Brasil e Portugal, colônia e metrópole, provavelmente influenciados pela ideia de que o processo de colonização justificaria o desenvolvimento econômico do Brasil e a conjuntura vivida em seu tempo, baseado numa visão de desenvolvimento econômico tardio.

Seguindo esse viés, Fernando Novais integra a economia colonial ao sistema econômico mercantilista europeu. Seus setores básicos da colônia seriam a *plantation* e a economia de subsistência, estando essa submetida à primeira. A ausência de um mercado interno é justificada pela prioridade dada à agroexportação e pelo setor de subsistência suprir as necessidades básicas da colônia,⁵⁹ onde os custos eram amenizados pela redução dos custos da manutenção da força de trabalho. Inserido na economia mercantil, este setor permaneceu assim à margem do mercado, inibindo qualquer desenvolvimento autônomo.

Novais vem tratar especificamente as relações comerciais entre a colônia e a metrópole dentro dos quadros do “Antigo Sistema Colonial” e não da história do desenvolvimento econômico do Brasil, como fizeram Caio Prado ou Celso Furtado. O Sistema Colonial compreenderia o conjunto das relações existentes entre a metrópole e suas respectivas colônias, sobre o corpo da política econômica mercantilista que visa o desenvolvimento metropolitano a todo o custo. Sua análise se enquadra, portanto, no

⁵⁹ Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec. p. 109.

modelo explicativo que enfatiza as relações mercantilistas, com base na transferência do excedente e nas relações centro-periferia, nas quais percebemos proximidade às análises dos dois autores acima citados.

O autor vem definir o Antigo Sistema Colonial como o sistema colonial do mercantilismo, que compreende o conjunto das relações entre metrópole e colônia na época do capitalismo comercial, ou o conjunto de mecanismos integradores e articuladores das áreas coloniais com as economias européias, funcionando *como “realidade subjacente e imanente no processo completo de colonização”*⁶⁰. A sua finalidade ou sentido está em propiciar a dinamização da vida econômica da metrópole através das atividades coloniais, constituindo-se como uma consequência para a acumulação primitiva de capitais dentro do processo de formação do capitalismo moderno.

O mecanismo central do Antigo Sistema Colonial é o exclusivo metropolitano. O setor mercantil metropolitano podia apropriar-se do excedente gerado pela colônia favorecida pelo monopólio, que lhe permitia vender o mais caro possível as mercadorias européias na América e comprar pelos mínimos preços possíveis a produção colonial. O funcionamento do sistema também gerou uma forma de exploração do trabalho que permitiu a concentração da renda nas mãos da “classe dominante” colonial. Mesmo sendo a maior parte dos ganhos da produção transferida para a metrópole, parte ficava na colônia com o objetivo de garantir a continuidade do processo produtivo.

O exclusivo metropolitano é percebido por Novais através da observação do comércio colonial, ou seja, da obrigação do comércio dos produtos do Brasil passar em primeiro lugar pelos portos metropolitanos. São citados como exemplos da preocupação portuguesa em controlar a atividade comercial a emissão de alvarás e ordens régias que determinam a obrigatoriedade de navios portugueses em costas brasileiras aportarem somente em portos do Reino e que também que fossem obedecidas as frotas oficiais.⁶¹

⁶⁰ Idem. p. 70.

⁶¹ Novais Apud. Andrade Silva. *Coleção chronológica de Legislação portuguesa*. T. 1. 2º vol. P. 313 e *Coleção Cronológica de Leis extravagantes, posteriores a nova compilação das Ordenações do Reino*. Coimbra, 1819, t. II pp. 376-378.

Ciro Flamarion Cardoso⁶² vem criticar o que ele chama de “*preocupação excessiva com a extração do excedente*”. O ponto de concordância entre os dois historiadores está na afirmação de que seria impossível compreender as sociedades coloniais sem considerá-las integrantes de um sistema mais vasto, já que surgem como anexos complementares da economia européia e dependentes das áreas metropolitanas. Para ambos esse caráter deve ser levado em consideração em análises que pretendam descobrir a racionalidade das estruturas econômico-sociais.

No entanto, Ciro Cardoso admite que as atividades colonizadoras acabaram resultando no aparecimento de sociedades com lógicas estruturas internas que não estão reduzidas a sua relação com o mercado mundial em formação ou com a metrópole a que está submetida. Portanto, essa concepção de que a colônia seria um anexo complementar ou uma parte de uma estrutura mais ampla é insuficiente dentro da análise de Ciro Cardoso. Sem analisar as estruturas internas a visão estaria incompleta, principalmente por não explicar questões essenciais.

Para Ciro Cardoso é impossível reduzir as estruturas profundas das áreas coloniais da América a simples resultado da ação da máquina montada para extrair o excedente. O sistema colonial é tão importante para a compreensão do Brasil quanto as especificidades da colônia como as lutas internas na colônia ou o sincretismo cultural. A análise deveria, portanto, abordar tanto os mecanismos coloniais como os modos de produção e a formação econômico-social.

Com alguns desses termos concordou Jacob Gorender⁶³ pois ambos discutem a questão de uma eventual economia camponesa do escravo. Gorender considera que a economia escravista seria inviável se tivesse que suprir a população cativa com gêneros alimentícios importados. Ficaria caro demais. Por isso, caracterizou-se a produção pelo seu caráter mercantil agroexportador, e de subsistência. O ponto de discordância entre Ciro Cardoso e Jacob Gorender reside na questão do mercado interno. Enquanto o primeiro admite a existência desse mercado, defendendo uma economia própria do

⁶² Ciro Flamarion Cardoso. As concepções acerca do Sistema Econômico Mundial e do Antigo Sistema Colonial: a preocupação obsessiva com a extração do excedente. In: LAPA, José Roberto do Amaral. *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis: Ed. Vozes.

⁶³ Jacob Gorender. *O conceito de modo de produção e pesquisa histórica*. In: LAPA, José Roberto do Amaral. Op. Cit.

escravo, o segundo afirma que o mercado interno possibilitado pelo escravismo é “*estreito e inadequado para fins de produção mercantil*”⁶⁴. Mesmo que posteriormente o autor admita existir uma produção de gêneros alimentícios comerciáveis, volta a enfatizar seu caráter secundário frente a agro exportação.⁶⁵

A análise de João Fragoso apresenta-se como uma crítica aos trabalhos inspirados na vertente pensada por Caio Prado. Reconhece que a compreensão da instauração da economia colonial passa pelo entendimento da economia e sociedade lusitanas do Antigo Regime, e a condição de colônia resulta da expansão metropolitana e do projeto português de colonização. Fragoso busca para além disso uma visão acerca das questões relativas ao mercado interno e a constituição de uma elite senhorial na colônia. Em seu ponto de vista, para além das frações dominantes coloniais, a criação do projeto colonizador buscou mais reproduzir uma continuidade da hierarquia altamente diferenciada⁶⁶ do que criar um sistema monocultor e exportador.

Fragoso diz que introduzir a questão do mercado interno significa compreender a economia colonial como uma formação econômica e social. Pensando este mercado em relação ao mercado internacional, Fragoso assim o caracteriza: a reprodução da agro exportação passa a se processar, parcialmente, no interior de um mercado interno, cujo pano de fundo são formas não-capitalistas de produção. Para o autor, era justamente a existência de um mercado interno sustentado em formas não-capitalistas de produção e de acumulação endógena, derivada das operações localizadas no mercado sul-sudeste, que permitiam certa autonomia frente às flutuações externas. O caráter não-capitalista diz respeito às relações de produção do mercado interno e são elas práticas especulativas, monopolistas e usurárias.

Segundo Fragoso, a articulação entre a economia colonial e o projeto arcaico metropolitano centrou-se na contínua transferência do excedente gerado no Ultramar. Tal movimento tinha como campos privilegiados o comércio exterior – sobretudo a

⁶⁴ Idem. p. 47.

⁶⁵ Cf. Jacob Gorender. *Escravidão reabilitada*. São Paulo: Ed. Ática, 1990.

⁶⁶ Cf. João Fragoso e Manolo Florentino. *Arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma sociedade colonial tardia*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001 Os autores buscam demonstrar que esse projeto tinha como objeto a manutenção de uma estrutura parasitária mantendo a hegemonia da aristocracia.

reexportação dos produtos coloniais no mercado europeu – e a captação de impostos. Contudo, se nos detivermos no funcionamento do pacto colonial, observaremos que a própria natureza do projeto lusitano não apenas impedia a constituição de um sólido capital mercantil (e, portanto, de fortes e duradouras companhias monopolistas) como também abria espaço para a concorrência intracomerciantes metropolitanos. Propiciava, além disso, a possibilidade de gestação e afirmação de poderosas comunidades mercantis nos trópicos, o que, de uma forma ou de outra, contribuía para a consecução do projeto arcaico metropolitano.

Fragoso concordará que compreender a instauração da economia colonial passe necessariamente pelo entendimento da economia e da sociedade lusitana do Antigo Regime, já que a colônia seria um resultado da expansão metropolitana e obedecia ao que ele chama de projeto português de colonização.⁶⁷ No entanto, para além das frações dominantes coloniais, a consecução do projeto colonizador, mais do que criar um sistema monocultor e exportador, reproduziu as relações de poder e por ter como fundamento a contínua recriação dessas hierarquias sociais, ela não estaria totalmente à mercê das flutuações do mercado internacional.

Em seu trabalho, Maria Fernanda Bicalho⁶⁸ traz à discussão a adoção do conceito de Império para a compreensão do conjunto de relações que deram vida à dinâmica ultramarina portuguesa, minimizando o fato colonial. Esse conceito tem sido utilizado a partir da concepção de que a análise das relações entre metrópole e colônia não tem sido mais suficiente para explicar a complexidade das redes e conexões que ligam os diferentes domínios ultramarinos entre si e com o centro da monarquia. Para a autora, isso exigiu dos historiadores a inserção de seus respectivos objetos, no caso dessa pesquisa, o contrato de escravos, num contexto mais amplo e plural. Portanto, a relação Brasil-Portugal que presidiu parte da produção historiográfica pode agora ganhar outras dimensões e conectar-se a outras regiões do Império.

⁶⁷ Idem. p. 41.

⁶⁸ Laura de Mello e Souza, Júnia Ferreira Furtado e Maria Fernanda Bicalho (org.). *O governo dos povos*. São Paulo: Alameda, 2009. p. 91-105.

A historiografia portuguesa tem atrelado a existência e a lógica da colonização ao movimento de expansão ultramarina européia. Destaca-se Vitorino Godinho⁶⁹ que discute as sociedades ultramarinas enquanto espaços de atualização dos mecanismos que motivaram a expansão, privilegiando igualmente seus aspectos econômicos. Com sua noção de *viragem estrutural*, ocorrida no império depois de meados do século XVI, entendemos a volta progressiva de Portugal para o Atlântico. Dessa forma, podemos observar a dinâmica imperial em suas múltiplas dimensões.

Seria interessante pensar numa prática que contemplasse a centralidade do Rei e de Portugal e a prática de negociação que percebemos na documentação entre os negociantes e a Coroa portuguesa. Por mais que a teoria residisse em medidas centralizadoras e de controle, nem sempre esse controle ocorria a contento. Para Novais, mesmo com as variações e flutuações o que permanecia era o mesmo mecanismo fundamental, isso quer dizer que mesmo as tensões ou o contrabando eram elementos de um mesmo sistema, e não o contradizem. Para o autor, o conflito se dava exatamente em torno do usufruto de suas vantagens⁷⁰

No âmbito dos negócios e suas vantagens, retornamos a questão dos contratos. O sistema de contratos tem origem nos primórdios do Estado absolutista lusitano constituindo-se numa forma de suprir a carência de recursos da coroa. Os contratos, em geral, relativos às rendas e direitos reais, eram acordos temporários da Coroa com particulares que possuíam prazos determinados e eram precedidos por arrematação e fixação do valor contratado. Para Miriam Ellis, o Rei atuava como “empresário” e a Corte como *uma Casa de Negócio*⁷¹, numa articulação que envolvia a classe mercantil da praça de Lisboa com os negócios da Coroa. Tais práticas partiam dos monopólios régios em torno dos quais giravam arrendamentos e contratos de diversos tipos integrantes das práticas mercantilistas típicas do Antigo Regime.

Em Portugal os contratos envolviam um grande leque de atividades, sendo elas vinculadas ao tráfico de escravos, ao comércio de especiarias, à exploração do óleo de

⁶⁹ Vitorino Godinho. *Os descobrimentos e a economia mundial*. Vol. I. Portugal: Editorial Presença, 1991.

⁷⁰ Fernando Novais. Op. Cit. p. 88.

⁷¹ Miriam Ellis. Comerciantes e contratadores do passado colonial. São Paulo. *Revista do IEB*. USP, 1982. p. 98.

baleia⁷², à exploração de diamantes e à arrecadação de tributos como, por exemplo, as Entradas nas áreas de extração aurífera no Brasil. Considerados “sócios temporários” da Coroa, os grandes negociantes atuavam como braços do aparelho estatal, se aproveitando dos monopólios régios e fazendo dos contratos uma estratégia de articulação entre o Estado e os grandes negociantes. Esta articulação entre o Estado e os contratadores, pressupõe portanto uma das práticas monopolistas:

“(…) Cabe lembrar que o monopólio do comércio das Colônias foi a essência do sistema colonial e a sua preservação, o principal objetivo da política colonial. À sombra do monopólio, e, apesar dele, é que as colônias se originaram e se desenvolveram”.⁷³

A ação dos contratadores, vinculados à monarquia portuguesa, incluía entre os grandes financistas de Portugal aqueles identificados através da expressão *mercador de grosso trato*. Numa sociedade lusitana altamente hierarquizada e com as posições sociais identificadas por privilégios, a repartição dos contratos era decisiva na definição da hierarquia interna. Até mesmo porque a arrematação de contratos passava pelo jogo de influências nas instâncias de poder político em Portugal, em especial, o Conselho Ultramarino, onde esses contratos eram arrematados.

Enfim, o pau-brasil, o tabaco, a pesca da baleia, o sal, o comércio de escravos e as atividades consideradas monopólio régio quando arrendadas a comerciantes, lhes proporcionavam grande rentabilidade, além das riquezas direcionadas a Coroa. É também importante ressaltar a importância dos comerciantes luso-brasileiros, atuantes nas praças litorâneas, no sertão, nas áreas da mineração e de seus vínculos a comerciantes na Metrópole envolvendo os negócios na colônia.

Segundo Charles Boxer⁷⁴ a participação do Rio de Janeiro na mineração é marcante, de forma que a praça do Rio de Janeiro vai sobrepujando a de Salvador em importância dentro do sistema mercantil imperial, tornando-se, portanto, a principal

⁷² Cf. Miriam Ellis. *A Baleia no Brasil Colonial*. São Paulo: Ed. Melhoramentos/EDUSP, 1969.

⁷³ Miriam Ellis. Op. Cit., p. 98.

⁷⁴ Charles Boxer. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

praça comercial da América Portuguesa.⁷⁵ O crescimento dos homens de negócio interessados no domínio sobre as principais rotas de comércio, no entanto estão longe de ser uma originalidade do Rio de Janeiro setecentista, já que, de fato, isto se constitui enquanto uma característica estrutural das sociedades típicas do Antigo Regime⁷⁶.

1.2. O tráfico e o negócio de escravos

1.2.1. A escravidão africana e o tráfico

A escravidão não foi uma prática exclusiva do mundo moderno. Típica da antiguidade fez parte do cotidiano de diversos povos ao longo dos últimos cinco mil anos. Mesmo os textos sagrados das religiões monoteístas não condenavam o comércio de seres humanos, pelo contrário, estes muitas vezes foram utilizados como meio de justificar a sujeição de alguns povos. Por definição, escravo é aquele que foi individualmente apropriado e excluído, quer do grupo social do qual é originário, quer do grupo apropriante, sendo inteiramente sujeito a outrem.⁷⁷

Sendo objeto de propriedade, o escravo automaticamente perde a inserção e a vitalidade que desfrutava, não se beneficiando mais de direitos. Não é a violência exercida nem a exploração do seu trabalho que caracteriza determinado ser humano como escravo, visto que podemos perceber situações como essa sem que se classifique enquanto escravidão, mas a desapropriação dos seus direitos naturais enquanto pessoa, sendo o senhor proprietário do escravo em si e sua descendência.

⁷⁵ Antonio Carlos Jucá de Sampaio. *Homens de negócios cariocas da primeira metade dos setecentos: origens, alianças e acumulação na construção do espaço atlântico*. Comunicação apresentada no Colóquio do Instituto Camões.

⁷⁶ Cf. Fernand Braudel. *A dinâmica do capitalismo*. Lisboa: Teorema, 1985

⁷⁷ Trabalhamos aqui com a definição presente em Aurélio Buarque de Holanda Ferreira. *Novo Dicionário Aurélio*. Nova Fronteira: Rio de Janeiro, 1975 e José Capela. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1733-1904*. Ed. Afrontamentos: Porto. Portugal, 2002.

A escravidão fez parte da realidade social e da tradição cultural que se confirmou através de argumentos filosóficos e religiosos, para o filósofo grego Aristóteles, por exemplo, a sociedade era marcada pela desigualdade, de forma que havia um grupo dominante e outro dominado, desenvolvendo o conceito de “escravidão natural”⁷⁸. A prática social do mundo greco-romano considerou necessária a existência de escravos. O cristianismo, posteriormente, não trouxe grandes alterações e apesar da ideia de igualdade entre os seres humanos, continuou-se a aceitar e a reconhecer a escravidão, como veremos a seguir o exemplo do apoio da Igreja ao tráfico de escravos portugueses.

Se na antiguidade os escravos eram aqueles que haviam sido presos durante as guerras de conquista ou mesmo aqueles que não conseguiam pagar suas dívidas à credores, na época moderna a questão da escravidão esteve ligada fundamentalmente à questões raciais, e o continente africano acabou sendo fornecedor desse tipo de mão de obra, suprimindo a demanda quase que totalmente. Antes dos portugueses se envolverem com o comércio de escravos africanos, já no século VII, grupos muçulmanos praticavam o tráfico, transportando um número de pessoas difícil de quantificar, assim como o tráfico atlântico que ainda hoje demanda dedicação para que venhamos saber números exatos. Entre os anos de 650 a 1400, o historiador Ralph Austen chegou ao cálculo de 4 milhões de escravos transportados pelas rotas transarianas - uma das mais importantes rotas terrestres para o tráfico de escravos durante a atividade muçulmana – e cerca de 2 milhões através do mar.⁷⁹

No mundo muçulmano, os escravos eram utilizados nas tarefas mais variadas, como exploração das minas de sal, cobre, inclusive como soldados. Segundo a lei islâmica a escravidão era aceitável quando se tratava de infiéis, e isso levou ao estabelecimento de uma rede de abastecimento que integrava regiões variadas da África.⁸⁰ A partir daí, pontos de venda de escravos surgiram com uma frequência cada vez maior, resultado do tráfico transariano desenvolvido pelos muçulmanos após o

⁷⁸ Cf. Aristóteles. *A política*. São Paulo: Hemus, 1966.

⁷⁹ Arlindo Manuel Caldeira. *Escravos e Traficantes no Império português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: Esfera dos livros, 2013. p. 28 Apud. Ralph A. Austen. *Trans-Saharan Africa in World History*. Nova York: Oxford University, 2010.

⁸⁰ Sobre o tráfico oriental realizado por muçulmanos: Arlindo Manuel Caldeira. *Op. Cit.* p. 24-30.

domínio político de todo o norte da África que dava acesso a mercados no lado oriental e no lado ocidental.

A introdução da atividade açucareira no sul da península ibérica antes mesmo do século XV estimulou o ressurgimento daquilo que um dia já fizera parte da vida naquela região: a escravidão. Os conflitos entre muçulmanos e cristãos naquela região também colaborou como uma importante fonte, já que prisioneiros de ambos os lados eram feitos cativos. Posteriormente, a expansão portuguesa pela costa ocidental da África à procura de ouro e especiarias acabou facilitando o início do tráfico de escravos africanos. De acordo com Stuart Schwartz, a primeira remessa chegaria a Lisboa em 1441 e por volta de sete anos depois mais de mil africanos haviam sido levados a Portugal. A partir daí, os números só cresceram.⁸¹

Os portugueses praticaram o tráfico de escravos no Atlântico no período compreendido entre os séculos XV e XVII e eram praticamente os únicos manter essa prática, assegurados pelas restrições do Tratado de Tordesilhas

“outorgaram e consentiram que se trace e assinale pelo dito mar Oceano uma raia ou linha direta de pólo a pólo; convém a saber, do pólo Ártico ao pólo Antártico, que é de norte a sul, a qual raia ou linha e sinal se tenha de dar e dê direita, como dito é, a trezentas e setenta léguas das ilhas de Cabo Verde em direção à parte do poente,(...) E que tudo o que até aqui tenha achado e descoberto, e daqui em diante se achar e descobrir pelo dito senhor rei de Portugal e por seus navios, tanto ilhas como terra firme desde a dita raia e linha dada na forma supracitada indo pela dita parte do levante dentro da dita raia para a parte do levante ou do norte ou do sul dele, contanto que não seja atravessando a dita raia, que tudo seja, e fique e pertença ao dito senhor rei de Portugal e aos seus sucessores, para sempre.”⁸²

⁸¹ Stuart B. Schwartz. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Cia das Letras, 1988. p. 23.

⁸² José Olympio, Darcy Ribeiro e Carlos de Araujo Moreira Neto. *A fundação do Brasil: Testemunhos, 1500-1700*. Petrópolis: Vozes, 1992. p. 71.

Portugal também se beneficiou com bulas papais que permitiam não só a escravização de africanos como priorizavam a ação do país, proibindo qualquer outro de comercializarem em terras africanas sem a autorização do rei português, na época D. Afonso V. Desta forma, Portugal legitimou-se como exclusivo no comércio escravista na África e ainda como defensor da expansão da religião cristã as terras colonizadas.⁸³ A Igreja não só não contestou a hegemonia portuguesa no tráfico como também legitimou o comércio e a exploração dos escravos africanos.

Apesar da maioria dos navios e traficantes serem portugueses, espanhóis, franceses e ingleses permaneciam na tentativa de participar desse negócio. A partir de meados do século XVII, com a fundação da holandesa Companhia das Índias Ocidentais, Portugal vai perdendo parte do seu espaço. Na documentação é facilmente percebido o quanto é preocupante para os portugueses essa presença estrangeira na África.⁸⁴

A transferência do cultivo do açúcar da península ibérica para as ilhas do atlântico foi um processo que acompanhou as viagens marítimas e foi essa experiência prévia a responsável pelo estabelecimento da cultura açucareira nas terras do Brasil. Assim como o modelo de produção agrária é implementado, junto com ele acompanha todo o sistema, incluindo o uso de mão de obra escrava. Indígena nos primeiros anos, depois africana. Como veremos, a mão de obra indígena estava sujeita a várias limitações, como resistência, doenças ou a postura dos religiosos frente sua escravização. No entanto, está claro que nos primeiros anos da colonização foram os indígenas que sustentaram o trabalho nas lavouras.

A região que mais forneceu negros para os portos brasileiros foi a África Ocidental, mais especificamente localidades como Angola, Bissau, Cabo Verde, Ilhas de São Tomé e a chamada Costa da Mina. No início, a obtenção dos escravos se baseava na captação nas áreas litorâneas, vindo posteriormente a avançar para o interior. Com o avanço desta prática, alguns Estados se fortaleceram a partir do controle das rotas e da

⁸³ As principais bulas papais que asseguram a ação portuguesa são: Dum Diversas (1452) e Romanus Pontifex (1455), do papa Nicolau V.

⁸⁴ Ao analisar o acervo referente as Ilhas de Cabo Verde e São Tomé aparece reiteradas vezes denúncias da presença estrangeira na costa africana e o quanto ela é prejudicial às atividades portuguesas. Cf. AHU. CU. Cabo Verde. Cx. 10 D. 7 e 10. AHU. CU. São Tomé. Cx. 4 D. 54, 68, 106.

dominação do fluxo de cativos para a costa.⁸⁵ As guerras internas eram um elemento decisivo pelos quais os homens fossem transformados em escravos para serem vendidos no litoral e ocorriam devido às questões relativas às próprias estruturas econômicas e sociais vigentes na época em cada região.

As origens vão se diversificando à medida que o volume do tráfico aumenta, conforme tabela a seguir:

Tabela I

Número de escravos embarcados de acordo com as regiões africanas:

Períodos	Guiné	Costa da Mina	Benin	África Central
1551-1600	0	0	0	32.800
1601-1650	8.300	0	0	336.000
1651-1700	1.800	9.100	55.800	441.300
1701-1750	13.000	53.200	357.100	538.400
1751-1800	1.400	830	293.000	803.800

Fonte: The Trans-Atlantic Slave Trade Database. Disponível em: www.slavevoyages.org. Os valores foram arredondados. Consideramos apenas as quatro principais regiões de embarque de escravos para o Brasil

⁸⁵ Manolo Florentino. Op. Cit. p. 88 são citados como exemplo desse fortalecimento regiões como os Estados interioranos da Baixa Guiné (Daomé, Oyo, Ashante, entre outros) no período correspondente ao final do século XVIII.

Mapa de localização das áreas principais de embarque de escravos na Costa da Mina.

Como vimos, o tráfico negreiro não começou com a chegada dos europeus à África, ele já existia desde as movimentações árabes dentro desse continente, a partir do avanço do islã em território africano. No contexto colonial, os comerciantes portugueses foram os primeiros a se envolver no tráfico, ainda no século XV por meio dos contratos e concessões reais. Entre os séculos XVI e XIX, de acordo com Manolo Florentino⁸⁷, 40% dos quase 10 milhões de africanos importados desembarcaram nos portos brasileiros. Nesse período, o comércio se fazia a partir das feitorias no litoral da África Ocidental e lá eram trocados escravos por mercadorias como tabaco, aguardente, armas

⁸⁷ Manolo Florentino. Op. Cit. p. 23.

e munições. A forma de troca foi utilizada durante praticamente toda a fase em que o tráfico ocorreu.

O número de escravos embarcados para o Brasil variava de acordo com o momento econômico vivido. Assim, durante o século XVI e boa parte do XVII, o embarque estava direcionado às regiões produtoras de açúcar no Brasil, e os portos da Bahia e Pernambuco recebiam navios apinhados de negros que seriam vendidos aos senhores de engenho. Já no século XVIII, com a descoberta dos veios de ouro na região de Minas Gerais, o porto do Rio de Janeiro, que já vinha crescendo em importância na dinâmica colonial, passa a receber as embarcações com escravos que seriam direcionados à região mineradora.

Assim, as principais praças de comércio de escravos eram Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. De acordo com os números disponibilizados na base de dados produzida por David Eltis e Martin Halbert acerca do tráfico de escravos, verificamos um crescente recebimento no Rio de Janeiro desde o XVI até o XIX, quando o número de escravos recebidos no Rio de Janeiro superaram os de Pernambuco e da Bahia. Vejamos o quadro abaixo, separado em períodos de cinquenta anos:

Tabela II

Número de escravos embarcados para os principais portos do Brasil:

Períodos	Bahia	Pernambuco	Rio de Janeiro	Total	Média anual
1551-1600	5.600	18.500	3.900	28.000	2.300
1601-1650	115.300	96.800	80.700	292.800	24.400
1651-1700	196.800	123.400	140.000	460.200	38.350
1701-1750	414.200	184.100	280.400	878.700	73.225
1751-1800	399.800	144.800	474.800	1.019.400	84.900

Fonte: The Trans-Atlantic Slave Trade Database. Disponível em: www.slavevoyages.org. Valores aproximados.

Ao observarmos a tabela, percebemos que os números crescem bastante na primeira metade do século XVIII, em comparação com o período anterior. E isso acontece nos três portos, confirmando a relevância do período no que diz respeito ao crescimento do tráfico e à necessidade de escravos para o provimento das lavouras e da mineração. Já na segunda metade do XVIII é perceptível a redução do desembarque em portos como Bahia e Pernambuco e a confirmação do porto do Rio de Janeiro como principal porto utilizado no comércio de escravos, visto ser o único que mantém os números em ascensão.

Os navios negreiros chegavam a um ritmo regular de novos escravos aos portos do litoral africano frequentados pelos navios negreiros. Capitães e mestres de navios relacionavam-se com os mercadores desses portos de forma que, quando o navio aportava, já era carregado para que sua permanência no porto fosse a mais reduzida possível⁸⁸. Os escravos a serem embarcados chegavam a essas feitorias através dos rios e era prática da época observar o corpo e os dentes a fim de verificar a “qualidade” da mercadoria: os mais novos eram os mais valorizados. As correntes marítimas facilitavam ou dificultavam as viagens, de tal forma que ficavam submetidas aos ventos, criando rotas marítimas específicas entre África e Brasil.⁸⁹

Depois de uma penosa viagem até o litoral, faltando-lhes alimentos, água, roupas, presos uns aos outros por correntes de ferro, ainda era preciso esperar caso o navio não estivesse no porto, instalados em cercados, dormindo no chão ou sobre esteiras. Ao chegar ao porto, havia a preocupação em melhorar seu aspecto e força, já que sofrera no caminho até ali, de forma que fosse valorizado no momento da negociação. A alimentação reforçava-se, até que fossem embarcados para a travessia do Atlântico.

Eram batizados e marcados a fogo, cada qual com a marca de seus proprietários, já que vinham num mesmo navio escravos de donos variados. Se os índices de mortalidade já eram altos antes do embarque, mantinham-se no durante e na viagem,

⁸⁸ A demora normalmente acarretava prejuízos: “*não o impeçam passado o tempo de seu fretamento pois lhe serve de grande prejuízo qualquer demora que haja*”. Cf. AHU. CU. Cabo Verde. Cx. 10 D. 62.

⁸⁹ Sobre as rotas de navegação entre Brasil e África: Luiz Felipe Alencastro. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Cia das Letras, 2000. p. 57-63.

marcados por doenças contagiosas, debilidade ou violência. Apesar das recomendações de cuidado no resgate e acomodações de escravos nos navios para que fossem evitadas as mortes, a preocupação com os ganhos do negócio provocavam superlotações a fim de compensar as perdas durante a viagem.⁹⁰

O Regimento sobre o despacho dos negros cativos de Angola, de 1684, determinava regras para o transporte de escravos, como a limitação de cinco a sete “cabeças” por duas toneladas para o transporte na cobertura e de cinco por toneladas na parte superior. O documento deixa claro as motivações para a regulamentação:

“na condução dos negros cativos de Angola para o estado do Brasil, obram os carregadores e mestres de navios a violência de os trazerem tão apertados e unidos uns com os outros que não somente lhes falta o desaforo necessário para a vida cuja conservação é comum e natural para todos, sejam livres ou escravos, mas do aperto com que vem sucede maltrataram-se de tal maneira que, morrendo muitos, chegam impiamente lastimosos os que ficam vivos”⁹¹

De acordo com Arlindo Caldeira, se a área útil da parte superior fosse igual a da coberta, um barco de 60 toneladas poderia levar 220 a 250 escravos, estando de acordo com a lei⁹², no entanto, são numerosas as denúncias relativas a excessos cometidos no embarque de negros para o Brasil. O Regimento veio regulamentar questões como o provimento de água e alimentação e a assistência religiosa, por exemplo, mas o problema da superlotação era a maior preocupação. Prevê penas a serem aplicadas àqueles que descumprirem os limites de carga, como a multa de 2000 cruzados mais o dobro do valor da carga transportada.

⁹⁰ Sobre as condições de viagem e transporte dos negros, Arlindo Caldeira prepara no capítulo “A Difícil Travessia” uma descrição bastante detalhada baseada na leitura de cartas de jesuítas, entre eles Alonso de Sandoval e Luís de Molina além de memórias de Luís Antonio de Oliveira Mendes, entre outros. Cf. Arlindo M. Caldeira. *Op. Cit.* p. 99-154.

⁹¹ Regimento sobre o despacho dos negros cativos de Angola e mais conquistas e sobre a arqueação dos navios. AHU. CU. Angola. Cx. 12

⁹² Arlindo M. Caldeira. *Op. Cit.* p. 118.

Chegando aos portos brasileiros esses escravos eram novamente contados nas Alfândegas onde se fiscalizava o importo recolhido. Normalmente esses escravos eram conduzidos com um passaporte⁹³, que comprovava o pagamento. Os donos dos navios não participavam das viagens, estando apenas o capitão ou mestre do navio e sua tripulação. Dele era a responsabilidade da viagem das funções comerciais, sendo o elo com os investidores e os compradores.

1.2.2. A escravidão e o tráfico de escravos: uma discussão historiográfica.

Envolvido nas relações entre metrópole e colônia e controlado em boa parte pelo capital mercantil europeu, o tráfico foi organizado para que dele se retirasse benefícios políticos e econômicos. Compreendê-lo nos permite não só perceber o funcionamento da empresa escravista, mas também perceber os traços característicos da colonização portuguesa.

Como foi visto, entre a segunda metade do século XVI e o século XVII os escravos são remetidos para o Brasil para trabalho nas lavouras de cana de açúcar. De acordo com Kátia Mattoso⁹⁴, Bahia e Pernambuco teriam recebido mais de 500.000 africanos da costa da Guiné. No final do XVIII, a descoberta do ouro na região das Gerais criará uma nova demanda de mão de obra e triplicará o volume do tráfico já que depende necessariamente da demanda de mão de obra. Se esta aumenta, é porque as atividades garantem um ritmo. O ouro teria, portanto, sucedido o açúcar no início do XVIII e a demanda não parava de crescer.

A historiografia demonstra não ser possível estudar a escravidão somente enquanto instituição, isolada do contexto mais geral das relações entre os personagens da História Colonial, já que a visão da época confirmava o uso da mão de obra escrava

⁹³ A guia, ou passaporte era a comprovação do pagamento dos direitos. Cf. AHU. CU. Bahia. Cx. 22 D. 2029.

⁹⁴ MATTOSO, Katia de Queiroz. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2001. p.53-56.

negra. Antonio Vieira, por exemplo, não deixava dúvida em seus sermões a sua posição em relação à escravidão de negros, e nos “Sermões do Rosário” a justificativa aparece atrelada a um sentido pedagógico⁹⁵ a partir da argumentação de que o escravo africano deveria aceitar e assumir a sua condição estando esta atrelada à glória e à imitação dos sofrimentos de Jesus Cristo. De acordo com essa visão, e nas palavras do próprio Antonio Vieira

“pelas obrigações que nascem do vosso [...] nascimento, a primeira e maior de todas é que deveis dar infinitas graças a Deus por ter dado conhecimento de si e por ter-vos tirado de vossas terras, onde seus pais e vós vivíeis como gentios e por ter trazido a esta, onde, instruídos pela fé, vivais como cristãos e vos salveis”.⁹⁶

Além dessa visão, Vieira confirma a impossibilidade de que o empreendimento colonial português pudesse existir sem a utilização dos escravos africanos quando diz “*podendo-se com muita razão dizer que o Brasil tem o corpo na América e alma na África*”⁹⁷, reforçando assim não só o escravismo como também, em outros momentos, os interesses dos senhores de engenho e da metrópole. Desta forma, Padre Vieira, um dos mais importantes intelectuais jesuítas da época, apresenta seu aval a escravidão.

Já no século XVIII os pensamentos acerca da escravidão passam a ser mais críticos, principalmente sobre as condições e a crueldade praticada. Até então, era aceito o caráter inevitável do uso de escravos como um mal necessário para o crescimento econômico da Coroa portuguesa. André João Antonil, que veio para o Brasil em 1681 e aqui viveu até 1716, ano de sua morte, descreve os horrores da escravidão no Brasil em

⁹⁵ Em suas obras, Antonio Vieira apresenta argumentos voltados para o convencimento de que a escravidão era uma necessidade muitas vezes religiosa, tendo em vista a possibilidade de conversão dos negros africanos à religião católica e portanto, o interesse da Companhia de Jesus em estabelecer-se em diversas regiões do Brasil. Ref. Antonio Vieira. *Sermões do Rosário*. Disponível em http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/PesquisaObraForm.do?select_action=&co_autor=101. Acesso em 05 set. 2013.

⁹⁶ Idem. *Sermão Décimo Quarto*. Disponível em http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=17328 acesso em 10 de outubro de 2013.

⁹⁷ Idem. *História do futuro*. Vol.I. Disponível em http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=17328 acesso em 20 de setembro de 2013.

“Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas”. O livro foi alvo de críticas em Portugal por causa de seu detalhamento sobre as atividades desenvolvidas no Brasil e não se restringiu a relação senhor - escravos, mas comentou também o papel do feitor. Em sua argumentação, Antonil defendeu a definição por parte dos senhores de escravos do papel do feitor e que eles deveriam se responsabilizar por qualquer abuso cometido.⁹⁸

Esse tipo de oposição aos princípios fundamentais das relações entre senhores e escravos representa, no entanto, uma minoria na época. No século XIX, Azeredo Coutinho expressou seu apoio à escravidão como instituição e justificou o comércio de escravos. Como administrador das fazendas açucareiras de sua família e depois bispo de Pernambuco, conhecia bem a realidade violenta vivida pelos escravos no Brasil quando escreveu “*Análise sobre a justiça do comércio do resgate dos escravos da costa da África*”. Em seu discurso propôs leis que garantiam alimentação, descanso adequado, direito de praticar a religião católica e proteção legal às punições. No entanto, defendeu mesmo assim a instituição da escravidão, como necessária para a sobrevivência e preservação da ordem social.⁹⁹

Diz Azeredo Coutinho, acerca do trabalho dos escravos e da crueldade imposta a eles e o quanto esse comportamento, na verdade, fere aos interesses dos senhores:

A respeito dos escravos, é necessário dizer mais em um país onde quase todo o serviço é feito por eles. Alguns senhores, mais por ambição e força de gênio do que por justiça, castigam os seus escravos com rigor e crueldade muito acima de seus delitos, e dão por isso ocasião a que eles ou adoçam, ou fujam para os matos; outros, para pouparem o pouco sustento e vestuário que deveriam dar a seus escravos, deixam-nos morrer de fome e de miséria, sem advertirem que mais perdem do que ganham, ou seja nos lucros que lhes poderiam resultar dos serviços de tais escravos se não adocessem ou não fugissem, ou dos danos que lhes resultam das grandes quantias de dinheiro que gastam com a compra de

⁹⁸ André João Antonil. *Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Disponível em <http://www.bibvirt.futuro.usp.br>.

⁹⁹ Obras econômicas de J.J. da Cunha Azeredo Coutinho. *Coleção “Roteiro do Brasil”* Vol. I. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1966. p. 231-307.

novos escravos para os servirem, quantias muito acima da soma de todas as suas miseráveis economias.” (grifo nosso)¹⁰⁰

Em outro momento, demonstrará a necessidade de manter o comércio de escravos, bem como de outras atividades, para a sobrevivência de Portugal:

“Mas suponha-se que (...) se desterrasse do meio das nações civilizadas o nome de escravo e se proibisse para sempre o resgate dos escravos na costa da África (...) que seria da agricultura das colônias e, por consequência de Portugal? E como poderia Portugal subsistir sem agricultura, sem comércio e sem ter nem com que pagar a quem o defendesse?”¹⁰¹

A herança do uso de mão de obra negra africana, especificamente, vem sendo debatida pela historiografia há anos e versões que justificam e analisam seu uso foram discutidas por vários autores. A obra de Gilberto Freyre, por exemplo, foi considerada um marco histórico, cultural e acadêmico no Brasil para o estudo da contribuição negra na América, adotando uma postura que valoriza a miscigenação como um fator positivo para o Brasil, ao contrário do que pensava Oliveira Vianna¹⁰² e outros.

A agricultura era base da colonização e suas condições eram estabelecidas por uma sociedade patriarcal e pela regularidade do trabalho, conquistada a partir do uso da escravidão. Estava formada uma sociedade agrária na estrutura e escravocrata na técnica de exploração econômica. E, segundo Freyre, o modo pelo qual isso seria posto em prática baseava-se mais na atitude particular do que a oficial, admitindo, no entanto, que as ações particulares, apesar de protagonistas principais, estavam subordinadas ao espírito político.

Observando o português como um indivíduo predisposto à colonização escravocrata, Gilberto Freyre vem afirmar que ele conseguiu compensar a escassez de pessoas com o que ele chama de mobilidade e miscibilidade: a mobilidade seria a

¹⁰⁰ Idem. p. 289.

¹⁰¹ Idem. p. 284.

¹⁰² Cf. Francisco José de Oliveira Vianna. *Evolução do povo brasileiro*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1956 ou _____. *Instituições Políticas Brasileiras*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1987.

capacidade de deslocamento e de controlar a atividade colonial com um número bastante reduzido de pessoas. Já a miscibilidade, o envolvimento do povo português com as mulheres de outras raças, compensando o “volume humano para a colonização em larga escala e em áreas extensíssimas”¹⁰³

Além dessas duas circunstâncias, o autor vai citar a questão do clima – que ele chama de “*aclimatabilidade*” – isto é, a capacidade do português de se adaptar ao clima africano, já que este seria muito próximo de suas próprias condições climáticas. Portanto, a mudança para as regiões da América também não trariam grandes incômodos, facilitando a acomodação nas áreas coloniais.

O uso de mão de obra escrava para Freyre sustentou as mudanças nos pontos de apoio da aristocracia colonial, variou-se as atividades, mas manteve-se o instrumento de exploração, considerando o negro o capital e a máquina de trabalho dos senhores de engenho.¹⁰⁴ Mas teria sido o processo de equilíbrio entre esses diferentes personagens, esses “antagonismos”, da cultura, da economia, de todos os elementos da sociedade colonial, em especial, o antagonismo mais profundo, o senhor e o escravo, o responsável pelo desenvolvimento do Brasil.¹⁰⁵

Para Sérgio Buarque de Holanda, as primeiras tentativas de introdução do indígena nas atividades agrárias foram frustradas, restando como recurso mais fácil a introdução de escravos africanos, prática comum em Portugal e áreas conquistadas¹⁰⁶ e fator este obrigatório no desenvolvimento dos latifúndios coloniais, aliado à terra fértil.¹⁰⁷ Aos indígenas restava o trabalho da caça, pesca e criação de gado. Uma vez

¹⁰³ Gilberto Freyre. *Casa Grande e Senzala*. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1977. p. 9

¹⁰⁴ Gilberto Freyre vai discutir o uso da mão de obra escrava no contexto do uso de força de tração, animal, humana e mecânica. Estabelecendo uma comparação com outros locais, vai concluir que no Brasil, era utilizada apenas a força de trabalho escrava, enquanto outros lugares já havia uma substituição por máquinas a vapor. Em _____. *Sobrados e Mucambos: Decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano*. 5ª edição. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1977. p. 490-495.

¹⁰⁵ Idem p. 53.

¹⁰⁶ Idem. p. 22.

¹⁰⁷ Sérgio Buarque de Holanda. *Raízes do Brasil*. 9ª edição. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1976. p. 17.

aqui, os portugueses buscavam riqueza à custa da ousadia de exploração da terra e da mão de obra, e não do trabalho individual por parte dos portugueses.

Para Sérgio Buarque, a distância entre dominadores e dominados era reduzida, onde o escravo não era apenas uma fonte de força de trabalho, mas acabava sendo também protegido e até solidário. A ausência de “orgulho de raça” por parte dos portugueses resultou num processo normal de miscigenação. A influência do negro africano estava presente no ambiente doméstico da colônia, abandonando barreiras sociais, políticas e econômicas entre brancos e escravos. Mas essa relação apresentou consequência: a ausência de esforço de cooperação nas atividades produtoras, reservando ao escravo a responsabilidade da produção agrícola e demais atividades econômicas.¹⁰⁸

Em Florestan Fernandes baseará sua análise na tentativa de responder a seguinte questão: quais acontecimentos da época colonial possuem alguma relação com a eclosão do capitalismo nas sociedades de origem colonial? Para desenvolver uma resposta, foi realizada uma discussão acerca do paradoxo que envolve a questão colonial. Atrás de um aparente crescimento capitalista, nos deparamos com estruturas coloniais, onde o escravo não só constitui-se como mercadoria, como é a principal mercadoria de uma vasta rede de negócios – que compreende desde a captura e o tráfico, passando pelo mercado e seu encaminhamento ao trabalho. Para Florestan, o escravo é “*a mola mestra da acumulação primitiva de capital*”¹⁰⁹ - pensamento este que influencia análises como a de Fernando Novais, que mais a frente será comentada.

A partir da compra de seu cativo, o senhor adquiria a energia humana, como se o próprio organismo humano fosse a máquina. Mas essa máquina não só se desgasta como também parece durante o processo produtivo, e isso alimenta ainda mais o tráfico tornando essa rede de negócios uma “*mina de ouro*”¹¹⁰ Florestan Fernandes percebe o uso de mão de obra escrava como o motor das relações coloniais, pois possibilita dois pontos importantes: O primeiro é a articulação entre a colônia e a metrópole imposta

¹⁰⁸ Idem. p. 26-36.

¹⁰⁹ Florestan Fernandes. *Circuito Fechado: quatro ensaios sobre o poder institucional*. São Paulo: Hucitec, 1977. p. 16.

¹¹⁰ Idem.

pela organização do comércio de escravos e o segundo, a colônia, através do caráter mercantil da escravidão, adentra o circuito comercial para que seus produtos sejam negociados, podendo assim adquirir os cativos necessários.

Desta forma, o trabalho escravo permitiu a inserção no mundo dos negócios e a conexão do senhor com o mercado mercantil se dava através da negociação de produtos e da negociação de escravos. No entanto, os setores privilegiados da economia e da sociedade coloniais não tinham como tirar proveitos ou expandir seus ganhos, já que, além de não estarem inseridos no meio europeu, os meios de produção praticados na colônia não os faziam beneficiar da economia européia, que caminhava conduzida pelo capitalismo comercial. Viviam limitados pela produção e pela reprodução do sistema econômico colonial. O excedente não era produzido para que o senhor o desfrutasse, mas para entrar no circuito, onde a metrópole extraía sua parte num sistema de associação, concessões e tributação.¹¹¹

O tráfico de escravos também se inseria nessa dinâmica: o senhor, segundo Florestan Fernandes, possuía a ilusão de que se apropriava de modo direto e imediato, tanto do produto do trabalho escravo, quanto do excedente gerado pelos colonos independentes ou dependentes, em suas unidades de produção. Mas na realidade, a escravidão colonial e mercantil não era um negócio privado no sentido do capitalismo industrial, mas compartilhado entre senhor, Coroa e seus funcionários, negociantes e etc.

Algumas críticas acerca do trabalho de Gilberto Freyre serão realizadas por Fernandes, dentre elas, a “suavidade” com a qual Freyre irá descrever a escravidão. Se estão em jogo tantos interesses apoiados no trabalho escravo – senhores, negociantes, Coroa – como sustentar as análises sobre as relações entre senhores e escravos delineadas em *Casa Grande e Senzala*? Para Florestan Fernandes, as visões acerca dessas relações teriam apagado as tensões sociais que permeavam a sociedade colonial escravocrata, mantendo a posição e as relações existentes.¹¹²

¹¹¹ Florestan Fernandes. *Op. Cit.* p. 21

¹¹² Roger Bastide e Florestan Fernandes. *Relações raciais entre negros e brancos em São Paulo*. São Paulo: Anhembi, 1955. p. 113-114.

Caio Prado Júnior, em sua interpretação da colônia marcará a sociedade colonial como peça integrada na dinâmica do capitalismo em formação, evidenciando os sinais mercantis que conferem sentido à formação e ao desenvolvimento da colônia, como o genocídio indígena e a introdução de mão de obra africana, que compõe a expansão européia. A África surgiria, então, como possibilidade de solução para o problema da mão de obra indígena, incapaz de manter um ritmo de trabalho e pouco resistentes. Para que tal solução fosse possível, foi necessária a experiência prévia dos portugueses no comércio de africanos e a adoção da escravidão. O uso do trabalho compulsório africano e seu tráfico surgiriam, novamente, como o setor mais lucrativo da exploração comercial, fazendo parte do “*sentido da colonização*” ¹¹³ e da estrutura do sistema colonial.

Para Caio Prado Jr., o trabalho livre e assalariado seria incompatível com o sentido regulador de toda a vida econômica da colônia, já que os salários na lavoura açucareira deveriam ser altos demais para atrair potenciais produtores e isto seria incompatível com as necessidades de apropriação do excedente colonial. Neste caso, está excluída a possibilidade de introdução de qualquer tipo de trabalho que não fosse o compulsório. A introdução do escravo no meio social da colônia, ainda por cima, revela um caráter primário e violento: é um corpo estranho, em constante conflito com a cultura e os valores da sociedade, mas que precisa dele para produzi-la. Portanto, a instituição escravidão não possui qualquer caráter natural, faz tão somente parte de uma exploração econômica e, ao contrário de Freyre, as relações de cunho sexual não possuíam elementos de fundo afetivo, não transcendendo o mero contato físico e instintivo, caracterizando novamente o domínio senhorial.

Com Celso Furtado ¹¹⁴ percebe-se a concordância com relação à questão da escassez de mão de obra em Portugal e a possibilidade de pagamento de altos salários para imigrantes estariam entre as motivações para o uso da mão de obra escrava. Além disso, o uso da mão de obra africana realizou-se como expansão da indígena, já

¹¹³ O *sentido da colonização* é o nome de um capítulo de Caio Prado onde ele trabalhará no objetivo de buscar um sentido, uma explicação que elucidasse as relações entre metrópole e colônia, a partir da compreensão do processo de colonização do Brasil. Cf. Caio Prado Júnior. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1971.

¹¹⁴ Celso Furtado. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

instalada: quando a rentabilidade do negócio escravista já estava assegurada, por conta da escravidão indígena, é que introduzem os africanos, também considerada por Celso Furtado como base de um sistema de produção mais eficiente.

O pensamento de Celso Furtado traz a ideia de que a utilização dos indígenas estaria inserida nos anos iniciais da colonização para montagem da atividade agroexportadora. No entanto, os indígenas teriam se tornado escassos para a empresa colonial, dando origem ao tráfico de negros africanos. Tanto em Caio Prado como em Furtado, portanto, a experiência portuguesa e a necessidade de braços para o trabalho seriam as principais justificativas para o uso da mão de obra escrava.

A mão de obra escrava foi comparada a uma fábrica: esteja a fábrica ou o escravo trabalhando, os gastos com a manutenção deveriam ser mantidos. Uma hora de trabalho escravo também não era recuperável, da mesma forma que uma máquina não prestasse mais para o trabalho. Quando não podia utilizar o escravo nas atividades produtivas, este era direcionado a outras atividades que pudessem ocupar sua força de trabalho. O lucro do empresário dono de escravos encontrava-se, portanto, na diferença entre o custo de reposição e de manutenção da mão de obra e o valor do produto fruto de seu trabalho. O escravo em Celso Furtado é visto como um bem de consumo durável, onde o serviço prestado era a compensação do gasto inicial em adquiri-lo.¹¹⁵

Com Jacob Gorender, buscou-se encontrar explicações para a origem da escravidão africana na América a partir da observação das relações entre o tráfico atlântico e cálculo econômico empresarial. Para o crescimento da economia escravista a incorporação de novos braços torna-se peça chave, de tal forma que, existindo a possibilidade de substituição imediata a baixos preços da mão de obra escrava, fica claro que a exploração deveria ser cada vez maior, intensificando sempre sua jornada de trabalho. Desta forma, o que parece desperdício do ponto de vista da redução de tempo de vida útil de cada um desses escravos, se configura, para a lógica do negociante e proprietário de cativos, uma compra com a amortização completada do investimento no escravo anterior.¹¹⁶

¹¹⁵ Celso Furtado. *Op. Cit.* p. 53-54.

¹¹⁶ Cf. Jacob Gorender. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1978. p. 322.

Em Fernando Novais encontramos novamente a afirmação de que os escravos e o tráfico seriam os mais adequados elementos para a acumulação primitiva européia¹¹⁷. Não concordando com a escassez de mão de obra na Europa, vem afirmar que apenas a força de trabalho escrava estaria de acordo com projeto colonizador. Com relação aos indígenas, seu trabalho atenderia as necessidades nos primeiros anos da colonização, mas a posterior troca para os negros teria ocorrido não por causa de sua inadaptação ao trabalho ou a discordâncias dos jesuítas¹¹⁸ mas sim porque o tráfico de escravos atende à engrenagem do sistema colonial.¹¹⁹

No entanto, o escravismo é visto como um contra-senso, já que o trabalho escravo seria menos rentável para a produção mercantil e bloquearia a flexibilidade de ajuste da produção às flutuações da procura. Mas a utilização não ocorreria por causa de um desejo dominador, e sim uma imposição das condições histórico-econômicas onde a implantação de formas compulsórias de trabalho decorria da necessidade de adequação aos mecanismos do Antigo Sistema Colonial, que tende a promover os ganhos na economia européia. O contrário da forma escravista seria a criação na América de núcleos europeus de povoamento, que desenvolveriam atividades de subsistência sem vínculos efetivos com a metrópole.

Quer dizer, em Novais¹²⁰, a afirmação de que o tráfico trava a velocidade da rotação do capital teria a implicação do desembolso de recursos para a compra do cativo, contrasta com as ideias de Gorender¹²¹, que analisa que ao baratear a mão de obra, o tráfico permite superexplorar o escravo e imediatamente substituí-lo por outro, provocando a diminuição do intervalo entre o desembolso da compra e o posterior desembolso.

¹¹⁷ Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1986. p. 97

¹¹⁸ Podemos perceber essa discordância do uso de mão de obra indígena a partir da leitura dos sermões e escritos de Antonio Vieira, como por exemplo, *Sermão da 14ª ou História do Futuro*. Disponível em www.dominiopublico.org.br. Acesso em 05 de set. 2013.

¹¹⁹ Fernando Novais. *Op. Cit.* p. 105.

¹²⁰ Idem. p. 100.

¹²¹ Jacob Gorender. *Op. Cit.* p. 195-197.

Se o objetivo é a promoção da economia européia, torna-se necessário o uso de mão de obra escrava, caso contrário os colonos produziram para si, ou então, no caso de uma produção exportadora baseada em trabalho assalariado, os custos seriam tão altos que impediriam a exploração colonial, tornando-a inviável para o desenvolvimento do capitalismo europeu.¹²²

Sendo o escravo visto então como mercadoria fica claro que, como todas as outras, seria adquirido a partir de trocas comerciais. E como elemento mercantil e se reproduzindo por meio do comércio, o tráfico se mostrou um vasto e lucrativo ramo do comércio nas colônias. Se falássemos da escravidão indígena, esta não se configuraria num ramo do sistema colonial, pois os ganhos obtidos na colônia permaneceriam na colônia. Já com os negros, a acumulação gerada por esse comércio fluiria para a metrópole e mercadores metropolitanos, envolvidos nessa atividade. Desta forma, é possível compreender a escravidão africana se a envolvermos na dinâmica do tráfico.¹²³

No entanto, a estrutura escravista acabaria limitando, indiretamente, o crescimento da economia de mercado. Como não há forma de reduzir os custos da produção através de meios técnicos, a maneira possível de provocar essa redução é minimizando o custo da manutenção da força de trabalho escrava, para tanto, era induzido que o escravo produzisse na lavoura também parte do seu sustento. Essa era uma forma de fugir das variações de preços do mercado que provocava a não participação completa nele. No contexto da economia mercantil escravista, desta forma, tanto a compra dos escravos era feita fora do mercado interno colonial, como também estava fora a manutenção desse escravo, tornando a economia colonial cada vez mais dependente da economia metropolitana.

O resultado disso: as relações mercantis atingiam apenas a camada social superior de colonos proprietários de escravos, que importavam as mercadorias para seu próprio consumo (alimentícias ou manufaturadas). Outras categorias surgiram, mas

¹²² Idem p. 101-103.

¹²³ Idem. p.105.

todas elas dependeriam do que Novais chama de “*binômio matriz*”, senhores – escravos, de forma que no âmbito colonial, todo o resto depende da camada senhorial.¹²⁴

Buscando também compreender o uso da mão de obra escrava negra na época colonial, João Fragoso inicia uma comparação das colonizações inglesa e portuguesa, evidenciando que no caso português a colonização e a montagem de estruturas hierarquizadas serviam ao propósito da manutenção da ordem metropolitana. Desta forma, a colonização e, nesse caso, a própria prática escravista, não deveria ter por consequência o fortalecimento de novos grupos ou frações sociais que estivessem fora do controle das forças características do Antigo Regime. Era um exemplo da manutenção da sociedade estamental.

A crítica que Fragoso apresenta estaria na questão da interpretação da colônia como um “viveiro humano”, não se questionando as razões pelas quais o continente africano ter, durante tanto tempo, oferecido escravos a um custo baixo, aparecendo como portador de uma oferta elástica e pouco custosa de força de trabalho.¹²⁵ A oferta africana de braços para o trabalho deveria, portanto, atender não a uma demanda pontual, mas a uma procura que se prolongou e aumentou ao longo da época colonial, de tal forma que assumisse traços que combinassem a possibilidade de transformação do homem em escravo (ao mesmo tempo maciça e a custos baixos).¹²⁶ O escravo era trocado no mercado por um valor não-equivalente: tabaco, aguardente, produtos manufaturados, pólvora. Daí também a lucratividade dessa atividade, já que os cativos custam pouco e não expressam seu real custo social¹²⁷

Outra crítica é apresentada acerca do caráter metropolitano dos negócios negreiros, que estariam estruturados e funcionando em prol do capital comercial europeu, de tal forma que a reprodução do próprio sistema escravista brasileiro seria externo à formação colonial, não apenas porque viria de fora dela o agente produtivo

¹²⁴ Idem. p. 111.

¹²⁵ João Fragoso e Manolo Florentino. *Arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia* – Rio de Janeiro c. 1790 – c.1840. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993. p. 40.

¹²⁶ Idem. p. 127.

¹²⁷ Idem. p. 143-148.

maior – o escravo – mas também e, sobretudo, porque seriam externos os recursos e frações econômicas que viabilizariam do comércio de escravos, excluindo o setor mercantil colonial. Para Fragoso, são mecanismos extra-econômicos que impeliam o africano ao trabalho escravo.

À medida que determinada região crescia em importância para o tráfico, aumentavam as guerras e enfrentamentos, desta forma, a viabilização da transferência de escravos para o Brasil estava ligada ao fortalecimento do Estado e a relações desiguais de poder, forma única, segundo Fragoso, para que fossem arrumados escravos a baixo custo. Uma segunda visão é a que o número de escravos utilizados dentro do próprio continente africano também cresceu, pois o escravo seria a única forma de propriedade privada geradora de ganhos reconhecida pelo direito consuetudinário.¹²⁸ Daí o tráfico atlântico ter se tornado um braço do já existente tráfico interno na África.

Desta maneira, a demanda americana por escravos, em particular a brasileira, incentivou o desenvolvimento da produção e circulação de escravos na África. Lá, essas suas variáveis incorporam diversos elementos interdependentes (econômicos, sociais, políticos e militares), constituindo um contexto de interações sem a qual a demanda americana jamais poderia ser atendida. A compreensão da dinâmica da oferta africana obriga a tomar o tráfico atlântico como um mecanismo que, além de reproduzir estruturalmente a força de trabalho na América, também desempenha um papel estrutural na África, isto é, o tráfico atlântico era, por definição, afro-americano porque desempenhava funções estruturais nos dois continentes, e não porque significava uma migração forçada de africanos para a América.

Uma visão semelhante encontramos nas análises de Manolo Florentino¹²⁹, onde ele retornará à discussão três pontos que ele considera não aprofundados na historiografia acerca do comércio de escravos: a questão das potencialidades dessa atividade em enfrentar os momentos de retração do mercado internacional, a desconsideração do caráter heterogêneo do continente africano e o caráter

¹²⁸ Fragoso e Florentino. *Op. Cit.* p. 144 Apud. John K.Thornton. *Africa and africans in the making of the Atlantic World, 1400-1680.* Cambridge, Cambridge University Press, 1992. p. 74.

¹²⁹ Cf. Manolo Florentino. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Cia das Letras, 1997.

exclusivamente metropolitano dos negócios negreiros, que funcionariam voltados para o capital comercial europeu. Ao questionar essas visões, ele utilizará como pano de fundo a pesquisa acerca dos homens de negócio da praça do Rio de Janeiro, no final do XVIII, início do XIX. Para ele, o porto do Rio era a área mais integrada com o circuito atlântico, por isso, local privilegiado a ser utilizado como parâmetro para o estudo desse comércio.

Buscando demonstrar que o tráfico além de reproduzir estruturalmente a força de trabalho na América, também desempenhava um papel estrutural na África, Florentino vai aplicar os seguintes dados: a duração da oferta africana – mais de 350 anos – sem que negociantes precisassem produzir diretamente o escravo; a alimentação das guerras através do peso da pólvora e armas nas trocas realizadas nos portos africanos – o que provocaria ainda mais guerras e, por consequência, mais escravos –; reforço das relações desiguais de poder entre os próprios africanos e o fortalecimento do Estado. A partir daí, a primeira conclusão sobre o papel estrutural do tráfico atlântico na África é que a aquisição de bens no litoral correspondia ao fortalecimento político e econômico dos grupos dominantes nativos, acentuando as diferenças entre os membros da sociedade e etnias.¹³⁰

A segunda dimensão estrutural se refere à utilização dentro do continente africano de um número cada vez maior de escravos produzidos pela guerra, não se tratando apenas de aumentar o número de cativos, mas da diversificação de sua origem e a modificação do caráter do apressamento, de tradicionalmente doméstico para cada vez mais mercantil.

Luiz Felipe Alencastro, em *O Trato dos Videntes*, defenderá a ideia de que o Brasil se formou fora do Brasil. Esse paradoxo se baseará na união do Brasil colonial e da África que se completam formando um só sistema de exploração colonial, protagonizado por Portugal. Esse protagonismo português se concretiza a partir do exclusivo colonial, que prejudica mercadores estrangeiros e provoca que os colonos recorram à metrópole para exportar não só suas mercadorias como também seus fatores de produção: os africanos.

¹³⁰ Idem. p. 101-103.

Ao realizar a reprodução da produção colonial, o tráfico negreiro se apresenta como um instrumento de alavancagem do Império do Ocidente, pois aos poucos essa atividade vai transcendendo o quadro econômico para se incorporar a política metropolitana, de tal forma que o exercício do poder imperial no Atlântico está ligado ao tráfico negreiro. Questionando a ideia de comércio triangular, vai demonstrar que o tráfico não se reduziu à questão os escravos negros, mas extrapolou essas relações se configurando enquanto molde do conjunto da economia, da demografia, da sociedade e da política da América portuguesa.¹³¹

Apresentará, então, três dimensões assumidas pelo tráfico negreiro. Em primeiro lugar, o tráfico constitui um segmento da rede que liga Portugal ao Médio e Extremo Oriente: para manter as relações comerciais com áreas da Ásia, Portugal teria ido buscar na África os metais necessários para suas transações e lá estando, iniciaram a obtenção de escravos para obter o ouro do Rio Níger. Outra dimensão é que o tráfico se configura enquanto fonte de receita para o tesouro régio, de modo que os ganhos com este sobrepõem-se aos ganhos econômicos da escravidão. Por último, o tráfico é como o vetor produtivo da agricultura e mesmo onde o trabalho livre era utilizado a escravidão africana se impõe. Como embasamento, utilizará um texto, que ele considera como chave, do momento em que a escravidão – redução do produtor direto à propriedade privada – se transforma em escravismo – sistema produtivo colonial fundado na escravidão e integrado à economia-mundo.¹³²

A partir de então, o comércio de escravos africanos sincroniza as engrenagens do sistema colonial, e Alencastro percebe seis formas pelas quais ocorre essa ligação: a metrópole eleva seu poder à medida que controla o tráfico e reproduz o sistema; o aproveitamento de novas fontes de receitas a partir do tráfico – aí incluindo os direitos de saída dos portos africanos e os de entrada nos portos brasileiros –; os enfrentamentos

¹³¹ Luiz Felipe Alencastro. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Cia das Letras, 2000. p. 29.

¹³² Idem. p. 32. *Apud* Alvarás de 16/10/1562 e 30/10/1562, Monumenta Missionária Africana, II, p. 491-498. O texto é um alvará dirigido aos lavradores da Ilha da Madeira que haviam protestado contra o monopólio do contratador do trato negreiro que diz “*E como alguns dos ditos lavradores, por temerem tais despesas e não as poderem suprir, deixam muitas vezes de lavrar e fazer tanta quantidade de açúcares como fariam se tivessem nas ditas fazendas seus próprios escravos [...] me apraz lhes dar lugar e licença que possam armar na Ilha da Madeira [...] um navio [por ano] para resgatar escravos nos rios da Guiné.*”

entre administradores régios, moradores e jesuítas; as combinações de vantagens dos produtores de açúcar com as dos negociantes de escravos e o uso de um sistema de crédito que facilitava a venda de escravos; dinamização do comércio externo, já que o lucros potenciais servem de garantia na compra de novos produtos; e por fim, favorecimento, à longo prazo, dos moradores por causa do uso de crédito e compra antecipada de escravos.¹³³

Essa visão ampliada sobre o tráfico de escravos virá justificar a afirmação de que não é possível se considerar o tráfico negreiro como um efeito secundário da escravidão ou mesmo reduzir seu papel dentro da lógica do sistema colonial. O controle metropolitano possui um papel decisivo na organização econômica do Atlântico e do comércio de escravos e, fazendo parte desse escopo, claramente atinge um volume importante dentro da dinâmica colonial.

¹³³ Idem. 34-35.

2. O Negócio dos Contratos

Por definição, o negócio dos contratos consistia no arrendamento e concessão de exploração dos monopólios ou tributos régios, que, inseridos nas práticas mercantilistas, tornavam-se direitos outorgados à particulares de exercer atividades variadas como a cobrança dos tributos sobre: os produtos metropolitanos que iam para a colônia; o tabaco utilizado para a troca de escravos; a pesca de baleias, ou mesmo dos direitos sobre os escravos que eram direcionados às áreas de exploração colonial, dentre outros. A prática dos contratos na época Moderna em Portugal era recorrente e visava tanto suprir as carências de recursos da Coroa para investimento nessas áreas como também eximi-la dos seus riscos inerentes. Nesse sentido, Miriam Ellis afirmou que o Rei atuava como um “empresário” e a Corte como uma “casa de negócio”¹³⁴, numa articulação que envolvia tanto homens de negócio de Lisboa como também negociantes estrangeiros.

Mas esse tipo de concessão não foi exclusivo no trato com a América portuguesa, pois na América espanhola também houve o sistema de asiento, regulada pela Casa de Contratação. O asiento espanhol cresce consideravelmente após o declínio da exploração de metais preciosos e o aumento das atividades agroexportadoras no século XVIII. Um exemplo era a cobrança da Alcabala, imposto de 2% que incidia sobre o valor da compra e venda de mercadorias¹³⁵.

Pelo sistema de contratos, os homens de negócio se tornavam “sócios” da Coroa portuguesa e exerciam o papel de braços do Estado, atuando em seus monopólios. Para a ela, o contrato se constituía como uma estratégia certificar que a atividade fosse empreendida e os ganhos decorrentes garantidos. Desta forma, seria possível minimizar os riscos de fraudes, poupar os gastos com a administração e garantir uma receita, ainda que teoricamente essa receita fosse menor do que no caso de uma arrecadação administrada diretamente pela Coroa.

¹³⁴ Myriam Ellis. Comerciantes e contratadores do passado colonial. In: *Revista do IEB*. (24), 1982. p. 98.

¹³⁵ Eulália M. L. Lobo. *O processo administrativo Íbero-Americano: aspectos sócio-econômicos – Período colonial*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1962. p. 202-204.

Se os contratos são uma forma de concessão do monopólio da metrópole, e esse monopólio é a essência e a preservação do sistema colonial, fundamentado nas práticas do mercantilismo¹³⁶, há uma permanente preocupação de assegurá-lo. Uma das estratégias utilizadas para garantir o controle dos monopólios régios era a fundação de um órgão responsável pelo controle dos assuntos relativos aos domínios no ultramar e por sediar a arrematação desses contratos, que antes eram arrematados diretamente nas Câmaras. Nesse contexto, é criado em Lisboa o Conselho Ultramarino onde os leilões dos grandes contratos, aqueles mais rendáveis e mais interessantes para a Coroa eram realizados.

2.1. O papel do Conselho Ultramarino

As consultas e pareceres do Conselho Ultramarino permeiam o dia a dia da pesquisa de qualquer historiador que se dedique à época colonial portuguesa. No entanto, faltam trabalhos que façam dele um objeto de estudo ou que expliquem sua rotina e funcionamento. Órgão responsável por intermediar as relações entre a Coroa e seus domínios, onde os Conselheiros dedicavam-se a discutir e avaliar as questões relativas as áreas coloniais, ele aparece na historiografia de maneira secundária nas análises e discussões acerca do estabelecimento do sistema colonial. No entanto, pouco sabemos sobre as práticas ou suas conjunturas políticas, apenas algumas descrições sobre sua organização¹³⁷.

Sobre as leis e regimentos, continuamente presentes nos documentos do Conselho Ultramarino, Caio Prado afirmará ser o direito administrativo colonial “um

¹³⁶ Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1986. p. 58; 71.

¹³⁷ Raros são os estudos específicos sobre o Conselho Ultramarino, entre eles destacamos Marcello Caetano. *O Conselho Ultramarino. O esboço da sua história*. Lisboa: Sá Cavalcante Editores, 1969. E Edval de Souza Barros. *Negócios de tanta importância: O Conselho Ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Índico (1643-1661)*. Lisboa: Centro de História do Além-Mar, 2008.

*amontoado [de leis], que nos parecerá inteiramente desconexo, de determinações particulares e casuísticas, de regras que se acrescentam umas às outras sem obedecer a um plano ou conjunto”*¹³⁸; de fato, ao nos debruçarmos sobre a legislação portuguesa e suas ordens régias, percebemos que não havia um planejamento, normalmente as determinações vinham a partir da necessidade de regimentar ou organizar.

A política portuguesa após 1640 foi muito influenciada pelas heranças da União Ibérica. O modelo de gestão conciliar¹³⁹ que caracterizou a monarquia hispânica a partir de Filipe II e que foi utilizado pela Coroa portuguesa abriu novas possibilidades aos grupos de disputa e definiu os limites da luta política desde o reinado de D. João IV até D. Afonso VI. Instituições como Conselho de Fazenda e o Conselho da Índia, criadas durante a União Ibérica, marcaram o aparato jurídico português e foram determinantes para o surgimento do Conselho Ultramarino, de forma que muitas questões que antes estavam sobre a alçada dessas instituições passaram ao Conselho Ultramarino após sua fundação.

O temor da dominação holandesa no nordeste direcionou o governo português cada vez mais para o Brasil, visto como esperança para reconstrução da Coroa agora novamente independente. Portanto, para auxiliar a Coroa na gestão cada vez mais complexa das conquistas, foi criado o Conselho Ultramarino, órgão que não possuía nenhuma identidade jurídica autônoma e tinha por objetivo auxiliar o Rei na administração das partes ultramarinas, superando, nas palavras do monarca *“muitos inconvenientes, que se seguiam ao serviço de Deus, e o meu, e ao bom governo do Estado da Índia, e dos mais Ultramarinos, de não haver no Reino de Portugal um Tribunal separado para se tratarem nele os negócios daquelas partes”*¹⁴⁰.

¹³⁸ Caio Prado Júnior. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Cia das Letras, 2011. p. 318.

¹³⁹ Cf. Edval de Souza Barros. *Negócios de tanta importância: o Conselho Ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Índico (1643-1661)*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar, 2008. p. 28.

¹⁴⁰ Regimento do Conselho Ultramarino. *Coleção Chronológica da Legislação Portuguesa: 1640-1647*. p. 151. Disponível em http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=99&id_obra=63&pagina=337#. Acesso em 2013 Out. 05.

Desprovidos de qualquer poder autônomo individual, os pretendentes a cargos no Conselho Ultramarino eram recrutados com base em critérios de confiança política. Era composto por um presidente, sendo o primeiro D. Jorge de Mascarenhas, Marquês de Montalvão e antes vice-rei do Brasil; três, e depois, quatro conselheiros, que avaliavam todas as demandas das cartas e requerimentos; dos assuntos de justiça, um secretário, que exercia a função de redigir os pareceres e consultas; e dois porteiros. Foram presidentes do Conselho entre 1720-1750: Gonçalo Manuel Galvão de Lacerda (1724-29)¹⁴¹; Alexandre Metelo de Sousa Meneses (1729-38); Manuel Caetano Lopes de Lavre (1738); José Inácio de Aroche (1738); Tomé Gomes Moreira (1738); Martinho de Mendonça de Pina e de Proença (1738-43); Rafael Pires Pardinho (1743) e Francisco Pereira da Costa (1743-51).¹⁴² O Rei estabelecia que os conselheiros gozassem dos privilégios dos desembargadores e ministros.

O Conselho Ultramarino foi, então, criado em 1642 e instalado no ano seguinte, como resultado das medidas para reestruturação do Estado português depois da Restauração¹⁴³. Sua criação demonstra a preocupação com os assuntos do ultramar, pois como explicava o Rei: *“pelo estado em que se acham as coisas na Índia, Brasil, Angola e mais conquistas do Reino, e pelo meio que importa conservar e dilatar o que nelas possuo, e recuperar o que se perdeu nos tempos passados, e ser precisamente necessário, antes que os danos que ali tem padecido esta Coroa passem adiante”*¹⁴⁴.

¹⁴¹ Gonçalo Manuel Galvão de Lacerda era nascido em Lisboa, e recebeu pelos serviços de seu pai, José Galvão de Lacerda, o lugar de deputado da Junta da Casa de Bragança e recebeu em seguida a mercê do lugar de Conselheiro no Conselho Ultramarino. Cf. Julia Platonovna Korobtchenko. A Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra: A Instituição os Instrumentos e os Homens (1736-1756). Lisboa, 2011. Dissertação de Mestrado. (Mestrado em História Moderna) - Faculdade de Letras. Universidade de Lisboa, 2011.

¹⁴² AHU. CU. Posses. Cód. 2160. *Livro dos autos de posse dos presidentes, conselheiros e mais ministros do Conselho Ultramarino*.

¹⁴³ Das principais ações para reestruturação estão a criação do Conselho de Guerra, a reformulação do Conselho de Fazenda e o desmembramento da Secretaria de Fazenda, com a criação da Secretaria das Mercês.

¹⁴⁴ Decreto de 14 de julho de 1642 acerca da criação do Conselho Ultramarino. *Coleção Chronológica da Legislação Portuguesa: 1640-1647*. p. 151. Disponível em http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=99&id_obra=63&pagina=337#. Acesso em 2013 Out. 05.

Órgão nos moldes do extinto Conselho das Índias e Conquistas ultramarinas¹⁴⁵, sua jurisdição está definida no artigo 5º que o incumbia

“todas as matérias e negócios, de qualquer qualidade que forem, tocantes aos ditos Estados da Índia, Brasil e Guiné, Ilhas de S. Thomé e Cabo Verde, e de todas as mais partes Ultramarinas, tirando as Ilhas dos Açores, e Madeira, e lugares de África; e por ele há de correr a administração da Fazenda dos ditos Estados; e a que deles vier ao Reino se administrará pelo Conselho da Fazenda, que correrá também com os empregos, e retornos das carregações”¹⁴⁶.

O direcionamento e a centralização das questões coloniais para o Conselho Ultramarino, de modo que agilizassem as decisões estava baseado no artigo 13º, onde *“todas as coisas declaradas conheça o dito Conselho, pela maneira nele declarada, sem que outro algum Conselho, ou Tribunal se possa intrometer nelas, ainda que até agora costumassem correr nele, e lhe pertençam por seus Regimentos, e Provisões: porque no que forem contra o conteúdo neste Regimento, as hei por de rogadas”*¹⁴⁷.

Concentravam-se, assim, em uma só instituição, parte importante das esferas nas quais se dividiam a gestão dos negócios da Coroa no ultramar. Sobre sua responsabilidade estava, a partir de então, as consultas para provimento dos postos de vice-reis, governadores, capitães-mores, postos da fazenda e da justiça, além da organização dos navios que partiriam para o ultramar, supervisionando tripulações e carregamentos. O Conselho Ultramarino também tratará da consulta de mercês, fundamental atividade na relação da Coroa com seus vassalos e indispensável para a manutenção de tão largo Império.

No entanto, houve conflito de jurisdição entre o Conselho Ultramarino e o Conselho de Fazenda desde o momento de sua fundação¹⁴⁸. Esses conflitos perduraram

¹⁴⁵ Esse órgão, produto das mudanças administrativas do período filipino, foi criado em 1604 mas extinto logo dez anos depois, em 1614.

¹⁴⁶ Idem.

¹⁴⁷ Idem. p. 153.

¹⁴⁸ Cf. Edval de Souza Barros. Op. Cit. p. 108.

durante toda a segunda metade do século XVII até o século XVIII. O Conselho de Fazenda continuou administrando as rendas e fazendas que iam das conquistas para Portugal, bem como a responsabilidade sobre as despesas e gastos relativos aos navios que rumavam para o Brasil, a Índia e a África, embora essas questões fossem cabíveis ao Conselho Ultramarino conforme o artigo 9º - “consultar que naus e navios devem ir a Índia e conquistas, e em que forma hão de ir apercebidos gente e armas”¹⁴⁹. Neste mesmo regimento, estava determinado que o presidente do Conselho Ultramarino deveria atuar na Fazenda da Repartição da Índia e que atuasse também no Conselho da Fazenda. Assim, fica claro que existia a sobreposição de jurisdições entre os tribunais portugueses¹⁵⁰.

Desta forma, chegavam ao Conselho Ultramarino cartas, requerimentos, despachos, pareceres, ofícios, bem como pedidos de mercês e cargos militares. Todos os assuntos relacionados ao Brasil e demais conquistas passavam por este órgão, inclusive era em seu âmbito que eram realizados os leilões de arrematação dos contratos régios. Na primeira metade do século XVIII, uma carta régia determinava a centralização do processo de arrematação dos contratos no Conselho Ultramarino¹⁵¹. A partir daí, o Conselho geria parcela importante das relações entre metrópole e colônia, como também servia para concentrar – ou ao menos dirigir – os negócios mais rentáveis da colônia nas mãos dos negociantes portugueses. Segue alguns dos contratos arrematados no Conselho Ultramarino na primeira metade do XVIII:

¹⁴⁹ Idem.

¹⁵⁰ Como no caso da Consulta de 20 de outubro de 1654 sobre de quem seria a responsabilidade em expedir licenças aos navios estrangeiros que iam para as conquistas, bem como os navios portugueses com tripulação estrangeira. AHU. ACL. 089 Cx. 1 D. 25.

¹⁵¹ AHU. Códices II. Cód. 1269.

Tabela III

Principais contratos arrematados no Conselho Ultramarino entre 1720-1750:

Nome do contrato	período	duração	Contratador a décima	Fiador a décima	Preço por ano
Alfandega da Bahia em Frotas	1724 - 1726	3	Vasco Lourenço Velloso	André de Araújo	101.300\$000
	1727 - 1729	3	Vasco Lourenço Velloso	Bento da Cunha Lima	101.700\$000
	1732 - 1734	3	Adriam Moreira da Costa	Antonio Marques Gomes	107.600\$000
	1734 - 1736	3	João Gonçalves Rebello	Antonio Marques Gomes	74.400\$000
	1736 - 1738	3	Jose dos Santos	DESCONHECIDO	88.410\$000
	1739 - 1741	3	Manuel Barboza Torres	Jose Ferreira da Veiga	96.025\$000
	1744 - 1746	3	Jose Francisco	Manoel Peixoto da Silva	126.900\$000
Alfandega da Bahia Navios Soltos	1748 - 1750	3	Antonio de Oliveira Guimaraes	João da Costa Guimaraes	106.000\$000
	1735 - 1737	3	Manoel Barbosa Torres	Antonio Ribeiro da Silva	25.450\$000
	1742	3	Manoel Domingues Bernardes	Francisco Alves Ribeiro	40.550\$000
	1743	3	Feliciano Velho Oldemberg	Francisco Peres Moncao	11.595\$000
	1747	3	Jose Rodrigues Lisboa	João Gomes Rebello	36.160\$000
Alfandega de PE e PB em frotas	1751	3	João Francisco	Pedro Gomes Moreira	26.000\$000
	1724 - 1726	3	Jeronimo Lobo Guimaraes	Antonio Paez de Lemos	32.800\$000
	1727 - 1729	3	Jose dos Santos	Jeronimo Lobo Guimaraes	40.850\$000
	1734 - 1741	3	Francisco Leite de Moraes	João Batista de Almeida	8.660\$000
	1736 - 1738	3	Francisco Leite de Moraes	Antonio Vaz Coimbra	34.400\$000
	1741 - 1734	3	Salvador Fernandes Palhares	Bento da Cunha Lima	42.000\$000
	1742 - 1744	3	Pedro Rodrigues Godinho	DESCONHECIDO	48.000\$000
Alfandega do RJ em frotas	1746 - 1748	3	Jose de Barros Valle	Domingos Gomes da Costa	42.400\$000
	1721 - 1723	3	Jose Ramos da Silva	Bento da Silva Marinho	66.900\$000
	1724 - 1726	3	Jose Rodrigues	João Correia de Moura	99.200\$000
	1729 - 1731	3	Francisco Luiz Sayao	João Mendes de Almeida	122.100\$000
	1732 - 1734	3	Gaspar Caldas Barboza	Gaspar Graica de Bivar	107.600\$000
	1735 - 1737	3	Miguel Peixoto da Silva	DESCONHECIDO	160.000\$000
	1738 - 1740	3	Estevão Martins Torres	João da Costa Guimarães	194.850\$000
	1742 - 1744	3	Pedro Rodrigues Godinho	Antonio da Silva Araújo	208.400\$000
	1745 - 1747	3	Jose Ferreira da Veiga	DESCONHECIDO	209.600\$000
	1747 - 1736	3	Manoel Peixoto da Silva	desconhecido	160.000\$000
Alfandega do RJ Navios Soltos	1748 - 1750	3	Francisco Ferreira da Silva e Cia	Manoel de Soutto	202.400\$000
	1727 - 1728	3	Manoel da Costa Martins	Manoel Rodrigues da Silva	36.000\$000
	1737	3	Manoel Barbosa Torres	Estevão Martins Torres	56.025\$000
Alfandegas de PE e PB Navios Soltos	1741	3	Francisco Xavier Braga	Antonio Marques Gomes	32.910\$000
	1739	3	Francisco Leite de Moraes	João Batista de Almeida	17.320\$000
	1741	3	Francisco Leite de Moraes	João Batista de Almeida	7.300\$000
	1745	3	João Francisco	Caetano do Couto Pereira	9.210\$000
	1749	3	Antonio de Oliveira Guimaraes	Domingos Gomes da Costa	8.900\$000
Baleias da Bahia	1750	3	Patricio Jose de Oliveira	João Araújo da Motta	14.800\$000
	1729 - 1734	6	Simão Lobo Guimarães	Silvestre Paes de Carvalho	14.500\$000
	1741 - 1746	6	Manoel Bastos Vianna	Manoel Bastos Vianna	12.300\$000
Baleais de SP e Santos	1747 - 1752	6	Estevão da Silva Castelo Branco	Antonio Marques Gomes	12.970\$000
Baleias do RJ com contrato pequeno de 20 réis pela medida do azeite	1733 - 1742	10	Domingos Gomes da Costa	DESCONHECIDO	-
	1726 - 1728	3	Manoel Coelho Prado	Paulo Gomes de Britto	10.000\$000
	1729 - 1731	3	Domingos Pinto de Magalhaes	Gregorio Gomes de Britto	8.800\$000
Baleias do RJ, SP e Santos	1732 - 1734	3	Jose Vieyra Souto Mayor	Gregorio Gomes de Britto	8.200\$000
	1743 - 1748	6	Thome Gomes Moreira	Gregorio Pereira Farinha	28.415\$000
	1749 - 1754	6	Pedro Gomes Moreira	Antonio da Silva de Abreu	18.400\$000
Direito de 3\$500 por escravo na entrada da alfandega da Bahia	1741 - 1743	3	Antonio Francisco da Cruz	Estevão Martins Torres	8.460\$000
	1744 - 1746	3	Luiz de Abreu Barboza	Estevão Martins Torres	8.225\$000
	1748 - 1750	3	João Francisco	Joaquim Jose Francisco	8.400\$000
Direitos da Aguardente da terra e vinhos de mel da Bahia	1729 - 1731	3	Antonio Marques Gomes	Jeronimo Lobo Guimaraes	3.700\$000
	1732 - 1734	3	Jose Hipolito Ribeiro	Bento Luiz de Castro	3.210\$000
	1739 - 1741	3	Jose dos Santos	Jose Ignacio Coelho	4.000\$000
	1746 - 1748	3	João Francisco	Balthesar Simoes Vianna	2.820\$000
	1749 - 1751	3	João Francisco	Antonio Marques Gomes	-
Direitos dos Escravos que vão da Bahia para as Minas	1725 - 1727	3	Jeronimo Lobo Guimaraes	DESCONHECIDO	24.800\$000
	1725 - 1727	3	Jeronimo Lobo Guimaraes	Antonio Paez	20.000\$000
	1728 - 1730	3	Jose Pereira da Costa	Antonio Correa Pinto	28.800\$000
	1731 - 1733	3	Jose Pereira da Costa	Joaquim da Silva Braga	30.610\$000
	1739 - 1741	3	Jose de Barros Valle	Pedro Francisco de Mello	27.605\$000

Nome do contrato	período	duração	Contratador a décima	Fiador a décima	Preço por ano
Direitos dos Escravos que vão de PE e PB para as Minas	1725 - 1727	3	Jeronimo Lobo Guimaraes	Manoel Soares da Cruz	6.000\$000
	1728 - 1730	3	Diogo de Guerenov	Joao Baptista D Alvergne	6.800\$000
	1740 - 1742	3	Estevao Martins Torres	Jose Ferreira da Veiga	3.200\$000
Direitos dos Escravos que vão do Rio de Janeiro para as Minas	1725 - 1727	3	Jeronimo Lobo Guimaraes	Jose Ferreira da Silva	14.700\$000
	1725 - 1727	3	Jeronimo Lobo Guimaraes	DESCONHECIDO	20.000\$000
	1729 - 1731	3	Henrique Pedro De Auvergne	DESCONHECIDO	10.500\$000
	1732 - 1734	3	Domingos Rodrigues Bandeira	Antonio Marques Gomes	14.400\$000
	1739 - 1741	3	Jose Ferreira da Veiga	Jorge Pinto de Azeredo	17.950\$000
	1742 - 1744	3	Joao Francisco	Manoel Peixoto da Silva	18.000\$000
Dizimos Reais da Bahia	1724 - 1726	3	Antonio Marques Gomes	Joao Vieira	74.000\$000
	1727 - 1729	3	Antonio Marques Gomes	Manoel Soares da Cruz	72.050\$000
	1737 - 1739	3	Antonio Jose de Faria	Antonio Marques Gomes	52.400\$000
	1740 - 1742	3	Joao Francisco	Antonio Marques Gomes	52.420\$000
	1743 - 1745	3	Joao Francisco	Jose de Abreu Esteves	52.465\$000
	1747 - 1749	3	Luiz de Abreu Barboza	Antonio Marques Gomes	50.030\$000
Dizimos Reais da PB	1728 - 1730	3	Garcia da Ponte Coelho	Manoel Fernandes Cazeiro	2.900\$000
	1732 - 1734	3	Garcia da Ponte Coelho	Joao Rodrigues Chaves	2.410\$000
	1739 - 1741	3	Euzebio Pereira dos Santos	Joao da Silva Chaves	2.500\$000
	1742 - 1744	3	Jose Gomes de Oliveira	Joao Goncalves do Valle	3.466\$000
	1746 - 1748	3	Joao Nunes de Oliveira	Joao Dias Baptista	3.466\$000
	1749 - 1751	3	Joao da Silva Chaves	Joao Henriques Martins	3.033\$000
Dizimos Reais de PE	1726 - 1728	3	Manoel Rodrigues da Costa	Severino de Carvalho	20.000\$000
	1729 - 1731	3	Garcia da Ponte Coelho	Manoel Fernandes Cazeiro	20.500\$000
	1732 - 1734	3	Garcia da Ponte Coelho	Joao Rodrigues Chaves	20.400\$000
	1736 - 1738	3	Jose dos Santos	Jaques Nobel	14.400\$000
	1741 - 1743	3	Jose Ignacio Gomes	Antonio de Azevedo	11.260\$000
	1744 - 1746	3	Francisco Fernandes Soares	Jose de Barros Valle	14.420\$000
	1747 - 1749	3	Antonio Pinheiro Salgado	Joao de Araujo Lima	16.000\$000
Dizimos Reais do RJ	1726 - 1728	3	Manoel Gomes de Britto	Antonio Gomes Diniz	16.900\$000
	1729 - 1731	3	Bernardo Ribeiro Pereira	Antonio Alves dos Reis	18.920\$000
	1732 - 1734	3	Pedro Soares Pinto	Manoel da Silva Macedo	19.210\$000
	1739 - 1741	3	Thome Gomes Moreira	Pedro Gomes Moreira	19.205\$000
	1742 - 1744	3	Thome Gomes Moreira	Gregorio Pereira Farinha	19.208\$000
	1745 - 1747	3	Joao Francisco	Pedro da Costa Guimaraes	22.400\$000
	1748 - 1750	3	Francisco Jose dos Santos	Calisto Rodrigues Torres	28.010\$000
	1750 - 1747	3	Joao Francisco	Pedro da Costa Guimaraes	22.400\$000

Fonte: AHU. Mapa dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino. Cód. 1269

Os contratos acima indicados dizem respeito ao controle das frotas, arrecadação de impostos e direitos dos escravos, controlando parte das mais rentáveis atividades da colônia. A preocupação em manter os chamados contratos reais próximos ao mando régio evidencia-se na determinação de que todos eles fossem arrematados no Conselho Ultramarino.

A partir da tabela também podemos perceber que alguns negociantes aparecem repetidamente, ora como contratadores, ora como fiadores, nos revelando que a prática dos contratos se configura enquanto negócio, exercido por pessoas que buscavam suas rendas a partir da participação na exploração de monopólios públicos ou cobranças de impostos. É do exercício dos contratos e dessa elite mercantil que trataremos a seguir.

2.2. A prática dos contratos: homens de negócio e suas redes de comércio

Inserido nas práticas mercantilistas da época, os contratos configuravam-se enquanto uma forma de cobrar os tributos ou direitos régios, associado particulares como forma de garantir a eficiência da cobrança, controlando a atividade comercial e impedindo o contrabando. Auxiliada pela elite mercantil, a Coroa conseguia manter suas rendas e o monopólio¹⁵² numa relação interessante para ambos os lados, de forma que a Coroa resolvia a questão da arrecadação e os homens de negócio aumentavam seus ganhos e cabedais. A partir da ampliação do universo dos negócios, principalmente após as grandes navegações, foi convencionado o uso dos contratos, já que os gastos seriam altos demais caso a própria Coroa se embrenhasse nas diversas atividades atribuídas aos contratadores, proporcionando certa segurança e direcionando aos homens de negócios aos riscos inerentes ao empreendimento.

Começemos a partir da definição jurídica de contrato:

“acordo bilateral celebrado entre duas ou mais partes com interesses individualizados [...] no contrato cada um dos outorgantes processa realizar o interesse que o levou a entrar em relação com o outro, e cada interesse permanece distinto na execução do acordo. [...] na relação nasce um encontro de vontades, que resulta de verdadeiro acordo livre sobre um objeto determinado”¹⁵³

Essa definição, apesar de atual, aplica-se aos contratos da época colonial em sua descrição. No nosso caso, eram bilaterais, pois envolviam a Coroa e um particular, e surge a partir de um encontro de vontades e interesses, a do governo em empreender a atividade minimizando os gastos e riscos e a do homem de negócio, que busca aumentar seus cabedais.

¹⁵² Cf. Caio Boschi. As diretrizes metropolitanas, a realidade colonial e as irmandades mineiras. In: *Revista Brasileira de Estudos Políticos*. Belo Horizonte, jul. 1987. p. 131. Irá afirmar que para os mercantilistas portugueses a verdadeira riqueza encontrava-se não na produção em si, mas nas rendas por ela proporcionada.

¹⁵³ Marcello Caetano. *Princípios fundamentais do Direito Administrativo*. Lisboa: Almedina, 2003. p. 177-181.

Nos contratos coloniais, assim como hoje, ficam determinadas nas condições do contrato, lidas e assinadas no momento da arrematação, os “*direitos e deveres relativos à prestação de certa espécie de serviço, à construção de certa obra, à montagem e exploração de certo serviço público, ao fornecimento de certos gêneros ou artigos pelo particular*”¹⁵⁴. O grifo está naquilo que corresponde ao nosso caso específico, a exploração e monopólio de um serviço prestado à Coroa.

O sistema de contratos não era uma prática nova para o Estado português. Utilizado para resolver a questão da sua falta de recursos para a empresa colonial, já existia desde a extração do pau-brasil, que estabelecia o pagamento de um quinto sobre a madeira e a responsabilidade de defesa e início da colonização. Era o princípio da prática dos contratos nos negócios da colônia e da utilização do capital mercantil privado para o interesse público. Os contratos relativos às rendas e direitos reais possuíam caráter temporário e prazos determinados. Eram arrematados em leilões públicos, precedidos da abertura de um edital e com valor fixado¹⁵⁵.

O termo negociante ou homem de negócio tem sido usado pela historiografia para denominar as elites econômicas envolvidas em diversas atividades – comércio, importação e exportação, finanças –. No século XVI, todos que se ocupavam do comércio de alguma forma eram tratados como mercadores, e de certa maneira, há proximidade do termo com outros como cristão novo e homem de negócio¹⁵⁶, provocada porque muitas vezes esses negociantes tinham em sua história um passado de conversão. Por homem de negócio, portanto, entendemos a faculdade de

“tomar rendas e trazê-las arrendadas; dar dinheiro a ganho, e a câmbio, ou a razão de juro; comprar e vender por ofício ou granjearia em quaisquer mercadorias; ou herdades que tragam arrendadas; e outras

¹⁵⁴ Idem.

¹⁵⁵ Cf. *Contrato dos direitos que pagam os escravos que saem da Bahia por mar, terra para as Minas, Rio de Janeiro e demais partes*. Julho de 1739. ANTT. Manuscritos do Brasil. Lv. 28 fls. 24-24v.; *Contrato que se fez no Conselho Ultramarino com Domingos Rodrigues Bandeira da saída de escravos*. BNPT SC 5604/15A; *Carta sobre como se há de arrematar os direitos dos escravos*. IHGB CU Arq. 1.2.012.

¹⁵⁶ Charles Boxer. *O Império Marítimo Português: 1415-1825*. São Paulo: Cia das Letras, 2002. p. 314.

quaisquer coisas em que por qualquer via negociem; ou ter comissões por mar ou terra”¹⁵⁷.

Sobre sua origem, Jorge Pedreira vai concluir que o corpo dos homens de negócio de Lisboa era constituído através da imigração, afirmando que menos da metade dos negociantes de Lisboa eram naturais nessa cidade. O interessante é que no caso dos contratadores envolvidos nessa pesquisa, nenhum é natural de Lisboa¹⁵⁸, acompanhando a tendência projetada por Pedreira que também defenderá que a origem desses negociantes está, em sua maioria, no norte de Portugal, quando não eles próprios, os pais e avós.

Pedreira irá relacionar essa origem ao êxodo de uma trajetória social ascendente, de forma que os poucos herdeiros do corpo mercantil surgiram a partir de pequenos mercadores e lavradores.¹⁵⁹ A partir daí, irá traçar um fluxo em que esses homens saíam rapazes de suas localidades e se dirigiam a Lisboa onde estabeleciam seus negócios, alguns com apoio de parentes outros não. Também há aqueles que não ficavam no Reino, mas se dirigiam ao Brasil.¹⁶⁰

A proximidade desses comerciantes com um passado cristão novo evidencia-se na infinidade de pedidos de habilitação na Ordem dos Cavaleiros de Cristo e de familiar do Santos Ofício, como forma de comprovar “*limpeza de sangue e geração*”¹⁶¹,

¹⁵⁷ Jorge Pedreira. *Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais*. In: In: *Análise Social*. Vol. 31 n. 136/137. Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 1996. *Apud*. Antonio Borges Coelho. *A inquisição de Évora. Dos primórdios a 1668*. Vol. 2. Lisboa, 1987. p. 85.

¹⁵⁸ Jerônimo Lobo Guimarães é natural da região de Guimarães; Domingos Rodrigues Bandeira, da região de Viana; Manoel Correia Bandeira, da região de Braga; Estevão Martins Torres, natural de Torres Vedras. Cf. ANTT. Habilitações do Tribunal do Santo Ofício. Mç. 87 doc.52; Mç. 38 doc. 663; Mç. 42 doc. 366 e ANTT. Registro Geral de Mercês. Mercês de D. João V. L. 34 p. 137v. respectivamente.

¹⁵⁹ Jorge Pedreira. *Op. Cit.* p. 423.

¹⁶⁰ É o caso do contratador Jorge Pinto de Azeredo, nascido em Portugal, se estabelece anos depois no Brasil. Foi fiador de 1739-41 no contrato dos direitos dos escravos que vão do Rio de Janeiro para as Minas, depois veio ele mesmo a arrematar o contrato das entradas para minas, o dízimo de Minas Gerais (1737) e o contrato de diamantes de Serro Frio (1741). AHU. CU. Livro de Registro dos contratos reais do Conselho Ultramarino cod. 297 r. 211.

¹⁶¹ “*Informações acerca de limpeza de sangue e geração de Jerônimo Lobo Guimarães, homem de negócio [...] Pede o cargo de familiar do Santo Ofício que deseja muito e porque se acha com os*

livrando-os das investigações e perseguições do Tribunal da Inquisição e inserindo-os nos privilégios da nobreza. A concessão do hábito seria o reconhecimento da categoria de um indivíduo e sua família, contribuindo ainda mais para a estratificação social. Quando os pedidos não eram conquistados, os homens de negócio realizavam o pagamento de multas ou donativos¹⁶² para que fossem finalmente alcançados.

Os arrematadores desses contratos faziam parte de um grupo de investidores que normalmente não investiam em apenas uma, mas numa conjunção de atividades, que para além do comércio de grosso – importação e exportação – estavam inseridos em transações bancárias, revelando a ausência de uma especialização¹⁶³ como característica fundamental dessa elite mercantil. Segundo Jorge Pedreira, homens de negócio formaram grupos e usufruíram de posição privilegiada na sociedade portuguesa durante o período pombalino participando de atividades de grosso trato, estabelecendo relações de crédito visando o próprio crescimento financeiro e a arrematação dos contratos de cobrança de rendas públicas. Através da exploração de bens e monopólios régios seus ganhos tornavam-se possíveis¹⁶⁴.

Na arrematação desses contratos tomavam parte pessoas individualmente ou em sociedade, de maneira os contratos mais rentáveis permaneciam sendo negociados pelas mesmas pessoas, formando um mecanismo de acumulação. Configura-se, portanto, uma estratégia empregada pelos comerciantes a fim de obter aumento nas suas rendas. Destaca-se abaixo a repetição e a variação, ora como contratador, ora como fiador, nos contratos:

requisitos necessários para a dita ocupação”. ANTT. Tribunal do Santo Ofício. Conselho Geral. Habilitações. Mç. 5 doc. 92 fls. 1.

¹⁶² Jorge Pedreira. *Op. Cit.* p. 438.

¹⁶³ Segundo Braudel, essa especialização estaria presente apenas em comerciantes menores, e que o grande negociante capitalista não se limitaria a apenas uma atividade, atuando como empresário, financista, banqueiro. Cf. Fernando Braudel. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

¹⁶⁴ Jorge Miguel Pedreira. *Op. Cit.* p. 355-379.

Tabela IV:

Variação de função entre contratador e fiador

Contratador	Fiador
Contribuição Nau Guarda Costas - 1724-1726	
Jerônimo Lobo Guimarães	Manoel Correa Bandeira
Dizima da Alfândega de Pernambuco e Paraíba - 1724-1726	
Jerônimo Lobo Guimarães	-
Contratador	Fiador
Dizimos Reais da Bahia - 1724-1726	
Antonio Marques Gomes	João Vieira
Direito dos escravos que entram na Bahia vindos da Costa da Mina e Cabo Verde - 1725-1727	
Jerônimo Lobo Guimarães	-
Direito dos escravos que entram no Rio de Janeiro vindos da Costa da Mina e Cabo Verde - 1725-1727	
Jerônimo Lobo Guimarães	-
Direitos dos escravos que vão para as minas do ouro do porto da Bahia - 1725-1728	
Jerônimo Lobo Guimarães	Antonio Paes
Direitos dos escravos que vão para as minas do ouro do porto do Rio de Janeiro - 1725-1728	
Jerônimo Lobo Guimarães	José Ferreira da Silva
Direitos dos escravos que vão para as minas do ouro do porto do Pernambuco e Paraíba - 1725-1728	
Jerônimo Lobo Guimarães	Manoel Soares da Cruz
Águas ardentes da terra da Bahia e vinhos de mel - 1725-1727	
Antonio Marques Gomes	Jerônimo Lobo Guimarães
Dizimos Reais da Bahia - 1727-1729	
Antonio Marques Gomes	Manoel Soares da Cruz
Dizima das alfândegas das capitanias de Pernambuco e Paraíba - 1727-1729	
Joseph dos Santos	Jerônimo Lobo Guimarães
Donativo que pagam as caixas e tabacos que vêm da Bahia para o reino - 1728-1730	
Eugenio da Silva	Manoel Correa Bandeira
Estanco real do tabaco do Rio de Janeiro - 1728-1730	
Manoel Correa Bandeira	Joseph Pereira da Costa
Estanco do tabaco do Rio de Janeiro - 1732-1734	
Manoel Correa Bandeira	Joaquim da Silva Braga
Alfândega da Bahia em Frotas - 1732-1734	
Adriam Moreira da Costa	Antonio Marques Gomes

Direito dos escravos que vão do Rio de Janeiro para Minas - 1732-1734	
Domingos Rodrigues Bandeira	Antonio Marques Gomes
Alfândega da Bahia dos navios soltos - 1735-1737	
Manoel Barbosa Torres	Antonio Ribeiro da Silva
Direitos dos navios entrarem na cidade da Bahia - 1735	
Estevão Martins Torres	Antonio Ribeiro da Silva
Rendimento da alfândega do Rio de Janeiro, somente do produto dos 10% da Fazenda que renderem os navios soltos - 1737	
Manoel Barbosa Torres	Estevão Martins Torres
Dizimos Reais da Bahia - 1737-1739	
Antonio José de Faria	Antonio Marques Gomes
Contratador	Fiador
Dizimos de Vila Rica do Ouro Preto - 1738-1741	
Jorge Pinto de Azeredo	Estevão Martins Torres
Dizimos das comarcas do Sabará, Serro do Frio e Sertão - 1738-1740	
Jorge Pinto de Azeredo	José Ferreira da Veiga
Alfândega do Rio de Janeiro em frotas - 1738-1741	
Estevão Martins Torres	João da Costa Guimarães
Dizima da alfândega da Bahia - 1739-1742	
Manoel Barbosa Torres	José Ferreira da Veiga
Direito dos escravos que do Rio de Janeiro saem para as Minas - 1739-1742	
José Ferreira da Veiga	Jorge Pinto de Azeredo
Rendimento dos 3\$500 que se pagam na alfândega da Bahia por entrada dos escravos - 1740-1742	
Antonio Francisco da Cruz	Estevão Martins Torres
Dizimos Reais da Bahia - 1740-1742	
João Francisco	Antonio Marques Gomes
Direitos dos escravos que da provedoria da Fazenda Real de Pernambuco se despacham para as Minas - 1740-1743	
Estevão Martins Torres	José Ferreira da Veiga
Alfândega do Rio de Janeiro em Navios Soltos - 1741-1743	
Francisco Xavier Braga	Antonio Marques Gomes
Passagens dos rios Paraíba e Paraíbaúna - 1742-1745	
Luis Rodrigues de Souza	Estevão Martins Torres
Contrato do subsídio do açúcar da capitania da Paraíba	
João da Silva Chaves	João Francisco
Dizima da alfândega do Rio de Janeiro - 1744-1746	
José Ferreira da Veiga	Jorge Pinto de Azeredo

Subsídio do açúcar e tabaco de Itamaracá - 1745-1747	
Domingos Gomes da Costa	João Francisco
Direitos que pagam os escravos que dos portos da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro saem para as Minas - 1745-1747	
Manoel Barbosa Torres	José Ferreira da Veiga
Entradas do caminho novo e velho do Rio de Janeiro para as minas do sertão da Bahia e Pernambuco - 1745-1747	
Jorge Pinto de Azeredo	José Ferreira da Veiga
Baleias da Bahia - 1747-1752	
Antonio Marques Gomes	Estevão Silva Castelo Branco
Subsídio dos molhados e novo imposto da praça de Santos - 1748-1750	
Pedro Gomes Moreira	João Francisco
Contratador	Fiador
Direitos dos Escravos que saem da Bahia, Rio e Pernambuco - 1748-1750	
João Francisco	Antonio Marques Gomes
Águas ardentes da terra da Bahia e vinhos de mel - 1749-1751	
João Francisco	Antonio Marques Gomes
Rendimento das entradas da Jacobina e Rio das Contas - 1749-1751	
João Alves Vieira	João Francisco

Fonte: AHU. Mapa dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino. Cód. 1269

Na tabela destacam-se 38 contratos, arrematados no período entre 1720 e 1750, que foram organizados a fim de destacar a atuação dos negociantes em cada um deles, como contratador e como fiador. Como podemos observar a maioria deles, a exceção de apenas dois dentre os dez destacados, aparecem em ambas as funções em momentos distintos. Há casos como o de Jorge Pinto de Azeredo e José Ferreira da Veiga onde a parceria se inverte, sendo um contratador em 1738, no contrato do dízimo das comarcas de Sabará, Serro do Frio e Sertão e outro seu fiador e em 1744, no contrato da dízima da Alfândega do Rio esses papéis são trocados. E também casos de parcerias recorrentes, como a de João Francisco e Antonio Marques Gomes, que se repetiu três vezes, em 1740 no contrato dos dízimos reais da Bahia, em 1748 no direito dos escravos que saem da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco e por fim, em 1749 no contrato das aguardentes e vinhos de mel da Bahia.

Aparentemente, existem aqueles que focam sua estratégia de negócios em apenas uma das possibilidades, ou a partir da arrematação dos contratos ou da atuação como fiador. No primeiro caso, Manoel Barbosa Torres figura apenas como contratador,

em quatro momentos diferentes: em 1735 no contrato da alfândega dos navios soltos, em 1737 no rendimento da Alfândega do Rio sobre os navios soltos, em 1739 na dízima da Alfândega da Bahia e em 1745 no contrato dos direitos sobre os escravos que saem da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro para Minas.

No segundo caso, surgem apenas como fiadores Manoel Soares da Cruz e Antonio Ribeiro da Silva. Ambos foram fiadores apenas duas vezes, o primeiro fiando o contrato de Jeronimo Lobo Guimarães, arrematado em 1725 sobre o direito dos escravos que vão de Pernambuco e da Paraíba para as Minas e em 1727, no contrato das dízimas reais da Bahia, de Antonio Marques Gomes. Já Antonio Ribeiro da Silva foi fiador em dois contratos no mesmo ano, 1735, o da alfândega dos navios soltos e dos direitos de entrada dos navios na Bahia.

Desta forma, a alternância entre as funções de contratador e fiador nos contratos e as diversas relações constituídas entre os homens de negócio podem ser considerados elementos constitutivos para o estabelecimento de uma rede de negócios, de acordo tanto com a incidência de cada um dos homens de negócio em cada uma dessas funções como com a alternância entre eles. Essa rede de relações demonstra a ligação comercial entre eles e o quanto há de investimento envolvido, conforme é demonstrado abaixo:

Gráfico I

Redes dos Homens de negócio que atuam nos contratos:

1720-1750¹⁶⁵

A partir da seleção dos contratos e da organização de seus negociantes, contratadores e fiadores, e dos dados dos contratos demonstrados nas tabelas III e IV podemos perceber que suas relações resultaram em três redes. Os círculos sobre os nomes dos homens de negócio representam a quantidade de capital investido por cada um, quer seja na posição de contratador, quer seja na posição de garantia de pagamento das quantias das arrematações dos contratos. A linha é relação entre eles, contratador e fiador. A parte mais escura da linha diz o fluxo, e está mais próxima do contratador. Analisaremos a seguir cada uma separadamente para maior visualização¹⁶⁶.

¹⁶⁵ Os dados para confecção das redes estão contidos em: AHU. CU. Mapa dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino. Cód. 1269 e em André F. de M. e Paiva. *Banco de dados dos Contratos do Conselho Ultramarino*. André F. de M. e Paiva. Maximiliano Mac Menz (orientação). Fapesp, 2012.

¹⁶⁶ Crédito para confecção das redes: Carlos Eduardo Galhardo, doutor em Física pela Universidade Federal Fluminense. Os valores de referência para determinação dos investimentos é resultado da soma dos valores investidos na posição de contratador e fiador por cada um dos homens de negócio e estão reunidos na tabela do Anexo I.

Gráfico II

A rede de Manoel Correa Bandeira

A primeira e menor rede envolve João da Silva Braga, Manoel Correa Bandeira, Joseph Pereira da Costa e Eugênio da Silva. De acordo com os tamanhos dos círculos, aquele que aparece como maior investidor é Manoel Correa Bandeira, com um investimento de 79.350\$000 réis como contratador e 21.600\$000 como fiador. Ele também é o responsável pela arrematação de mais contratos dentro da rede. Como menor investidor, Eugenio da Silva, com 21.600\$00 réis, como contratador. O ramo de atividade desta rede foi o estanco do tabaco nos anos 1728-1730 e 1732-1734.

Gráfico III

A rede de Estevão Martins Torres

Neste caso, há maiores valores envolvidos se compararmos com o caso acima, e dentre os três grandes investidores destaca-se Jorge Pinto de Azeredo, contratador dos dízimos em Vila Rica, Sabará, Serro Frio e Sertão entre 1738 e 1740, contratador das entradas do caminho novo em 1745 e fiador do contrato dos direitos dos escravos que

do Rio de Janeiro vão para as minas em 1739 e da dízima da alfândega do Rio de Janeiro, entre 1744 e 1746. Nessa rede surge como aquele que mais arrematou contratos a figura de Manoel Barbosa Torres, que comprou quatro contratos no período entre 1720 e 1750 e realizou um investimento na posição de contratador no valor de 652.800\$000 réis. Estevão Martins Torres foi aquele que foi fiador mais vezes nos contratos, quatro, de acordo com o gráfico.

Gráfico IV

A rede de Antonio Marques Gomes e Jeronimo Lobo Guimarães

Visualizamos agora a maior delas, e dois negociantes são o elo de ligação entre os dois grupos aparentes: Antonio Marques Gomes e Jeronimo Lobo Guimarães. Ambos também foram aqueles que mais cabedais investiram no total e que mais contratos arremataram, o primeiro realizou um total de investimento de 390.300\$000 na condição de contratador e uma quantia ainda maior, 900.990\$000 como fiador, totalizando 1.291.290\$000 réis. Jeronimo Lobo Guimarães, aquele que mais vezes garantiu o pagamento dos contratos foi o próprio Antonio Marques Gomes o que demonstra nesse caso que seriam os dois os administradores principais dessa rede.

Ao analisarmos as relações entre os homens de negócio e os valores correspondentes às suas atividades percebemos que temos nessas redes três indivíduos

que se destacam: Jorge Pinto de Azeredo, José Ferreira da Veiga, ambos atuantes numa mesma rede e marcados por uma atuação mais voltada a região das Minas Gerais e Antonio Marques Gomes, que se destaca em sua rede pela quantidade de investimentos, consideravelmente maior do que outros membros de seu núcleo. Sua atuação já se caracteriza por uma maior variedade, com negócios no Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Sua presença também é a mais longa no período abordado nessa pesquisa. Sua primeira participação ocorreu em 1724, como contratador dos dízimos reais da Bahia e a última em 1749, como fiador de João Francisco no contrato de aguardentes da terra da Bahia e vinhos de mel.

2.3. A prática dos contratos: investimentos e negócios na primeira metade do XVIII

Algumas condições foram favoráveis a ampliação da prática no século XVIII, e entre elas figura principalmente a extração aurífera na região de Minas Gerais. A novidade do ouro fez com que as atenções se voltassem para o Brasil e para a região e que se multiplicassem os interessados por participar, de alguma forma, das vantagens advindas da mineração. Fosse passando a viver diretamente nas minas¹⁶⁷, fosse através do controle das entradas¹⁶⁸ ou mesmo por qualquer atividade comercial fomentada pelo achamento do metal.

¹⁶⁷ Cf. Laura de Mello e Souza. *Desclassificados do Ouro: a pobreza mineira no século XVIII*. Rio de Janeiro: Graal, 1982; a autora trabalhará com a com as migrações daqueles que buscavam a região das gerais em busca de riqueza e ascensão social, mas que encontraram não isso, mas desclassificação e a confirmação do sistema escravista numa sociedade de extremos bem definidos.

¹⁶⁸ Sobre os contratos para recolhimento dos direitos pela entrada na região mineira, podemos citar alguns trabalhos: Sofia Lorena Vargas Antezana. *Os contratadores dos caminhos do ouro nas Minas setecentistas: estratégias mercantis, relações de poder, compadrio e sociabilidade (1718-1750)*. Belo Horizonte, 2006. Dissertação de Mestrado. 168 p. (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Minas Gerais, 2006. Felipe Rodrigues de Oliveira. *Por homens e caminhos: o contrato das entradas e o comércio nas Minas (1762-1789)*. Juiz de Fora, 2009. Dissertação

Trabalhamos com a ideia de que a mineração provocou um estímulo em áreas centrais da economia colonial. Houve um aumento da preocupação da Coroa com o controle e ampliação da Alfândega, inclusive com realização de obras para melhorias estruturais, que pudessem conter os descaminhos das dízimas¹⁶⁹; cresce também a demanda por mão de obra, o que alimenta o tráfico de escravos e provoca um grande aumento no número de escravos embarcados em direção ao Brasil de 1.033.500 negros, na primeira metade do XVIII, contra os 550.350 dos cinquenta anos anteriores,¹⁷⁰ além no crescimento dos negócios do tabaco, que alimentava o escambo de negros na África.

171

Com o crescimento dessas áreas, o interesse dos homens de negócio na participação dessas atividades também aumenta, já que levamos em consideração que a ampliação das atividades coloniais poderia levar ao crescimento de seus lucros e cabedais. Nesse sentido, a prática dos contratos surge como forma de participação nos negócios da colônia, que ao mesmo tempo era marcada pela limitação imposta pelos valores necessários para investimento, que ainda subiam acompanhando a evolução dos ganhos.

Veremos agora a representação da variação dos valores dos contratos na Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco. Escolhemos os contratos relativos à Alfândega em frotas e navios soltos e às dízimas reais para visualização da importância de cada um dos portos e capitanias frente aos leilões de contratos realizados no Conselho Ultramarino.

de Mestrado. 199 p. (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2009.

¹⁶⁹ Sobre a Alfândega do Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII: Valter Lenine Fernandes. *Os contratadores e o contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (1726-1743)*. Rio de Janeiro, 2010. Dissertação de Mestrado. 217 p. (Mestrado em História das Instituições) – Programa de Pós-Graduação em História das Instituições. UNIRIO, 2010.

¹⁷⁰ Os dados foram aproximados e arredondados e foram coletados na base “*The Trans-Atlantic Slave Trade Database*”, disponível online pelo endereço: <http://www.slavevoyages.org>

¹⁷¹ Sobre o tabaco: Jean Baptiste Nardi, *A história do fumo brasileiro*. Rio de Janeiro: Associação Brasileira da Indústria do Fumo, 1985 e _____. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996.

Gráfico V

Fonte: Livro de Registro dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino. Cod. 297; André F. de M. e Paiva. Banco de dados dos Contratos do Conselho Ultramarino. André F. de M. e Paiva. Maximiliano Mac Menz (orientação). Fapesp, 2012

De acordo com o gráfico, os valores de arrematação dos dízimos reais da Bahia sofreram queda no período. Uma oscilação de valores ocorre na arrematação da alfândega em frotas, que caiu em 1731, recupera com valor ainda mais alto em 1732, passando por outra queda a seguir. Em 1744 atinge seu maior valor, 380.700\$000 réis. Também há variação, marcada pela alternância de valores, no contrato da Alfândega da Bahia em navios soltos. Vejamos o caso de Pernambuco:

Gráfico VI

Fonte: Livro de Registro dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino. Cod. 297; André F. de M. e Paiva. Banco de dados dos Contratos do Conselho Ultramarino. André F. de M. e Paiva. Maximiliano Mac Menz (orientação). Fapesp, 2012

Em Pernambuco, os valores para arrematação dos direitos da alfândega dos navios soltos, este referente Pernambuco e Paraíba são menores do que para as outras capitanias, quando comparamos com Bahia ou Rio de Janeiro, como veremos a seguir. Os valores dos dízimos reais basicamente se mantêm entre 1724 e 1732, com uma queda relevante em 1736, mantendo-se nos anos seguintes sem alta significativa.

Gráfico VII

O caso do Rio de Janeiro é emblemático no ponto de vista de aumento do valor de arrematação da dízima da alfândega. Comparando com Bahia e Pernambuco, os valores aparecem muito maiores, num quase que frequente crescimento, a exceção de dois momentos de queda – em 1732 e em 1748. Esses aumentos e valores demonstram a ascensão do porto do Rio de Janeiro a partir da mineração como o principal porto do Brasil, já que a proximidade deste porto com as áreas mineradoras permitem mais rapidez no processo de chegada ou saída das mercadorias.

Dentre todos esses contratos e de outros arrendados no Conselho Ultramarino percebemos que em Lisboa era possível ter acesso aos contratos mais rendosos e, também, aos mais caros. Os valores são mais altos, e variam de acordo com as possibilidades de ganho e também com o capital que os homens de negócio dispunham. De certa forma, esses contratos mais valiosos acabavam por se concentrar na mão de um

mesmo grupo de comerciantes, que se alternam como vimos anteriormente na tabela IV. Os contratos, digamos, menores sobravam para negociantes com menos cabedais¹⁷².

Mas os contratos não são uma prática exclusiva da região mineradora, apesar do século XVIII estar convivendo diretamente com a novidade do ouro e as muitas consequências da extração do ouro nas Gerais. O interesse em participar dos ganhos da colonização também se apresentava em outras regiões. Não era para menos, aos olhos dos homens de negócio, participar dos lucros do comércio colonial, inseridos nas tramas do monopólio português, aparentava ser um negócio impossível de dar errado. No entanto, pensar que os lucros eram inevitáveis podia acabar se tornando uma grande decepção. Miriam Ellis demonstrou uma desses casos: os contratadores da baleia na Bahia Domingos Ferreira, Inácio de Velasco e Antonio Pereira Barbosa, todos arrematantes na segunda metade do XVII, tiveram grandes prejuízos, pois o resultado da pesca não conseguiu sobrepor o valor investido para arrematação do contrato e nos investimento para sua realização¹⁷³.

Riscos como esses eram reais, já que a própria constituição do contrato possibilita precipitações como essas. Isso porque a Coroa a partir do sistema de contratos criou uma estrutura financeira capaz de fazer frente aos interesses privados. Segundo Braudel, o arrendamento dos monopólios régios proporciona o pagamento antecipado do montante previsto no contrato, ficando garantida a parte da Coroa e o restante, para aqueles que o administravam¹⁷⁴. Portanto, se podemos falar em segurança de ganhos, ela está mais para o Estado português, que ainda impõe a garantia do fiador, do que para o próprio comerciante.

¹⁷² Utilizamos a ideia de uma hierarquia dos contratos presente em Jorge Pedreira. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Lisboa, 1996. Tese de (Doutorado em Sociologia Histórica), Faculdade de Ciências Sociais e Humanas/Universidade Nova de Lisboa.

¹⁷³ “Inácio de Velasco (1672-1675), por exemplo, com a captura de somente cinco baleias pequenas, no primeiro ano do contrato, que renderam 1.500 cruzados, sofreu prejuízo de mais de 8.000 cruzados investidos em preparativos para a pesca e deixou de auferir uma renda anual montante a 14.000 cruzados. No segundo ano, continuaram as perdas; das 22 baleias arpoadas apurou-se somente 11.000 cruzados, ou seja, 500 cruzados por baleia”. Myriam Ellis. *Comerciantes e Contratadores do Passado Colonial*. In: *Revista do IEB* (24), 1982. p. 107.

¹⁷⁴ Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo. Séculos XV-XVIII. Vol. 2: Os jogos das trocas*. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 482.

Mesmo com todos os riscos, o espírito empreendedor e a vontade de poder participar dos negócios permanecem. Helen Osório¹⁷⁵ demonstra a formação de um grupo mercantil no sul na segunda metade do XVIII, início do XIX. Destacava-se o contrato dos dízimos, que havia se desligado de São Paulo em 1773, aquele ligado à farinha de mandioca e a carne, do contrato do Registro de Viamão, que levava gado para o sudeste e o do quinto dos couros e gado em pé. A autora demonstra os vínculos entre esses negociantes e os do Rio de Janeiro, que dominavam os leilões e os utilizavam como ramistas nos negócios. Desta forma, os contratos constituíam novamente como um instrumento de acumulação e influência.

Nessa perspectiva, surgem estudos mais recentes que, como esse, trata de negociantes e grupos mercantis específicos. A historiografia tem demonstrado um interesse maior nos homens de negócio da época colonial, na forma de sua atuação e nas redes que acabam por construir. Destacam-se alguns trabalhos como as dissertações de Luís Antônio Araújo¹⁷⁶ e Alexandra Maria Pereira¹⁷⁷. O primeiro desenvolve a trajetória de João de Souza Lisboa, que no período compreendido entre 1750 e 1765 arrematará os contratos de dízimos e passagens. Analisando o Livro de Conta Corrente desse homem de negócio, o autor percebe que há um crescimento das rendas quando João Lisboa se envolve com os contratos régios. Já Alexandra Pereira vem desenvolvendo pesquisa acerca de um dos contratadores presentes na primeira metade do século XVIII, Jorge Pinto de Azeredo. Nascido em Portugal, viaja rumo às Minas e lá se consolida enquanto homem de negócio, retornando ao Reino pouco mais de dez anos depois, prosseguido com seus negócios.

O exemplo de Jorge Pinto de Azeredo se enquadra na abordagem que aqui pretendemos. No universo dos contratos, arremata contratos dos dízimos de Vila Rica,

¹⁷⁵ Helen Osório. Comerciantes do Rio Grande de São Pedro: formação, recrutamento e negócios de um grupo mercantil da América portuguesa. Universidade Federal do Rio Grande do Sul – *Revista Brasileira de História*. São Paulo: v. 20, no. 39, p. 115-134. 2000.

¹⁷⁶ Luis Antônio Silva Araújo. *Contratos e Tributos nas minas setecentistas: um estudo de caso – João de Souza Lisboa (1745-1765)*. Niterói, 2002. Dissertação de Mestrado. 163 p. (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense, 2002.

¹⁷⁷ Alexandra Maria Pereira. *Um mercador de Vila Rica: atividade mercantil na sociedade do ouro (1737-1738)*. Juiz de Fora, 2008. Dissertação de Mestrado. 171 p. (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2008.

que vigora de 1738 até 1741. No mesmo ano, ainda arremataria mais dois contratos: o dos dízimos das comarcas de Sabará, Serro Frio e Sertão e o da comarca do Rio das Mortes¹⁷⁸. De acordo com Alexandra Pereira, em 1737¹⁷⁹, Jorge Pinto de Azeredo teria regressado à Lisboa, o que nos faz concluir que ele passa a administrar seus negócios diretamente do Reino. Além desses três, arrematou em 1745 o contrato do caminho novo e caminho velho do Rio de Janeiro para as minas. Mas sua atuação não se restringe a função de contratador, sendo fiador de mais quatro contratos: direito dos escravos que do Rio de Janeiro iam para Minas, em 1739, dízima da alfândega do Rio de Janeiro, em 1745, ambos de José Ferreira da Veiga, contrato das passagens do Rio das Mortes, também em 1745, arrematado por José Rodrigues de Aguiar – que tinha como procurador José Ferreira da Veiga, e por fim, o contrato do subsídio dos vinhos e aguardentes de Pernambuco, de Domingos Gomes da Costa¹⁸⁰.

Laércio Honda¹⁸¹ também manteve o foco num negociante específico, Francisco Pinheiro. Seu exemplo torna-se significativo por administrar seus negócios em diversas áreas do Império português sem ter saído de Lisboa. Para tal, utilizava-se de representantes comerciais que, estes sim, habitavam fora de Portugal. Sua área de atuação não se restringia em apenas uma atividade, mas a variedade surge como outro aspecto marcante, confirmando a ideia de que não havia intenção por parte desses homens de negócio em especializar-se em algum ramo ou atividade específica. Francisco Pinheiro era um comerciante morador de Lisboa que conseguiu juntar ganhos trabalhando numa rede de distribuição de mercadorias que envolviam não só a América portuguesa, na região nordeste, sudeste, Mato Grosso e Colônia do Sacramento, como também a Europa, a África e a Ásia.

¹⁷⁸ André F. de M. e Paiva. *Banco de dados dos Contratos do Conselho Ultramarino*. André F. de M. e Paiva. Maximiliano Mac Menz (orientação). Fapesp, 2012.

¹⁷⁹ Alexandra Maria Pereira. *De caixeiro a contratador: o caso do português Jorge Pinto de Azeredo*. In: IV Conferência Internacional de História Econômica & VI Encontro de Pós-Graduação em História Econômica. São Paulo, 2012.

¹⁸⁰ AHU. Livro de Registro dos contratos reais do Conselho Ultramarino cod. 297 r. 211.

¹⁸¹ Laércio Honda. Francisco Pinheiro: *As atividades de um comerciante de grosso trato na América portuguesa (1703-1749)*. Campinas, 2005. Dissertação de Mestrado. 127 p. (Mestrado em História Econômica) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica. Universidade Estadual de Campinas, 2005.

O caso de Francisco Pinheiro não foi o único. Há outros casos de homens de negócio que controlavam seus negócios a partir do Reino com auxílio de procuradores. Era comum o uso dessas procurações, e dessa forma, também se tornava possível que houvesse uma maior variação das atividades comerciais não só daquilo que era efetivamente negociado, mas também possibilitava uma ampliação do espaço geográfico de atuação desses negociantes.

Vejamos o caso de Jerônimo Lobo Guimarães: entre os anos de 1724 e 1729 atuou em nove contratos, o das contribuições da nau guarda costas, da dízima da alfândega de Pernambuco e Paraíba, dos dízimos reais da Bahia, dos direitos dos escravos que entram na Bahia e no Rio de Janeiro vindos da Costa da Mina e Cabo Verde e dos direitos dos escravos que vão para as minas do ouro dos portos da Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco e Paraíba. Além disso, foi fiador de Antonio Marques Gomes no contrato das aguardentes e vinhos de mel da Bahia. E ao que parece, nunca deixou Lisboa¹⁸². Atuar em todos eles só seria possível a partir de procuradores, como Luís de Souza Guimarães e Simão Lobo Guimarães¹⁸³ na Bahia, e Manoel Fernandes Quaresma no Rio de Janeiro¹⁸⁴.

O caso de Manoel Correia Bandeira¹⁸⁵ demonstra ainda mais essa preocupação em ter procuradores em cada local que possuísse negócios. Em sua procuração, de 19 de setembro de 1724 ele estabelece três procuradores em Pernambuco, Francisco Antunes de Araújo, João Gonçalves Reis e Francisco Casado de Lima, três na Bahia, Álvaro

¹⁸² Há sempre referência de Jerônimo Lobo Guimarães como “*homem de negócio deste reino*” ou “*homem de negócio da praça de Lisboa*” ou mesmo “*morador de Lisboa*”. Cf. NA. Alfândega da Bahia. Cod. 143 p. 160v.-161; p. 164; p.171; AHU. CU. 005. Cx. 14. D. 1219; Cx. 20. D. 1753. Etc.

¹⁸³ Simão Lobo Guimarães veio a ser contratador das baleias da Bahia em 1729. Cf. AHU. Livro de Registro dos contratos reais do Conselho Ultramarino cod. 297

¹⁸⁴ Cf. *Procuração de Jerônimo Lobo Guimarães em 4 de setembro de 1724, cavaleiro professo da Ordem de Cristo homem de negócio da praça de Lisboa e nela morador de frente do Cais de Santarem diante do arremate do contrato do direito de escravos da Bahia [...]* . ANRJ. Alfândega da Bahia. Cod. 143 p. 161v.

¹⁸⁵ Manoel Correa Bandeira foi contratador dos dízimos reais de Pernambuco (1724-1726), do estanco do tabaco no Rio (em 1728-1730 depois em 1732-1734) e foi fiador de Eugênio da Silva no contrato dos donativos das caixas e tabacos que iam da Bahia para o Reino (1728-1730). Também há indícios que esteve sempre em Lisboa. Cf. AHU. Livro de Registro dos contratos reais do Conselho Ultramarino cod. 297 r. 211 e ANRJ. Alfândega da Bahia. Cod. 143 p. 169.

Pinto de Azevedo, Miguel de Passos Dias e Manoel Fernandes da Costa, um na Paraíba, José Gomes da Costa, três no Rio de Janeiro, André Gomes Correa, Domingos Correia Bandeira e Pedro Barreiros¹⁸⁶, e por fim, dois no Maranhão, Capitão Diogo Pero e João Batista de Souza.

No caso dos dois contratadores comentados acima, ambos possuíam obrigações entre si, e de certa forma, foram parceiros em seus negócios. Em 28 de maio de 1723, antes mesmo da arrematação do contrato da contribuição para Nau Guarda Costas, ocorrida em 6 de setembro deste mesmo ano, ambos já acordaram um contrato de obrigações em Lisboa, a respeito dos negócios de fardas e panos¹⁸⁷, quando Manoel Correia Bandeira surge como sócio de Jeronimo Lobo Guimarães. No mesmo ano, eles se encontrariam novamente no Conselho Ultramarino para arrematação do primeiro contrato de ambos¹⁸⁸.

Contratador da dízima da alfândega do Rio de Janeiro a partir da arrematação ocorrida em 1721, com duração de 3 anos, José Ramos Silva, também morador de Lisboa, nomeia como procuradores no Rio de Janeiro uma série de religiosos, dentre eles dois padres jesuítas e três religiosos da ordem de São Bento. Além deles, homens de negócio da praça do Rio de Janeiro também são nomeados, mas como segunda opção¹⁸⁹.

Como podemos perceber nesses casos, a atuação desses homens de negócio é bastante semelhante, confirmando a definição hierarquia interna do meio comercial, defendida por Jorge Pedreira. Essa hierarquia se demonstra no acesso ao mundo dos contratos, sendo fator definidor na formação de uma elite entre os comerciantes¹⁹⁰. Além disso, essa prática possibilita que esses negociantes façam uso de mecanismos de crédito, apoiados nos seus conhecimentos pessoais e na confiança na capacidade do

¹⁸⁶ ANRJ. Alfândega da Bahia. Cód. 143 p. 169v.

¹⁸⁷ Instrumento de contrato e obrigação. ANTT. Registros Notariais de Lisboa. Cx. 40 L. 520. p. 81.

¹⁸⁸ O contrato da contribuição para a Nau Guarda Costas foi o primeiro contrato arrematado por Jeronimo Lobo Guimarães e também a primeira vez que Manoel Correia Bandeira figura na prática dos contratos, como fiador. ANTT. Livro de Registro dos contratos reais do Conselho Ultramarino cod. 297 r. 211

¹⁸⁹ ANRJ. Alfândega da Bahia. Cód. 143 p. 111.

¹⁹⁰ Jorge Pedreira. *Op. Cit.* p. 117.

outro em pagar sua dívida, onde o não pagamento afetava negativamente a reputação do devedor¹⁹¹.

Alguns comerciantes, no entanto, acumulavam dívidas. No caso de Estevão Martins Torres e seus herdeiros, essas dívidas para com a Fazenda Real chegaram ao somatório de 252.824\$677 ¹⁹². Se considerarmos que os valores investidos por esse contratador nos sete contratos que participou ao longo de nove anos, perceberemos que os gastos foram altos o suficiente para que este não conseguisse honrar seus pagamentos integralmente com a Fazenda Real. ¹⁹³ E seu caso não é único, já que o mesmo documento irá declarar as dívidas de outros negociantes, como Antonio Marques Gomes. No quadro abaixo, podemos perceber os valores referentes aquilo que foi determinado para pagamento no momento da arrematação dos contratos e o quanto restou de dívidas à Fazenda Real:

Tabela V

Antonio Marques Gomes: Valor de arrematação e dívidas contraidas
frente à Fazenda Real

Contrato	Valor	Dívidas
Baleias da Bahia	77.820\$000	8.049\$025
Dizimos Reais da Bahia	216.150\$000	6.353\$330
Total	293.970\$000	14.420\$355

Fonte: Livro de Registro dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino. Cód. 297.

Portanto, há de se ressaltar as dificuldades que estes homens de negócio enfrentavam, levando-nos ao questionamento da lucratividade da participação nos monopólios da metrópole. A percepção de suas dívidas e da proporção delas frente aos investimentos e possíveis ganhos nos permite perceber os riscos inerentes a essas práticas comerciais tão comuns na época moderna. Se os riscos eram menores para o

¹⁹¹ Raphael Freitas Santos. O ouro e a palavra: endividamento e práticas creditícias na economia mineira setecentista. In: Angelo Alves Carrara (org.). *À vista ou à prazo: comércio e crédito nas Minas Setecentistas*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2010. p. 71-89.

¹⁹² Livro de Registro dos contratos reais do Conselho Ultramarino. Cod. 297 p. 140.

¹⁹³ Valor total de investimentos: 887.319.000,00 réis. O somatório dos valores é referente aos de arrematação dos sete contratos aos quais ele participou, fosse como contratador ou fiador.

outro lado dessa moeda, a Coroa, mesmo assim existe a preocupação com os descaminhos e desobediências. Isso porque as perdas comerciais que recaem sobre os contratadores também recaem de certa forma, sobre ela.

2.4. O monopólio no Atlântico: descaminhos e desobediências.

Como vimos, a prática de contratos envolvia uma série de atividades, que vão desde a extração do pau-brasil, o estanco do tabaco, as frotas e navios soltos, pesca da Baleia, escravos, entradas, exploração de diamantes, cobrança de tributos. E a partir dos contratos, era reafirmada a posição centralizadora do governo português¹⁹⁴, que “terceiriza” os negócios configurando “*o monopólio do comércio das colônias [...] a essência do sistema colonial e sua preservação o principal objetivo da política colonial*”¹⁹⁵. Esse monopólio configura enquanto mecanismo de transferência de capital da colônia para a metrópole e visto como prioridade durante a colonização se dava não só a partir da articulação entre a Coroa e os contratadores como também de mecanismos de coerção, a exemplo da cobrança dos dízimos, que possui inicialmente um caráter religioso, onde o não pagamento além de possibilitar abertura de processos judiciais, resultava na ameaça de excomunhão¹⁹⁶.

¹⁹⁴ Sobre o papel central do Rei e governo português: “Só o poderoso braço de um Rei magnânimo, um príncipe benéfico, verdadeiro pai da pátria, e dos seus vassalos, é que poderia restabelecer, e elevar ao maior ponto de grandeza o comércio” In: Raimundo José de Souza Gaiozo. *Compêndio Histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão*. p. 4.

¹⁹⁵ Miriam Ellis. *Op. Cit.* p. 98.

¹⁹⁵ Maria Odila Silva Dias. A interiorização da metrópole 1808-1853. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). *1822 Dimensões*. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 1986. p. 98.

¹⁹⁶ Luís Antônio Silva Araújo. Contratos e tributos nas Minas Setecentistas: o estudo de um caso – João de Souza Lisboa (1745-1765). Niterói, 2002. 165 p. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal Fluminense, 2002. p. 56. Outra análise nesse sentido evidencia os mecanismos informais de dominação, e como as relações de parentesco e compadrio entre os comerciantes contribuíram para a interiorização dos interesses da metrópole. Cf. Júnia Furtado. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo: Hucitec, 1999.

Apesar de o monopólio ser um desejo do governo português e parte fundamental do sentido da colonização¹⁹⁷, no que tange essa transferência dos produtos coloniais, do capital produzido na colônia para a metrópole, era sobre o comércio e a navegação que recaíam as preocupações. Da mesma forma que há esforços centrífugos, há interesses particulares que conduzem para o lado contrário e não são poucos os episódios de descaminhos e desobediências às determinações régias.

Tentativas de controle do comércio e manutenção do monopólio são frequentes e no que se refere ao comércio ultramarino, as ações iniciavam nos portos. Depois do início da extração aurífera, a preocupação era que o ouro fosse levado nos navios para a costa da África e lá servir de moeda de troca no comércio. Em 1º de julho de 1730 é assinada uma lei que impõe as licenças para os navios que circulam no Atlântico entre o Brasil e a Costa da Mina, nesta forma:

“Faço saber aos que esta minha ley virem, que por estar informado de frequente extração de Ouro, e moeda que se costuma fazer nas embarcações que dos portos do Brasil navegam para a Costa da Mina sem que baste a impedi-la as penas impostas na Ordenação do Livro Quinto título cento e treze, pela facilidade que ha de se poder embarcar furtivamente, e dificuldade de se achar depois de embarcado [...] Ei por bem ordenar que nenhuma embarcação de qualquer parte que seja possa navegar dos portos do Brasil para a Costa da Mina, ainda que seja para os portos da mesma costa, e da África, pertencentes ao domínio desta Coroa, nem ainda receber carga alguma para este efeito, sem que proceda licença ao vice rei, ou Governador da capitania donde houver de sair”¹⁹⁸

A partir de então, todos os navios deveriam ser verificados, para que não levassem ouro ou grandes quantidades de fazendas, mas apenas aquilo que fosse

¹⁹⁷ Segundo Caio Prado Jr., o sentido da colonização residiria no fornecimento dos gêneros tropicais e minerais da colônia para o comércio europeu. Cf. Caio Prado Jr. *Formação do Brasil Contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1995.

¹⁹⁸ BNPT. Antonio Delgado da Silva. Coleção da Legislação Portuguesa. MF 01.

necessário para o resgate de escravos. No entanto, a partir de então os navios acabavam demorando mais nos portos, provocando reclamações dos mestres dos navios:

“Diz Manoel Moreira de Sampaio, que lhe fretou um bargantim chamado Santa Maria de que é mestre Salvador Pereira para Ilha de São Thiago e Cacheu, e que de volta para esta cidade com a carga que se lhe oferecer, como consta da escritura de seu fretamento junta, [...] como vossa majestade costuma mandar passar provisão ou ordens como o que se tem feito a outros navios para que o ouvidor e governador e capitão mor das ditas praças aonde o dito bergantim descarregar [...] o não impeçam passado o tempo de seu fretamento pois lhe serve de grande prejuízo qualquer demora que haja pela condição da escritura ter de lhe pagar quatro mil reis por dia de mais do dito fretamento.¹⁹⁹”

Além do problema dos carregamentos dos navios com ouro, outra preocupação se mostra recorrente: os negócios com os estrangeiros, que era proibido por lei, de forma que *“o que parece razão e justiça e para exemplo de nenhuma sorte deve ficar sem castigo o tal transgressor das leis ele e seus sócios na feitura de negócios com os estrangeiros”*²⁰⁰. No entanto, eram recorrentes as denúncias e reclamações acerca dessa lei, que valia para os governadores e funcionários do governo, e a principal reclamação era a dificuldade em observar a lei por causa da demora das frotas. Em carta do ouvidor mor Braz Brandão:

“Os moradores argumentam que os prejuízos em observância da lei de proibição do comércio com navios estrangeiros [...] argumentam a fome e a falta de mantimentos [...] a lei que proíbe o comércio com os estrangeiros nas conquistas não compreende os moradores da Ilha de São Tomé e Cabo Verde, praça Cacheu e Costa da Guiné, por este lhe ser permitido [...] ficando porém a nova lei que proíbe o comércio aos

¹⁹⁹ AHU. CU. Cabo Verde. Cx. 10 Doc. 62.

²⁰⁰ Carta do governador Seraphim Teixeira Sarmiento de Sá, em 1 de julho de 1720. AHU. CU. Cabo Verde. Cx. 10 D. 7.

governadores e mais cabos militares, ministros e oficiais de justiça e fazenda”²⁰¹

Os atrasos das frotas²⁰² e a intensa presença de navios estrangeiros provocaram que o governador da Ilha de Cabo Verde pedisse dois anos depois um aumento dos soldos para que se compensasse as dificuldades²⁰³. As acusações e denúncias de desobediência aparecem como no caso do governador de São Tomé, Bartolomeu da Costa Ponte que acusou o ouvidor geral Lucas Pereira de Araújo e Azevedo de negociar com os franceses e ingleses²⁰⁴. A resposta do ouvidor vem logo a seguir, argumentando novamente sobre as dificuldades de se esperar as frotas portuguesas²⁰⁵.

Havia vantagem na prática do comércio com os estrangeiros, além de se mostrar como uma possibilidade mais rápida do que os navios portugueses, os produtos ainda chegavam à maioria das vezes à costa da África com preços melhores do que aqueles oferecidos pelos negociantes dos navios das frotas:

“estes moradores chegam a alcançar por tempos como o presente em que se experimenta de todos a maior carestia e falta com a de navios desse reino, a qual cada vez se vai mais sentindo pois só deste que eu vim, agora aqui estou com tão poucas fazendas que estão em preços nunca vistos [...] o que tudo se encaminha para que o gentio procure ir buscar os ditos ingleses”.²⁰⁶

²⁰¹ AHU. CU. Cabo Verde. Cx. 10 D. 10.

²⁰² Sobre a demora das frotas: AHU.CU.Cabo Verde. Cx. 10 D. 62

²⁰³ AHU.CU. Cabo Verde. Cx. 10 D. 36.

²⁰⁴ AHU.CU. São Tomé Cx.4 D. 54

²⁰⁵ Idem. D. 57.

²⁰⁶ O problema também existe em Angola, como no caso desse documento, ingleses que vão para a Costa de Loango atrás dos escravos e de vender suas fazendas, porque, nas palavras de Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho: “como eles costumam fazê-lo [comércio] com mais liberdade e larguesa pela barateza dos seus gêneros e roupas da Índia”. Cf. AHU. CU. Angola. Cx. 21 D.3, 54. As preocupações das cartas régias dirigidas ao governador de Cabo Verde são recorrentemente os negócios mantidos com os navios estrangeiros e a negociação de mantimentos e tecidos. Cf. AHU. CU. Cartas de Cabo Verde e São Tomé. Cód. 486. p. 21, 24, 32.

A grande maioria das fazendas importadas pelos portugueses e revendidas nas áreas de conquista era de origem inglesa, e por isso, representava um grande prejuízo para a Coroa e negociantes portugueses a compra direta com os navios estrangeiros, já que prejudicava a arrecadação dos impostos e o monopólio desse comércio. Esse tipo de negociação permitia produtos mais baratos para os negociantes diretos, visto que eram comprados diretamente dos produtores e não possuíam intermediários e pagamentos de dízimas²⁰⁷.

Mas se por um lado a presença de navios estrangeiros era boa para a população, que aumentava as possibilidades de acesso a produtos manufaturados, alimentos e demais necessidades, por outro configuravam um risco para os homens de negócio que atuavam na região. A concorrência com os navios e negociantes estrangeiros acabava se mostrando uma concorrência desleal, principalmente do ponto de vista do preço dos produtos, muito mais baixos no caso estrangeiro. Daí a pressão por parte desses negociantes locais em fazer valer a lei de proibição do comércio com os estrangeiros.²⁰⁸

Se os homens de negócio da região se sentiam prejudicados pela presença estrangeira, o mesmo não acontecia com os negociantes que traziam os navios abarrotados de produtos do Brasil para a África. Para eles, a presença de ingleses, holandeses e franceses se mostrava como mais uma possibilidade de negócios. Como no caso relatado nesse parecer do Conselho Ultramarino, onde há o alerta das intenções de comercialização e de carregamento de uma quantidade maior de açúcar a ser vendido para estrangeiros na Costa da Minas pelos negociantes das frotas:

“que vossa majestade mande estranhar muito severamente ao Conselho de Fazenda do Estado do Brasil, o expediente que tomou dar licença a José Torres para poder embarcar para a Costa da Mina por negócio 150 caixas de açúcar sem atender ao considerável prejuízo que resulta ao comércio deste Reino e a fazenda de vossa majestade de semente liberdade e dando com este exemplo ocasião a que se abra uma porta de muito danosas conseqüências [...]”

²⁰⁷ Sobre a quantidade de exportações inglesas para Portugal e a preponderância de produtos têxteis: Alexandra Maria Pereira. Uma loja em Vila Rica. In: Angelo Carrara (org.) Op. Cit. p. 36-38.

²⁰⁸ AHU.CU. São Tomé. Cx. 5 D. 46.

E vai indicar a solução:

“[...] e para que se não continuem mais esta desordem que vossa majestade mande escrever ao vice rei que de nenhuma maneira consinta que nas embarcações que forem comercializar se leve mais açúcar que o que ia nelas antigamente e dê ordem que prontamente se paguem os direitos que havia de pagar a sim da entrada como da saída neste reino as ditas 150 caixas de açúcar.”²⁰⁹

Portanto, a grande preocupação que surge nesse contexto são os prejuízos ao monopólio e aos direitos do governo português resultantes das negociações diretas entre comerciantes das frotas e estrangeiros. Além do uso dos produtos resultantes da *plantation* no Brasil irem diretamente às mãos estrangeiras e não para Portugal e de lá, revendidos a outras nações²¹⁰.

Restava então a Coroa portuguesa impedir a presença de navios estrangeiros na costa da África, já que para ela o fim da presença estrangeira acarretaria numa segurança, mantendo seu monopólio no comércio. No entanto, expulsar holandeses, franceses ou mesmo ingleses dispensava um empreendimento que, ao que parece, a Coroa também não tinha o interesse em realizar, por fatores que incluíam os altos custos para construção e provimento de navios e arsenais de guerra:

“Danos que são de gravíssimo prejuízo ao comércio do Brasil e suas culturas e fabricas. [...] reconhecem que só a força nos poderá livrar das violências e roubos que os holandeses nos fazem na costa da mina. É porém inadmissível a forma com que os homens de negócio querem que se façam as represarias aos holandeses; por que pretendem que vossa majestade lhe dê uma fragata armada para eles [...] ao qual por este modo

²⁰⁹ AHU. CU. São Tomé Cx. 4 D. 81.

²¹⁰ “Mas porque esse negócio que fazem as embarcações da Bahia, Pernambuco, Paraíba e Rio de Janeiro com a Costa da Mina vai abrindo uma entrada muito larga para a ruína e perdição do comércio deste reino com o Brasil em prejuízo notório dos vassalos do reino e do rendimento da alfândega, consulados comboios e outras casas de direitos reais [...]” Idem.

mais seria uma guerra que represaria; e nunca se viu que os vassalos façam represaria e muito menos guerra”²¹¹

Nesta mesma carta, o governador propõe o oferecimento de uma fragata para que o Rei mande defender os navios portugueses que comercializam naquela costa. No entanto, não são realizadas medidas relevantes para a contenção da ação estrangeira, desdobram-se as reclamações sobre a sua atuação nas costas da Costa da Mina, Cabo Verde e São Tomé durante todo o período compreendido por essa pesquisa.²¹²

²¹¹ AHU.CU. São Tomé. Cx. 4 D. 68.

²¹² AHU. CU. São Tomé. Cx. 4 D. 81, 104, 106; Cx. 5 D. 18, 21.

3. O Contrato de Escravos

A prática dos contratos demonstrava não só uma forma da Coroa dividir o trabalho de colonização, através de concessões temporárias de exploração de determinado ramo ou atividade garantidas a partir de leilões, mas também uma maneira de participação dos homens de negócio na colonização. Assim, o sistema colonial tenderia a favorecer os comerciantes e grupos mercantis, que aumentariam seus cabedais, beneficiando-se desta forma do exclusivo colonial.

O ponto de partida para a caracterização da economia colonial é o conjunto da prática e das relações entre colônia e metrópole. Diante disso, destacamos a razão pela qual se processa a expansão européia e como se organizam as atividades produtivas: a partir da acumulação de ganhos conquistados pelas atividades direcionadas para produtos comercializáveis na economia central. Nessa perspectiva, produtos tropicais são preferidos, como açúcar, tabaco ou algodão, além de metais preciosos²¹³.

Para que a produção direcionada para o mercado europeu mantivesse um ritmo ajustado para as necessidades do sistema colonial e do setor de exportação, a utilização de meios de trabalho compulsório tornou-se um imperativo. Fernando Novais chamou esse momento de “*renascimento da escravidão*”²¹⁴ quando o uso de mão de obra escrava se expandiu nas áreas colonizadas alimentando o tráfico negreiro, um dos setores mais rentáveis do comércio colonial. E é a essa parte que nos dedicaremos neste capítulo.

Em outro momento deste trabalho nos dedicamos a compreender o uso da mão de obra escrava e o tráfico negreiro. Agora seguiremos pensando o tráfico do ponto de vista econômico, como um ramo de negócio, extremamente lucrativo, principalmente se

²¹³ Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1986. p. 88-97.

²¹⁴ Ibidem. p. 98. O autor usará essa expressão por afirmar que “*quando a civilização ocidental dava exatamente os passos decisivos para a supressão do trabalho compulsório, e para a difusão do trabalho livre, isto é, assalariado [...] enquanto na Europa dos séculos XVI, XVII e XVIII transitava-se da servidão feudal para o trabalho assalariado, que passou a dominar as relações de produção a partir da revolução industrial, no Ultramar, isto é, no cenário da europeização do mundo, o monstro da escravidão mais crua reaparecia com uma intensidade e desenvolvimento inéditos.*”

pensarmos que a demanda por mão de obra para o trabalho nas lavouras, áreas mineradoras e demais atividades no Brasil estenderam-se desde o século XVI até o XIX. Analisar numa estrutura que perdurou mais de quatrocentos anos e não pensá-la inserida nos moldes da exploração colonial e das necessidades por ela impostas configura-se um equívoco, dada a complexidade de sua relação com o modo de colonização utilizado pelos portugueses.

O uso de mão de obra escrava se justificou por sua importância frente ao elemento mercantilista, que comanda o processo colonizador de tal forma que sua implementação está relacionada aos mecanismos do Antigo Sistema Colonial, que visa promover a primitiva acumulação capitalista na economia européia. O escravismo trata-se não de uma opção, mas de uma imposição do empreendimento colonizador²¹⁵.

Se trabalhamos com a ideia que a produção colonial possui um papel importante para acumulação de alguns grupos e redes mercantis, necessariamente chegamos a algumas áreas-chaves, do ponto de vista daquilo que é produzido e do modo de produção implementado: os produtos necessários para o provimento do mercado europeu e a mão de obra escrava. Assim, a produção se configura como eixo da colonização, sendo o outro certamente o trabalho escravo, não apenas do ponto de vista de mão de obra, mas também da forma com a qual essa mão de obra chega ao Brasil: a compra e venda de mão de obra escrava é, sem dúvida, uma das atividades mais importantes e lucrativas da época colonial.

Em todas as abordagens acerca do trabalho escravo há, portanto, esse ponto comum: a lucratividade²¹⁶. Os ganhos eram extensos e chamava a atenção dos homens de negócio que buscavam oportunidades, principalmente negociantes do ramo dos

²¹⁵ Ibidem p. 102-103.

²¹⁶ A visão sobre a lucratividade e o papel do tráfico escravos é unanimidade na historiografia, a exemplo de João Fragoso, que chamará o tráfico de “*móvel da reprodução colonial*” e “*um dos mais importantes circuitos de acumulação endógena*”. Cf. João Fragoso. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998. p. 36 e 175. Para Théó Piñero, o controle do comércio de escravos proporcionava prestígio por se tratar da “*atividade fundamental na reprodução da economia colonial*”. Cf. Théó Piñero. *Os simples comissários: negociantes e política no Brasil Império*. Niterói, 2002. Tese de doutoramento. (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social. Universidade Federal Fluminense, 2002. p. 32.

contratos. Como vimos, os contratos eram uso comum em Portugal e organizavam-se em concessões temporárias de parte das atividades econômicas que a Coroa portuguesa reserva para si, como a arrecadação dos dízimos reais e da alfândega e os direitos sobre os escravos que saíam da África ou aqueles que chegavam ao Brasil.

No cerne da organização do tráfico revela-se a prática do contrato. Fundamentado na intervenção e iniciativa da Coroa, seu leilão ocorre no Conselho Ultramarino e a partir daí o negociante podia adquirir sua parcela de lucro com o comércio de escravos. Para ampliação desses ganhos vinculados ao fluxo de escravos existiram entre 1720 e 1750 os seguintes contratos de direitos de escravos: o direito dos escravos do Reino de Angola e os direitos que pagam os escravos que entram na Bahia, no Rio de Janeiro e Pernambuco vindos da Costa da Mina e Cabo Verde²¹⁷ que iam para a região das minas. Esses contratos estiveram figurando entre os mais rentáveis para a Fazenda Real, estando acima destes apenas os contratos relacionados às dízimas reais e da alfândega, que vimos anteriormente²¹⁸.

3.1. O direito novo dos escravos que vão para as Minas: origem e negócio

As notícias de achamento de ouro no Brasil causaram surpresa e alvoroço ao chegar ao Reino. As esperanças da existência do Eldorado já haviam sido abandonadas, e a sucessão de más safras de açúcar durante o século XVII, chuvas e proliferação de

²¹⁷ Foi realizado um levantamento dos contratos e devidas condições e foram encontradas referências a esses contratos, de forma que nos foi possível construir um panorama do negócio dos contratos de escravos, principalmente aqueles relacionados à Costa da Mina, Cabo Verde e São Tomé. Não consideramos para esta pesquisa os contratos relativos aos direitos de Angola. Os direitos sobre os escravos que iam para minas foram estabelecidos em 1713. Cf. AHU. CU. Bahia. Cx. 8 D. 714.

²¹⁸ Na Relação dos contratos e mais rendas, cód. 1279, estão presentes as relações dos contratos e mais rendas que tiveram a Fazenda Real no Rio de Janeiro nos anos de 1732 a 1734 e nos três anos o contrato dos direitos dos escravos que vão para as minas aparece como o terceiro mais rentável, depois dos dízimos reais e dízimos da Alfândega.

doenças como a febre amarela deixaram a atividade açucareira em crise²¹⁹. O bandeirismo paulista estava presente nesse contexto e o apressamento de índios era uma de suas atividades mais importantes. Em busca de indígenas e apoiados na destreza em caminhar mato adentro, caminhavam cada vez mais para o interior²²⁰ e a essa interiorização deve-se a transposição das Serras da Mantiqueira e Espinhaço e o encontro do ouro na região dos vales do Rio das Mortes, Rio Doce e Rio das Velhas. E mesmo com as dificuldades encontradas para se chegar à região devido às questões geográficas, a atividade mineradora atraiu “*uma mistura de toda condição de pessoas*”²²¹ e se configurou enquanto novas possibilidades de ganho e negócios.

A mineração trouxe um aumento considerável do número de pessoas nas áreas do interior da colônia e fez com que a economia colonial se diversificasse e interagisse com outras regiões, principalmente através do comércio de escravos. Os núcleos mineradores demandavam um número crescente de escravos, exercendo inicialmente um efeito de drenagem sobre as áreas agrícolas do nordeste, conforme denúncia do governador do Rio de Janeiro, Álvaro da Silveira:

“faça guardar inviolavelmente a lei que se passou sobre o número de negros que está permitido passem para as minas, porque se esta se alterasse seria dar ocasião a que todo o Estado do Brasil se destruísse, faltando escravos para a lavoura de seus frutos, e do trabalho dos engenheiros na certeza do grande preço que estes haviam ter se os vendessem para as capitanias do sul [...] grande consumo que há de escravos naquelas partes, porém, que se deve ter todo o cuidado em que se não leve maior número de negros para as minas do que o permitido.”²²²

²¹⁹ Cf. Charles Boxer. *Idade do Ouro no Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1963. p. 58

²²⁰ Cf. John Monteiro. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. São Paulo: Cia das Letras, 1994.

²²¹ André Antonil. *Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas*. SP: Cia Melhoramentos, 1923. p.13

²²² DH. Consultas do Conselho Ultramarino – Rio de Janeiro. Vol. 93. p. 158.

Aí se demonstra a preocupação com o abastecimento de negros para as áreas mineradoras em detrimento das lavouras. Os negociantes da Bahia, por exemplo, perceberam desde o início da mineração a oportunidade de redistribuir escravos para as áreas de mineração, pois nesse caso, recebiam em ouro e não em açúcar, como no caso das negociações com os senhores de engenho. Não tardou para a Coroa intervir e limitar o número de negros remetidos à região e proibisse a distribuição de negros das lavouras de açúcar para as regiões mineradoras²²³.

A importância da atividade mineradora e o impacto dela sobre a colonização são temas que nos ajudaram a delimitar os marcos temporais dessa pesquisa. A necessidade de mão de obra para a atividade mineradora impulsionará o tráfico de escravos, diversificará a origem dos negros e, conseqüentemente, provocará a criação do contrato dos direitos dos escravos que vão para as minas²²⁴. Esse fomento do comércio de escravos acabará determinando os valores nos leilões para arrematação da atividade de recolhimento dos direitos de importação dos negros. Desta maneira, pensamos que o aumento do número de escravos necessários para o empreendimento minerador irá impactar diretamente no interesse de participação desses homens de negócio nas atividades ligadas ao tráfico, conforme o gráfico abaixo:

²²³ Stuart Schwartz. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Cia das Letras, 1995. p. 166.

²²⁴ A criação do contrato dos direitos dos escravos que vão para Minas data de 1714, estabelecendo que fosse realizado um pagamento de 4\$500 réis por cada escravo que fosse em direção às minas. Cf. AHU. Relação de todos os contratos e mais rendas que sua majestade que Deus guarde na capitania do Rio de Janeiro: suas origens e criações e para o que foram aplicadas suas consignações. Cód. 1279 rolo 27.

Gráfico VIII

Fonte: Livro de Registro dos contratos reais do Conselho Ultramarino. Cód. 297.

Como podemos visualizar no gráfico, os valores são bem diferentes, Entre 1725 e 1739 o contrato dos direitos dos escravos que saem da Bahia possui valores mais altos, mesmo após uma queda em 1739. A partir de 1732 os valores referentes aos direitos arrecadados no Rio de Janeiro cresceram, vindo a sobrepor a Bahia em 1741, enquanto os contratos dos direitos de Pernambuco sofrem uma redução considerável em 1740, fixando valores sempre muito menores que nas outras duas capitânicas²²⁵.

A princípio, podemos perceber um crescimento em importância do porto do Rio de Janeiro frente às outras capitânicas, principalmente da Bahia, já que Pernambuco nunca havia tido preços menores. Se o fluxo de escravos não aumenta, por consequência também não cresce o interesse e os valores de arrematação dos contratos. O crescimento do valor pressupõe o aumento do número de escravos que entram pela capitania do Rio de Janeiro em direção às minas e a proximidade do porto é um dos fatores centrais dessa preferência com a utilização do caminho novo como via principal para escoamento desses escravos.

²²⁵ Os contratos arrematados em 1741 foram os últimos a vigorar desta forma. A partir de 1745 os Três contratos se unificam, passando a valer o mesmo para os direitos dos escravos de saída das capitânicas da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, arrematado por 120.300\$000 por Manoel Barbosa Torres, sendo: 63.270\$000 referente à Bahia, 54.000\$000 ao Rio de Janeiro e 30.300\$000 à Pernambuco. Demonstrando uma nova valorização da Bahia frente ao Rio de Janeiro, que se mantém também no contrato com vigência no período entre 1748 e 1750. Cf. AHU. Livro de Registro dos contratos reais do Conselho Ultramarino. Cód. 297.

Utilizar os caminhos do Rio de Janeiro acarretava na diminuição dos dias de viagem entre o porto e a região aurífera, proporcionando mais lucros para os traficantes de escravos, pois seus ganhos retornavam também mais rapidamente. A média anual de escravos que entram pelo porto do Rio de Janeiro praticamente dobra da década de 20 para a década seguinte, enquanto na Bahia, a tendência é inversa. Na primeira metade do XVIII a Bahia teve seu volume reduzido pela metade²²⁶.

Para termos uma ideia mais clara com relação a essa questão dos portos e capitânicas e a oscilação dos valores, é válida a comparação com os o número de escravos que desembarcam em cada uma das capitânicas:

Gráfico IX

Fonte: The Trans-Atlantic Slave Trade Database. Disponível em: www.slavevoyages.org.

Vejamos o comparativo: Neste caso, a Bahia recebeu o maior número de escravos entre 1720 e 1750, cerca de 278.000, enquanto o Rio de Janeiro recebe por

²²⁶ A média anual de escravos no porto do Rio de Janeiro entre 1718-1722 é de 4.200 escravos, passando para 8.400 no período compreendido entre 1733-1737. Enquanto isso, na Bahia, no primeiro momento a média é de 6.000 escravos, caindo para 2.900 no período seguinte. Cf. Alexandre Vieira Ribeiro. *O tráfico atlântico e a praça mercantil de Salvador: c. 1680-c.1830*. Rio de Janeiro, 2005. Dissertação de Mestrado. 149 p. (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005. p. 28.

volta de 188.500 escravos. Esta claro que chegam mais negros pela Bahia do que pelo porto do Rio de Janeiro, mas não se pode negar o crescimento da importância do porto do Rio no contexto da mineração, pois parte de cerca de 6.900 em 1721, chegando a mais de 42.000 escravos desembarcados entre 1741 e 1745. O crescimento do número de desembarcados nessa região aumenta consideravelmente devido a proximidade deste porto com as minas, o que reduz o tempo de viagem e torna mais rápida a distribuição não só de escravos como também produtos em geral.

Além disso, percebemos o crescimento do número de escravos desembarcados no Rio de Janeiro entre 1720 até 1745, enquanto na Bahia o número entra em declínio a partir de 1730, voltando a crescer em 1745. Mesmo ainda estando em número menor, no porto do Rio de Janeiro não há queda entre 1730 e 1745, ao contrário dos índices do porto de Salvador.

Estabelecendo um comparativo entre o gráfico IX e o gráfico VIII, referente à variação dos valores de arrematação dos contratos dos direitos dos escravos nas diferentes capitanias, encontramos as seguintes relações: Entre 1725 e 1731, houve uma valorização do valor de arrematação do contrato da Bahia, que acompanha o aumento do número de desembarques no porto de Salvador. Em compensação, entre 1731 e 1739, há um declínio nos desembarques, acompanhado também por queda no valor de arrematação em leilão. Os valores continuam caindo 1741 e 1745, novamente acompanhados pela redução do número de desembarques. Ambos só voltam a crescer entre 1746 e 1750.

O caso de Pernambuco: a variação é pequena quando comparada aos valores de arrematação e o número de desembarques, pois ambos se mantêm, de certo modo, equilibrados. Mas novamente o valor de arrematação acompanha o fluxo de escravos, entre 1726 e 1730 há um pico de 20.827 desembarques, coincidente ao momento de valor máximo em leilão, em 1728, no valor de 20.400\$000 réis.

No Rio de Janeiro podemos perceber um progressivo crescimento no número de desembarques e novamente o valor de arrematação irá acompanhar essa tendência, usemos esse exemplo: da mesma forma que entre 1741 e 1745 houve a sobreposição do número de desembarques de negros no porto do Rio de Janeiro frente ao porto de

Salvador, o valor de arrematação do contrato de direitos dos escravos também chegaram a valer mais no contrato referente ao Rio do que o mesmo, na Bahia no ano de 1741²²⁷.

Desta forma, visualizamos uma ligação entre as variações de desembarques de escravos nos diferentes portos no Brasil e os valores praticados nos leilões do Conselho Ultramarino, de maneira que o aumento volume de escravos direcionados aos portos do Brasil vieram a influenciar as negociações para o estabelecimento do preço de cada contrato. À medida que o número de escravos desembarcados cresce, aumenta também a disposição da Coroa em ganhar mais a partir da concessão da atividade de arrecadação dos direitos sobre os escravos, incidindo diretamente no valor desses contratos. Agora vejamos a perspectiva do homem de negócio: com o crescimento do número de negros chegando aos portos do Brasil e com a valorização desses contratos, há uma seleção, de certa forma, “natural” daqueles que participaram desse tipo de negócio. Com preços mais altos, limitam-se os negociantes que possuem os cabedais necessários para investimento no contrato dos direitos dos escravos que vão para as minas dos diferentes portos do Brasil.

3.2. O direito novo dos escravos que vão para as Minas: condições e ganhos.

O valor pago para arrematação do contrato garantia a concessão do serviço de recolhimento durante o tempo de três anos. Normalmente a arrematação acontecia num ano com o início da vigência do contrato em 1º de janeiro do ano seguinte e término em 31 de dezembro, ou de 1º de julho a 1º de julho, depois de passados os três anos. Houve casos de prorrogação de mais um ano, ocorridos devido a requerimentos dos

²²⁷ Coloquemos os dados: Entre 1741 e 1745, o número de desembarques no Rio chegou a cerca 42.200 enquanto no mesmo período na Bahia desembarcaram cerca 36.700. Quanto aos valores de arrematação dos contratos, aquele referente ao Rio de Janeiro chegou ao valor em leilão de 54.000\$000 réis, e o mesmo contrato relativo à Bahia no mesmo ano foi arrematado por 25.410\$000 réis.

contratadores que argumentavam os atrasos das frotas²²⁸. O surgimento da cobrança de direitos sobre os negros que vinham da região de Cabo Verde, São Tomé e Costa da Mina nasce da prática de embarque de negros dessa região que, aparentemente, eram preferidos frente aos provenientes de Angola para o trabalho na extração mineradora.

A Bahia já havia iniciado as relações comerciais com a Costa da Mina antes mesmo do início da mineração. No século XVII, a Costa da Mina acabou se transformando no local onde os comerciantes da Bahia conseguiam melhor despachar o tabaco de terceira qualidade, proibido de ser remetido a Portugal. Isso fomentou que o tráfico de escravos ocorresse também entre essas duas regiões. Durante alguns anos a Bahia foi favorecida pela falta de concorrência pois tanto o Rio de Janeiro como as demais capitanias eram proibidas de remeter navios a Costa a Mina, condição esta que só muda a partir da década de 20 do século XVIII, quando a permissão é concedida as outras localidades²²⁹.

O novo direito a ser pago pelos escravos que iam para a região mineira inicialmente não agradou os homens de negócio estabelecidos nas capitanias. Em 1714, Pedro Antonio de Noronha Albuquerque, vice rei e governador da Bahia, escreve ao Conselho Ultramarino relatando as dificuldades do estabelecimento dos direitos dos escravos, inclusive relatando um motim no porto da Bahia. A população veio pedir que o rei não mais aumentasse os impostos, porque no valor final os mercadores acabavam incluindo esses custos, repassando essa despesa para os moradores. Mas ele argumenta o seguinte:

“Ihe não convinha à Câmara nem aos naturais da Bahia mostrar menor receio de tributos que o que haviam posto, era por medo do que se havia feito a Manuel Dias Figueira, Manoel Gomes Lisboa e a outros homens mais quando foi do motim, e que eu os havia de livrar de poder suceder-lhes outro tanto; [...] e para os sossegar do medo, e susto com que estavam, tornei a chamar todos os homens de negócio, metendo

²²⁸ “solicitando ordem dos oficiais das ditas alfândegas confirmando os direitos do suplicante sobre todos os navios que forem aqueles portos até se completarem a última frota do contrato”. AHU. CU. Ultramar Cx. 3 D. 300.

²²⁹ 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*. São Paulo: Corrupio, 1987. p. 19-21.

todos aqueles que entendia eram capazes em diversos bairros [...] Na última conferência que tive com os homens de negócio lhe pratiquei também os direitos que S. Majestade manda impor nos negros que por comércio fossem levados par as minas, visto o dito senhor lhe dar liberdade e franquear o comércio para aquelas minas, e todos uniformemente aprovaram, assim a permissão com direito, [...] e ficou convencido e assim pareceu uniformemente ser útil essa liberdade e direito que tem tido geral aceitação”.²³⁰

O primeiro contrato referente aos escravos trazidos da Costa da Mina e Cabo Verde foi arrematado por Jeronimo Lobo Guimarães em 1724²³¹, com início em janeiro de 1725. Em 4 de setembro deste ano, um requerimento do próprio solicitando provisão para reconhecimento da arrematação de forma que

“deixando-o administrar pelos ditos seus procuradores por guardas dos navios e mais partes e mais partes e todos os mais oficiais que fossem necessários, dando-lhe toda a ajuda e favor e tudo o mais que for conveniente para a boa arrecadação do dito contrato, observando-se nessa parte o que dispõe as condições da dízima da dita alfândega, cobrando o tesoureiro como em lhe apresente o seu rendimento e assistindo entre por conta dele suplicante a todas as despesas que forem precisas e necessárias para a arrecadação do dito contrato”²³².

Neste contrato, ficava determinado o pagamento de 3\$500 réis por cada escravo que entrasse no porto da Bahia. Se considerarmos que entraram entre 1725 e 1727 cerca de 20.000 escravos vindos da região da Costa da Mina e Cabo Verde²³³ foram

²³⁰ AHU. CU. Bahia. Cx. 9 D. 744.

²³¹ O contrato novo dos direitos dos escravos que vão para as minas do porto da Bahia foi arrematado pelo valor de 20.000\$000 de réis, no dia 16 de dezembro de 1724, com vigência entre 1725 e 1728. No mesmo ano, arrematou também o contrato referente ao Rio de Janeiro, por 14.700\$000 e de Pernambuco, por 6.000\$000, ambos com mesma vigência. Tal ação manteve o monopólio deste homem de negócio na arrecadação dos direitos dos escravos durante os três anos de duração dos ditos contratos. Cf. Mapa dos contratos reais do Conselho Ultramarino. Cód. 1269.

²³² AHU. CU. Bahia. Cx. 20 D. 1753.

²³³ Dados retirados do banco de dados The Trans-Atlantic Slave Trade. www.slavevoyages.org

arrecadados 70.000\$000 réis, desconsiderando os descaminhos e desvios. Ponderando com o valor investido, o contratador poderia ter alcançado um lucro de 50.000\$000 de réis ao final da vigência do contrato.

O mesmo Jeronimo Lobo Guimarães arrematou também os contratos dos escravos que vão da Bahia, do Rio de Janeiro e de Pernambuco para as minas. O novo contrato, ambos estabelecidos em 1724 e com vigência entre 1725 e 1727. Morador do Cais de Santarém, em Lisboa²³⁴, irá comandar toda a arrecadação sobre os escravos que são direcionados às minas nesse período.

Algumas condições eram impostas no ato da arrematação do contrato. Para todo escravo que fosse para a região das minas deveria ser pago o imposto correspondente a 4\$500 réis para aqueles que saem do Rio de Janeiro por terra e 9\$000 réis caso fossem pelo mar e de 9\$000 réis no caso de saírem da Bahia ou de Pernambuco. A este contrato estava submetido que todo escravo que pagasse os direitos fosse levado às minas juntamente com uma guia ou passaporte que comprovasse o dito pagamento, assinado pelo contratador, seu procurador ou o administrador de seu contrato²³⁵, de forma individual:

“todas as pessoas que levarem os escravos para as minas com guias pelos ditos portos, serão obrigados a apresentá-las em termos de quinze dias depois de sua chegada ao Provedor da Fazenda para se registrarem, e tomarem as confrontações com o escrivão, a cujo cargo estiver despacho, que se lançará em um Livro de Registro, que haverá para o dito efeito [...] para por este modo se poder vir no conhecimento, assim dos escravos, como das pessoas, que os levam para as minas, s se

²³⁴ Jeronimo Lobo Guimarães era nascido na freguesia de São Pedro da Vila de Guimarães, filho de Pedro Lobo, sapateiro e contratador dos couros, nascido no distrito de Vila Real e Paula Antunes. Possuía dois irmãos: Francisco Lobo Guimarães, morador da cidade do Porto e Simão Lobo Guimarães, que veio a ser seu procurador na Bahia depois de 1724. Casou-se com Ana Teresa Sale, e tendo essa falecido, com Margarida Josefa Leite, em 1732. Cf. ANTT. Habilitações da Ordem de Cristo. Mç 87 no. 52; ANTT. Tribunal do Santo Ofício. Mç. 5 Doc. 92.

²³⁵ Conforme condição IV do contrato dos direitos dos escravos que vão para minas do Rio de Janeiro. BNPT. Contrato que se fez no Conselho Ultramarino com Domingos Rodrigues Bandeira da saída de escravos. SC5604.

evitar que com uma mesma guia se possam introduzir muitos escravos.²³⁶”

Não era permitido que nenhum escravo fosse levado sem o dito pagamento e sem as guias, a exceção dos escravos levados para o serviço junto a fazendeiros e roceiros do caminho para as minas. No entanto, se por acaso depois fosse mais tarde levado para as áreas mineradoras, há o alerta para que o mesmo imposto fosse pago, com pena de perda do escravo²³⁷. Ao contratador, seus procuradores e administradores também era concedido o direito de denunciar qualquer descaminho dos direitos referentes ao contrato, com a garantia de ficar com a terça parte de toda a condenação, quer fossem em valores, quer fossem em escravos²³⁸.

Nas condições do contrato ficava assegurado ao contratador o direito de requerer qualquer coisa que fosse necessária para sua melhor arrecadação. Baseado nessa cláusula, os documentos do Conselho Ultramarino estão cheios de reclamações sobre as formas de arrecadação²³⁹. Na tentativa de evitar problemas com relação ao recolhimento dos direitos, o contratador podia, de acordo com a condição VI do contrato, colocar feitores e oficiais que lhe parecessem necessários para o bom exercício da atividade, a esses, era permitido o porte de arma de fogo, como aos oficiais de justiça.

O produto do contrato era cobrado pelo Tesoureiro ou pelo Almoхарife da Fazenda Real e remetido ao contratador ao fim de cada ano, condição estabelecida na cláusula VIII. Desta forma, uma vez por ano eram remetidos ao contratador os valores dos direitos arrecadados. Por fim, ao assinar o contrato, o arrematando concordava em colocar em prática o recolhimento do dito direito e se comprometia com o monopólio

²³⁶ No caso de não observância desta condição imposta nas condições do contrato dos direitos dos escravos que vão para as minas era imposta a pena “*mas serão as ditas pessoas presas e castigadas como transgressoras dos descaminhos da Fazenda Real*”, inclusive com a perda dos escravos. Idem.

²³⁷ Idem.

²³⁸ Condição V. Idem.

²³⁹ Tanto como a forma de cobrança como também solicitações acerca do cumprimento da arrecadação, feitos pelos próprios contratadores ou seus administradores e procuradores. Um exemplo foi o pedido do contratador Jeronimo Lobo Guimarães em 24 de julho de 1725 para que os navios que fossem em direção ao Rio, mas aportassem por algum motivo em outra capitania que ali pagassem os direitos dos escravos, de forma a já garantir o pagamento. AHU. CU. Rio de Janeiro. Cx. 15 D. 1693.

do tráfico de escravos, de forma que não se faria despacho de nenhum escravo sem que tivesse sido pago o dito direito²⁴⁰.

A partir da arrematação, a preocupação dos homens de negócio era com o cumprimento do contrato e dos ganhos decorrentes, e para tal contavam com seus procuradores e também com a ajuda de governadores. Em 24 de junho de 1725, uma carta do vice-rei do Brasil, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei D. João V, irá orientar para a necessidade do contratador de escravos Jeronimo Lobo Guimarães receber toda a ajuda e favor para evitar os descaminhos²⁴¹.

A necessidade de se evitar os descaminhos tem origem na preocupação dos homens de negócio com as rendas decorrentes do contrato. Quanto mais se evitasse os descaminhos, maior seria a arrecadação dos direitos. No caso dos contratos arrematados por Jeronimo Lobo Guimarães, como vimos, incluíam os direitos dos escravos que saíam do Rio de Janeiro e Bahia, e seus ganhos são demonstrados a partir da relação do número de escravos que foram para as minas entre 1722 e 1725, os rendimentos do contrato são calculados anualmente, como vemos:

Tabela VI

**Relação dos rendimentos dos contratos arrematados
por Jeronimo Lobo Guimarães entre 1722 e 1725**

	Bahia	Rio de Janeiro	Total anual
1722	18.774\$000	10.620\$000	29.394\$000
1723	19.395\$000	11.430\$000	30.825\$000
1724	24.570\$000	10.143\$000	34.713\$000
			94.392\$000

Fonte: AHU. CU. Bahia. Cx. 22 D. 2029

²⁴⁰ AHU. CU. Bahia. Cx. 24 D. 2177.

²⁴¹ “Por parte de Jeronimo Lobo Guimarães se me representou que ele arrematara no meu Conselho Ultramarino o direito de nove mil réis que paga cada escravos, que dessa capitania da Bahia vão por terra para as minas e quatro mil e quinhentos réis pelos que vão pelo mar para o Rio de Janeiro e suas capitanias. [...] Me pareceu ordenar-vos façais dar toda a ajuda e favor aos procuradores e feitores do dito Jeronimo Lobo Guimarães para a boa arrecadação do dito contrato”. AHU. CU. Bahia. Cx. 22 D. 2029.

De acordo com o contratador, foram arrecadados os valores referentes a 2.086 negros no primeiro ano do contrato da Bahia, 2155 no segundo ano e 2730 no último ano. O valor de arrematação desde contrato foi de 20.000\$000 réis anuais, de forma que apenas no terceiro ano do contrato foi possível uma arrecadação maior do que o valor devido por ele. No entanto, não configurou um prejuízo, pois os direitos arrecadados em 1724 compensaram os valores negativos dos outros anos. Ao final dos três anos, Jeronimo Lobo Guimarães arrecadou 62.739\$000 réis referente ao contrato dos direitos dos negros que entram pela Bahia²⁴².

No caso do Rio de Janeiro, entretanto, houve perda. O valor definido no momento do leilão no Conselho Ultramarino foi de 14.700\$000 réis por ano, sendo que em nenhum dos três anos a arrecadação sobrepôs esse valor. Em 1722, entraram pelo Rio de Janeiro 1180 escravos, 1270 desembarcaram no ano seguinte e 1137 negros chegaram ao Rio de Janeiro vindo da Costa da Mina. Nesse caso, o valor total dos direitos arrecadados foi de 32.193\$000 réis, faltando 11.907\$000 para completar o valor integral do contrato. Desta forma, é possível perceber que as possibilidades de perda faziam parte dos riscos da prática dos contratos e o contratador em questão irá responsabilizar as *“decorrentes das mudanças no estabelecimento nas casas de fundição e de cobrança dos quintos [...] o que concorreu muito para que fossem menos negros para elas, a respeito do que iam nos anos antecedentes”*²⁴³.

Os descaminhos eram um desafio a ser enfrentado pelos contratadores de escravos. Denúncias são realizadas e em 1727 Jeronimo Lobo Guimarães manda ir de Lisboa para a cidade da Bahia três administradores, José da Silva, Manoel da Costa e Domingos Marques²⁴⁴. Aliás, o uso dos procuradores, administradores e feitores como fiscais do recolhimento dos direitos era comum, a fim de que os direitos fossem arrecadados e se exterminassem os descaminhos.

²⁴² De acordo com as condições impostas por esse contrato, valor a ser pago por cada escravo que entrasse no porto era de 9\$000 réis, tanto no Rio de Janeiro como na Bahia. Idem.

²⁴³ Idem. O documento também possui cópias das guias obrigatórias para condução dos escravos para as minas como prova do pagamento dos direitos.

²⁴⁴ O primeiro é enviado em janeiro, seguido do outro, logo em fevereiro e o terceiro em abril. AHU. CU. Bahia. Cx. 29 D. 2600; AHU. CU. Bahia. Cx. 29 D. 2609; AHU. CU. Bahia Cx. 31 D. 2788. Também nomeia feitores no Rio de Janeiro: André Costa de Faria e Manoel Rebelo. Cf. AHU. CU. Rio de Janeiro. Cx. 23 D. 5234 e Cx. 24 D. 5459.

Além da questão dos descaminhos, esses contratadores muitas vezes enfrentavam outra dificuldade: as relações com os homens de negócio residentes na colônia. Jeronimo Lobo Guimarães, por exemplo, teve problemas com Manoel Correia Vasques²⁴⁵, que numa carta endereçada à Lisboa, argumenta que os arrematadores dos impostos deviam ter fiadores e bens no Rio de Janeiro, pois o controle das arrecadações quando exercido pelos homens de negócio de Lisboa dificultava a ação da Fazenda do Rio de Janeiro²⁴⁶. Da mesma maneira, Jeronimo Lobo Guimarães escrevia ao Conselho Ultramarino reclamando sobre as dificuldades de realizar o contrato de entrada dos escravos para as Minas, por não ter apresentado na Alfândega do Rio de Janeiro o comprovante das fianças, impedindo-o de nomear os feitores de sua confiança.²⁴⁷

Os desafios de Jeronimo Lobo Guimarães com relação as suas relações com os comerciantes locais no porto do Rio de Janeiro ainda persistiam. Em 1726 enfrentou a recusa dos mesmos de pagarem os direitos da Nau Guarda Costas da frota vinda do Porto e por isso, solicitou ao Rei que ordenasse ao juiz da Alfândega do Rio de Janeiro cumprir o dito contrato, já que estava sendo cobrado o imposto dos mestres dos navios da frota e não dos comerciantes locais²⁴⁸.

Era, portanto, responsabilidade dos administradores do contrato lidar com as pressões exercidas pelos negociantes locais e controlar a prática da arrecadação dos direitos, bem como zelar pela sua eficiência e impedir os desvios, de tal forma que era comum o envolvimento de várias pessoas em torno do contratador. Vejamos o caso de Estevão Martins Torres: contratador dos direitos dos escravos entre 1740 e 1743,

²⁴⁵ Manoel Correia Vasques era parceiro comercial em uma série de negócios com outro comerciante local, Inácio de Almeida Jordão. Estes atuavam no porto do Rio de Janeiro em atividades diversas. Cf. João Fragoso, Manolo Florentino, Antonio Carlos Jucá de Sampaio e Adriana Pereira Campos (org.). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. EDUFES, Editora da Universidade Federal do Espírito Santo, 2006.

²⁴⁶ Cf. AHU. Rio de Janeiro. D. 5377.

²⁴⁷ AHU. Rio de Janeiro. Cx. 22 D. 5024. No ano seguinte, o mesmo contratador foi acusado pelos negociantes da colônia, apoiados por Inácio de Almeida Jordão, comerciante da praça do Rio de Janeiro e filho de Francisco de Almeida Jordão, comerciante e senhor de engenho, de estabelecer o preço das fazendas a serem embarcadas no porto do Rio de Janeiro.

²⁴⁸ AHU. Rio de Janeiro. Cx. 25. D. 5625.

envolveu o filho, Manoel Barbosa Torres enquanto sócio no dito contrato, e possuía procuradores e feitores na Bahia e no Rio de Janeiro²⁴⁹.

Pensemos agora sobre os ganhos do negócio dos direitos dos escravos. Entre 1724 e 1744 os contratos eram arrematados separadamente para as capitanias de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Após 1744 esses contratos são unificados e passam a ser arrematados todos juntos. Vejamos os valores negociados no Conselho Ultramarino para esses contratos:

Tabela VII

Anos de Arrematação	Direitos dos escravos que saem da Bahia	Direitos dos escravos que saem do Rio de Janeiro	Direito dos escravos que saem de Pernambuco
1725	74.400\$000	44.100\$000	18.000\$000
1728	74.700\$000	31.500\$000	20.400\$000
1731	91.830\$000		
1732		43.200\$000	
1739	82.800\$000	52.500\$000	
1740			3.020\$000
1741	25.410\$000	54.000\$000	

Para demonstrar os ganhos dos contratadores nesse negócio, trabalharemos a estimativa de entrada de 2.100 escravos saindo da Bahia e 3.900 escravos saindo do Rio de Janeiro²⁵⁰. No contrato arrematado por Domingos Rodrigues Bandeira, no valor de 43.200\$000 pelo tempo de três anos (1732-1735), entrando aproximadamente 11.700 negros nesse mesmo período, ao preço de 4\$500 réis cada um, a arrecadação total seria de 52.650\$000, obtendo um lucro de 9.450\$000 ao final do contrato.

²⁴⁹ A nomeação de procuradores e feitores nos locais do contrato configurava enquanto forma de conter dos desvios e cuidar para o bom recolhimento dos direitos. Cf. BNRJ Relação de todos os contratos que tem na capitania do Rio de Janeiro, suas origens e criações. Mnc. 07-03-051.

²⁵⁰ Essa estimativa é utilizada levando em consideração os números levantados por Alexandre Vieira Ribeiro. O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial. In: João Fragoso, Antonio Carlos Jucá e Carla Almeida (org.). *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América Lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 311-335.

Isso quer dizer que neste caso, para que o dito contratador pudesse pagar o valor investido no contrato, seria necessária a entrada de pelo menos 9.600 negros, pagantes dos direitos, nos portos do Rio de Janeiro que fossem levados para a região das minas.

Vejamos outro exemplo: José Pereira da Costa arrematou o contrato dos escravos que saíam da Bahia para minas entre 1729-1731, pelo valor de 74.700\$000, a 9\$000 réis por cada negro. Ao levarmos em consideração que o número de negros que vão para as minas nessa situação, perceberemos que ao final dos três anos, sua arrecadação foi de 56.750\$000, não chegando, pois, a cobrir o valor investido²⁵¹. Em outro contrato, arrematado em 1739 por 91.830\$000, se mantivermos a estimativa de entradas, as possibilidade de perdas serão ainda maiores: 35.130\$000

Em 1741, João Francisco arrematou o contrato do Rio de Janeiro pelo valor de 54.000\$000. No mesmo período, de acordo com a estimativa de entrada de escravos, teria arrematado em três anos 526.500\$000, lucrando mais de 130.000\$000. E ao contrário da Bahia, que o valor de arrecadação vai diminuindo, no Rio ele vai crescendo a cada leilão, demonstrando o interesse crescente em participar da atividade naquele porto. A relação dos lucros dos contratadores está naturalmente submetida ao número de negros que vão para as minas. A sobreposição do porto do Rio de Janeiro frente ao da Bahia nessa remessa provoca, não só uma redução nos valores dos contratos relativos a Bahia como também lucros maiores para aqueles que arrematam os contratos referentes ao Rio de Janeiro.

²⁵¹ O prejuízo calculado seria de 17.950\$000 réis.

3.3. Contratadores e o tráfico: propostas de criação da Companhia de Comércio da Costa da Mina.

Quando nos dedicamos a analisar a prática dos contratos enquanto negócio, foi possível visualizar que faz parte da lógica de ação dos negociantes a não especialização²⁵². Isso quer dizer que não exerciam apenas uma atividade, mas várias, seguindo sempre aqueles que pudessem dar mais condições de ganho, dessa forma é comum vermos esses negociantes ora em uma posição, ora em outra. No caso dos contratos não é diferente, e no que tange a especificidade do contrato de escravos também não é.

Como vimos anteriormente, esses negociantes se revezam em suas posições e compõe redes de relações para sua atuação. Também foi possível perceber esses homens de negócio que atuam nos contratos normalmente arrematam mais de um direito, transmitindo-nos já a ideia de que seus ganhos são reais, já que permanecem nesse meio²⁵³. Agora, o que vale destacar é que essa diversificação das atividades também se expressa através da inserção desses negociantes em outras atividades, podendo ou não estar ligadas aos contratos que arrematavam. No caso dos homens de negócio que exercem a atividade de arrecadação dos direitos dos escravos que vem da Costa da Mina, essa diversificação foi percebida de três modos, conforme veremos a seguir.

Primeiramente, para os contratadores dos direitos dos escravos a boa arrecadação estava necessariamente ligada ao fluxo e controle do tráfico de escravos, de forma que quando maior fosse a frequência e o volume de negros trazidos para os portos brasileiros, maior também seria seu recolhimento. Dentro dessa lógica, alguns contratadores acabam se envolvendo com o negócio do comércio de negros na costa da África a partir do fretamento de navios para o transporte de escravos. Um exemplo é o caso de Jeronimo Lobo Guimarães, que fretou a corveta Santa Ana e São Joaquim, que

²⁵² Cf. Fernand Braudel. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

²⁵³ Sobre a atuação dos homens de negócio nos contratos: Tabela II e IV.

tinha como capitão Cosme de Oliveira Guimarães. Em 13 de março de 1725 pediu licença para que a dita corveta fosse às Costa da Mina para o resgate de escravos²⁵⁴.

Manoel Correia Bandeira, homens de negócio em Lisboa, foi contratador do estanco do tabaco entre 1728 e 1734. A ele também há referência de envolvimento no comércio e transporte de negros na Costa da Mina. Fretou a nau Nossa Senhora do Rosário e Santo Antonio em 1723²⁵⁵ e galera João e Maria em 1724²⁵⁶.

Uma segunda forma de aumentar os ganhos com o tráfico era aproveitar ao máximo o fretamento do navio, de forma a garantir que um bom número de escravos chegasse vivo aos portos do Brasil. Isso queria dizer que, por mais que a Coroa estabelecesse um limite de lotação em cada tipo de embarcação²⁵⁷, e buscasse conter os excessos, na grande maioria das vezes esses limites não eram obedecidos: a quantidade de embarcados nunca era a mesma dos desembarcados, as condições de viagem acarretavam em mortes e desgastes físicos nos negros que incidiriam na redução dos ganhos com a venda²⁵⁸. Daí o interesse em alojar o maior número de escravos possível nos navios.

²⁵⁴ AHU. São Tomé. Cx. 5 D. 2 “Diz Cosme de Oliveira Guimarães, capitão da corveta Santa Ana e São Joaquim que ele acha pronto para partir para a Costa da Mina adonde vai fazer resgate dos escravos para provimento do Brasil [...] com fiança de Jeronimo Lobo Guimarães e Domingos Alvares Seixas [...]. A mesma corveta está na listagem de navios que entraram no porto do Rio de Janeiro em 1728 e 1729. Cf. ANTT. Junta do Comércio. Livro de Registro das entradas e saídas das frotas portuguesas e outros navios para a América, África e Índia. L. 74.

²⁵⁵ “Diz Manoel de Farinha Franco capitão da Nau Nossa Senhora do Rosário e Santo Antonio que ele se acha pronto para fazer viagem para a Costa da Mina donde vai fazer resgate de escravos para o fornecimento do Brasil [...] dêem fiança e lhe façam provisão para o qual efeito oferece por seus fiadores Bento da Silva Marino e Manoel Correia Bandeira, homens de negócio na praça desta corte. Cf. AHU. São Tomé. Cx. 4 D. 96.

²⁵⁶ Cf. Diz Matheus Lucas capitão e mestre da galera João e Maria que se acha pronto para fazer viagem [...] são fiadores Manoel Domingues de Passo e Manoel Correia Bandeira. AHU. São Tomé. Cx. 4 D. 105.

²⁵⁷ O número de cativos embarcados dependia da capacidade das instalações, variando entre 200 e 500 escravos. Cf. Wlamyra R. de Albuquerque e Walter Fraga Filho. *Uma história do negro no Brasil. Salvador: Centro de estudos Afro-Orientais*. Brasília: Fundação Palmares, 2006. p. 48.

²⁵⁸ De acordo com a base de dados Trans-Atlantic Slave Trade, foram embarcados em direção aos portos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro entre 1721-1730 um total de 202.000, desembarcando ao final da viagem 180.000, aproximadamente. Na década seguinte, o número de mortes no caminho ainda aumenta: dos cerca de 200.000 escravos embarcados, desembarcam no Brasil por volta de 178.000. A tendência é

A fim de evitar os excessos cometidos pelos mestres de navios foi promulgada a Lei conhecida como “lei da arqueação dos navios negreiros”, em março de 1684. Nesta D. Pedro II, então Rei de Portugal, diz que todos os seus vassallos devem subordinar-se aos “ditames da razão e da justiça”, portanto, era indigno praticar exageros na condução dos negros cativos de Angola, Cabo Verde, São Tomé e demais conquistas para o Brasil, pois eram trazidos

“tão apertados e unidos uns com os outros que não somente lhes falta o desafogo necessário para a vida, cuja conservação é comum e natural para todos, ou sejam livres, ou escravos; mas do aperto com que vem, sucede maltratarem-se de maneira que, morrendo muitos, chegam impiamente lastimosos os que ficam vivos”²⁵⁹

De acordo com esta Lei, o número de negros a serem transportados dependia das proporções das embarcações, bem como as suas características. Nela também ficam estabelecidas as quantidades de alimentos e água potável a ser levado, de acordo com o tempo de viagem. Isso demonstrava a preocupação em manter a saúde dos negros embarcados, a fim de que não só sobrevivessem a viagem como também chegassem aos portos do Brasil em situação tal que fossem vendidos rapidamente a um bom preço.

No entanto, os homens de negócio atuantes nesse mercado e mestres de navios acabavam por estimular os excessos, em busca de maiores ganhos. Em 1719, uma carta de D. João V ao governador do Rio de Janeiro, Ayres de Albuquerque irá expressar a preocupação na não obediência da Lei, impondo a remessa de certidão:

“que nos navios que dos portos da África saírem carregados de negros para os portos deste estado, iam muito mais negros por alto do que é a sua arqueação, causa do que no mar morriam muitos pois não lhes metiam mais água nem mantimentos que para aquela quantidade de negros em que o navio está arqueado e para se evitar me pareceu ordenar-vos que indo a este porto algum navio não deixeis sair do bordo dele

de que no mínimo 10% dos negros eram perdidos pelas péssimas condições de viagem. Cf. www.slavevoyages.org

²⁵⁹ Lei das Arqueações. Documentos Históricos BN. Vol. 79.

pessoa alguma sem primeiro lhe examinar muito bem o total do navio leva por alto alguma cabeça [...] que nos navios que dele saírem para este porto vos remeta certidão com o número de negros em que foram arqueados”²⁶⁰

Mas as tentativa da Coroa não são o suficiente para acabar com os excessos cometidos pelos interessados no comércio de escravos, como descreve a denúncia como a do provedor da Fazenda Real em Angola, Francisco Pereira em 9 de março de 1723, dos pretextos utilizados pelos mestres dos navios:

“... vi o lastimoso estado em que chegavam e a diminuição que levavam pela mortandade que no mar havia nos ditos escravos tudo originado da fome e sede que padeciam e do grande aperto com que deste porto saiam. [...] Com essa experiência depois que cheguei a este reino e tomei posse do cargo de provedor da fazenda examinei a forma que havia nos despachos destes navios, em mantimentos que eram obrigados a levar para cada escravo, e achei que pelo pouco cuidado que havia na observância da Lei das Arqueações resultava o prejuízo que tenho referido [...] costumavam dar-lhe mais 15 ou 20 escravos com o pretexto de que eram serventes para a embarcação, costumavam também irem muitos moleques e molecas fora do número da arqueação com o pretexto de que passavam por crias sendo estas já tão crescidas. [...] Que eram escravos capazes de todo o serviço e na Lei das Arqueações somente permite vossa majestade que possam passar por crias as que forem de peito até quatro anos e por esta forma levariam todas as embarcações infinitos escravos fora da sua arqueação de que resultava o grande aperto com que iam [...]”²⁶¹

Além da participação dos contratadores dos direitos de escravos como fiadores nas embarcações que faziam o tráfico e do número de escravos embarcados serem as

²⁶⁰ ANRJ. Carta régia sobre o apressamento dos navios. Registro de cartas régias. Cód. 86.

²⁶¹ Cf. AHU. Angola. Cx. 21 D. 108.

vezes maiores do que o que as embarcações permitiriam para compensar as perdas nas viagens, houve ainda a proposta de criação de uma Companhia de Comércio para a Costa da Mina²⁶² que, de certa forma, possuía como um dos objetivos de restringir aqueles que viessem a participar dos negócios na Costa da Mina. Dentre os homens de negócio envolvidos nessa proposta, configuravam já conhecidos por aqui: Francisco Xavier Braga, que arrematou o contrato da Alfândega dos Navios Soltos tendo como fiador Antonio Marques Gomes, entre 1741 e 1743, e Estevão Martins Torres, contratador da Alfândega do Rio de Janeiro entre 1738 e 1741 e dos direitos dos escravos que de Pernambuco iam para as minas, entre 1740 e 1743²⁶³.

Estevão Martins Torres era natural da Freguesia de São Lucas, Distrito de Torres Vedras e filho de Antonio Martins, além de exercer a função de contratador e fiador em diversos contratos no período entre 1735 e 1747, foi escrivão e proprietário da mesa da Casa da Portagem de Lisboa²⁶⁴. Ao observarmos o gráfico I das redes de relações entre os contratadores na primeira metade do XVIII, percebemos que ambos figuram, mas em redes diferentes. De certa forma essas duas redes se ligariam, já que estão os dois presentes na composição da proposta de criação de uma Companhia na Costa da Mina, compondo um grupo ainda maior de homens de negócio em Lisboa²⁶⁵. Cabe ressaltar o fato de ser uma proposta para criação de uma Companhia, o que predispõe a

²⁶² Projeto de uma Companhia para a Costa da Mina de vários homens de negócio portugueses. AHU. São Tomé. Cx. 4 D. 106. Gustavo Acioli Lopes transcreveu o documento que possui e trabalhou com a ideia de três projetos para o tráfico Ocidental da África. A primeira liderada por Joseph Barreiros, a segunda, que vamos analisar neste trabalho e uma terceira proposta para a criação da Companhia do Courisco. Gustavo Acioli Lopes. *Negócio da Costa da Mina e comércio Atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)*. São Paulo, 2008. Tese de doutoramento. 262 p. (Doutorado em História Econômica). Programa de Pós-Graduação em História Econômica. Universidade de São Paulo, 2008. p. 60-67.

²⁶³ Sobre os contratos arrematados por esses homens de negócio, ver Tabela IV.

²⁶⁴ Cf. Registro Geral de Mercês, Mercês de D. João V. L. 34 p. 137v. e L. 29 p.88. Neste último, no ano de 1740, ele pede que seu filho mais velho Manoel Barbosa Torres venha a assumir no seu lugar a propriedade da Casa de Portagem de Lisboa.

²⁶⁵ Cabe ressaltar o fato de ser uma proposta para criação de uma Companhia, o que predispõe a participação de outros homens de negócio que não estão listados ali.

participação de outros homens de negócio que não estão listados ali, obedecendo a condição de que sejam todos portugueses²⁶⁶.

O argumento utilizado logo na apresentação da proposta, “*desejando melhorar o comércio da extração dos negros da Costa da Mina e Cacheu para os portos do Brasil*”²⁶⁷, deixa clara a intenção do grupo. A partir daí, descrevem as condições²⁶⁸:

“I. Que Vossa Majestade servido, mande por uma fragata de guerra naquela costa para lhes franquear o comércio, comboiar as embarcações, e libertar do insulto que qualquer pirata ou nação, que possa ser inimiga desta Coroa, lhes queira fazer; se oferecem os suplicantes a pagar para ajuda das despesas das ditas fragatas cem mil cruzados por ano.”

Nesta primeira condição da proposta verifica-se a preocupação com a presença estrangeira na Costa da Mina e os prejuízos para o comércio decorrente dela²⁶⁹, de tal forma que os homens de negócio vêm pedir a Coroa para que lhes faça a segurança. Desta forma, predispõe como responsabilidade dela a garantia de que os estrangeiros não perturbarão os navios e comboios, mesmo que com a ajuda dos negociantes. Na segunda condição, a preocupação permanece e novamente o encargo das fragatas para segurança é colocado sobre a Coroa, desde sua presença à sua manutenção.²⁷⁰

Na condição IV estabelece-se que no tempo de dez anos, nenhum outro navio ou pessoa que não pertença a Companhia levaria escravos para os portos do Brasil, ficando clara novamente a intenção de estabelecer um monopólio do comércio de escravos na Costa da Mina. Não restrito aos dez anos, a proposta estabelece que o mesmo ocorra ao fim desse período pelo tempo que existir a Companhia e por quanto a Coroa prorrogar.

²⁶⁶ Condição XVI. “*Que poderão admitir para sócios da dita Companhia outras quaisquer pessoas moradoras neste Reino e das conquistas, sendo porém vassalos de Vossa Majestade e portugueses*”. AHU. São Tomé. Cx. 4 D. 106.

²⁶⁷ Idem.

²⁶⁸ Idem.

²⁶⁹ Sobre a presença estrangeira na Costa da Mina, ver Capítulo 2.

²⁷⁰ Cf. Condição III. “*Que duas fragatas de guerra partidão deste porto para os da Costa da Mina nos tempos que lhes parecer conveniente ao seu comércio*”. Idem.

Assim, qualquer caso de desobediência ao monopólio seria penalizado, com o confisco de bens, sendo eles entregues metade à Real Fazenda e a outra metade à Companhia.

A importância do tabaco para o funcionamento da dita Companhia é demonstrada das condições VI a IX. Primeiramente, é definida a concessão de cinco mil rolos de tabaco uma vez por ano para a realização do comércio dos negros, prática já utilizada por aqueles que exerciam o tráfico e justificada pela necessidade de conter os prejuízos para a produção de tabaco. No caso de não utilizarem todo o tabaco, teriam o consentimento de levá-lo para qualquer porto da Europa, demonstrando que sua intenção era ter a permissão não só de praticar exclusivamente o tráfico como também de negociar o tabaco com outros países²⁷¹. Por fim, na condição IX, pleitearam que os rolos de tabaco não fossem escolhidos pelo contratador responsável pelo estanco mas pelos membros da Companhia, sem qualquer prejuízo para o contratador²⁷².

A livre negociação com os estrangeiros também se manifesta na condição XV:

“XV. Que para poder introduzir número de escravos nos portos do Brasil, em forma que os moradores dele não experimentem falta [...] lhes é preciso fazer negociação com as nações estrangeiras e ser transportada por estas a alguma terra do domínio desta Coroa, não sendo porto do Brasil, faculdade que Vossa Majestade lhes deve conceder para os poderem receber deles na Costa da Mina, Ilha do Príncipe, ou qualquer dos domínios de Vossa Majestade, para dali reconduzirem em navios da Companhia aos portos do Brasil.”

A Companhia também pretendia possuir preferência no embarque dos navios, o que quer dizer que, quanto mais rápido os navios fossem carregados, mais rapidamente sairiam do porto e chegariam ao seu destino. Essa requisição é uma resposta a uma questão que já era comum: os navios eram obrigados a esperar as conferências e

²⁷¹ Além do negócio do tabaco poder ser realizado com as nações estrangeiras, requisitam também na condição XIII a liberdade de buscar fora de Portugal alguns gêneros que pudessem ser usados para o resgate de escravos, com “*liberdade dos direitos de entrada e saída*”.

²⁷² De certa forma, nessa condição vemos que a proposta de Companhia pretendia estar acima dos contratadores do estanco do tabaco. Por afirmarem que a quantidade é a mesma, e que por isso não haveria perdas, retiram o papel de negociador do contratador, transferindo para a dita Companhia.

licenças, o que provocava longas demoras e prejuízos²⁷³. Para além da prioridade, pedem ainda que uma Nau da Companhia tenha a permissão de conduzir os cabedais necessários para o comércio de escravos fora das frotas, de forma que fossem manter o comércio de escravos sem interrupções. O transporte fora da frota evidencia também o interesse desses negociantes com os produtos do Brasil, inclusive o ouro, não um produto em si, mas a riqueza em si.

À Companhia também ficava reservado o direito de construir fortalezas e feitorias de acordo com o crescimento do seu negócio, tanto no Reino como nas conquistas, podendo também tomar posse em nome da Coroa de qualquer fortaleza ou feitoria controlada por nações estrangeiras que as “*desamparassem*”. Ficava assegurado, também, que a nomeação de um Ministro de Letras responsável por relatar qualquer incidente advertido pelos administradores da Companhia, de forma que a comunicação entre eles e a Coroa seja mais estreita e eficiente.

Portanto, a leitura das condições propostas para a criação de uma Companhia de Comércio na Costa da Mina confirmam as intenções de aumento dos ganhos utilizando-se de práticas monopolistas. Excluindo outros negociantes do comércio negreiros, seriam capazes de concentrar todo o lucro de uma das atividades mais rentáveis da época Moderna: o tráfico de escravos, que, por proporcionar a injeção de mão de obra nas lavouras, mineração e demais áreas de produção durante a colonização, se configurava enquanto uma fonte quase inesgotável de negócios e, consequentemente, de ganhos econômicos. E, para além da pretensão econômica, estando eles inseridos numa sociedade estratificada típica do Antigo Regime, concentrar o tráfico e os ganhos decorrentes também queria dizer participar dos privilégios daqueles que se estão ligados à Coroa e aos benefícios reais.

²⁷³ “*serve de grande prejuízo qualquer demora que haja pela condição da escritura ter de lhe pagar quatro mil reis por dia de mais do dito fretamento*”. AHU. Cabo Verde. Cx. 10 D. 62 de 22 de setembro de 1723; “*se acha pronto para fazer a viagem para o fornecimento do Brasil [...] em tais casos estar demorado em grave prejuízo de seus armadores*”. AHU. São Tomé. Cx. 4 D. 101.

Considerações Finais

A Coroa portuguesa associou grupos mercantis na gestão do seu Império colonial, em especial delegando a cobrança de impostos ou a concessão da exploração de determinados produtos. A prática dos contratos conciliava os interesses da Coroa, pois permitia que tais atividades fossem executadas de maneira eficiente, garantindo a receita sem que houvesse participação nos riscos e gastos inerentes a essa atividade e ao mesmo tempo, contemplava os interesses dos homens de negócio que buscavam participar dos monopólios régios como estratégia para aumentar seus cabedais. Desta forma, a prática dos contratos aparece como fator regulador das relações entre a Coroa portuguesa e os negociantes.

Os contratos configuravam enquanto forma cobrança dos tributos régios que utilizava a atividade de particulares como forma de garantir a eficiência. Como os valores de arrematação era todo o dinheiro que a Coroa receberia com relação aquela atividade, controlar todo o processo, desde o leilão até a assinatura das condições do contrato e sua vigência, se tornava uma exigência. É nesse contexto que o Conselho Ultramarino surge enquanto órgão centralizador do universo dos contratos. Desde a sua concepção em 1642, o Conselho Ultramarino executou sua função de conservar o governo e as atividades realizadas nos domínios portugueses, gerindo nessa instituição as importantes esferas referentes aos negócios do ultramar.

Para os homens de negócio, a prática os contratos se mostrava como um instrumento de acumulação devido às possibilidades consideráveis de ganhos vinculados aos monopólios régios. Entretanto, mesmo esses ganhos chamando a atenção e provocando o interesse, eles não eram garantidos, principalmente porque haviam riscos relacionados aos descaminhos dos direitos a serem arrecadados. Desta maneira, o risco era inerente nesse tipo de empreendimento, estando relacionados aos descaminhos e as desobediências as ordens régias praticadas por aqueles que também buscavam lucros em atividades comerciais. O pagamento dos valores para o arrendamento do contrato era realizado uma vez por ano, independente da obtenção do lucro por parte desses negociantes: arrecadando ou não o valor a ser pago anualmente, o pagamento deveria ser feito à Fazenda Real.

Portanto, podemos afirmar que por mais que a arrematação dos contratos fosse uma prática lucrativa, isso não quer dizer que não havia riscos e concentração de dívidas. No caso do contrato dos direitos dos escravos que buscamos analisar neste trabalho observamos que em alguns casos os valores de arrematação foram superiores a arrecadação realizada pelo contratador.

O ramo de negócio compreendido pela prática dos contratos permite que os homens de negócio se reúnam, formando uma elite econômica. Seu foco de atuação aparece de forma bastante diversificada, atuando não só no ramo dos contratos, mas também em outras, como o caso de Estevão Martins Torres, que foi proprietário da Casa de Portagem de Lisboa. Mesmo dentre aqueles que participam das arrematações dos contratos, percebe-se que há uma dinâmica de atuação, onde esses homens de negócio se alternam enquanto contratadores e fiadores e também atuam em atividades diferentes, ora como contratador do dízimo real da Bahia, ora como contratador das aguardentes da terra e vinhos de mel, como o caso de Antonio Marques Gomes.

O que percebemos desses contratadores é que eles buscam participar dos contratos mais rentáveis mesmo que para isso se associem entre si, formando uma rede de relação, de forma que todos, de certa forma, estejam interligados. Toda essa forma de atuação se configura enquanto uma estratégia para o aumento dos seus ganhos, no entanto, a prática os contratos acaba provocando certa hierarquização entre os negociantes, causada principalmente pelas somas de valores necessários para a participação num determinado contrato, de forma que aqueles que possuem mais cabedais aparecem como figuras chaves, isto é, aqueles que de certa maneira “comandavam” essas redes.

Analisando a atuação dos homens de negócio ligados a prática dos contratos, alcançamos que, principalmente no que diz respeito à primeira metade do século XVIII, período compreendido por esta pesquisa, há uma presença marcante de comerciantes da praça de Lisboa na arrematação dos contratos mais importantes para a Coroa portuguesa, evidenciando a ação desses no empreendimento colonial, seja através dos contratos da Dízima Real, ou da Alfândega, seja no contrato de escravos ou através das Companhias de Comércio.

Também é possível perceber um envolvimento da Coroa no que diz respeito ao favorecimento dos negociantes reinóis em detrimento dos comerciantes que atuavam nas conquistas, fosse através do uso do Conselho Ultramarino como intermediador da arrematação dos Contratos Reais ou mesmo de outras estratégias que visavam defender os interesses dos homens de negócio de Portugal e a manutenção do monopólio.

Já os valores de arrematação dos contratos variam basicamente por três razões: a importância do contrato frente aos interesses da Coroa, que valorizará mais aqueles que são passíveis de maiores somas nas arrecadações; as possibilidades de ganho dos negociantes, de forma que quanto maior a procura e a arrecadação do contrato, maior seria sua valorização no próximo leilão; e por fim, varia também de acordo com o capital que o homem de negócio dispõe para o investimento.

Levando em consideração as condições acima sobre a prática dos contratos, percebemos o período da primeira metade do século XVIII como um momento de condições favoráveis para o crescimento econômico, dada as oportunidades trazidas pela mineração. Para além das possibilidades de ganho com a atividade mineradora em si, outras atividades acabam recebendo estímulos, como por exemplo, as alfândegas, onde cresce o controle sobre aquilo que é embarcado e aquilo que chega com as frotas.

Se considerarmos a escravidão do ponto de vista econômico, perceberemos um ramo de negócio dos mais lucrativos. O escravo considerado mercadoria é obtido através de trocas comerciais no contexto do mercantilismo e nos moldes do Antigo Sistema Colonial, de tal forma que o uso de mão de obra escrava aparece como uma imposição da própria dinâmica colonial. O tráfico de escravos trata-se de uma atividade fomentada pela demanda das lavouras de cana de açúcar, da extração aurífera e demais atividades, dada a necessidade de novos braços para o trabalho. No caso da mineração, como a preocupação era não deslocar para a região os escravos que já trabalhavam nos engenhos, surge à necessidade de trazer direto da África aqueles que atuaram nas minas. Consequentemente, a ampliação do número de escravos nos portos das capitanias da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco provoca o aumento do interesse dos homens de negócio pela arrecadação dos direitos sobre os negros que aqui desembarcassem vindos principalmente, naquele momento, da região da Costa da Mina e Cabo Verde.

Mas esse interesse não se manifestou apenas através da atuação na arrecadação dos direitos. O próprio tráfico, enquanto negócio chama a atenção desses negociantes. Alguns deles já atuavam diretamente com o fretamento de embarcações voltadas para o resgate de escravos, como nos casos de Jeronimo Lobo Guimarães e Manoel Correia Bandeira. Para os contratadores dos direitos dos escravos, a boa arrecadação estava necessariamente ligada ao fluxo e ao controle do tráfico de escravos, de forma que o interesse de participação mais direta no comércio e transporte dos negros cativos cresce até o surgimento das propostas de criação da Companhia de Comércio da Costa da Mina e Cabo Verde. Essa proposta visava melhorar o comércio de escravos e, ao mesmo tempo, criar o monopólio dessa atividade, sobre o controle dos próprios homens de negócio. Como vimos, os mesmos homens de negócio que participam das atividades relacionadas aos contratos são alguns daqueles que propuseram a criação da Companhia.

ANEXO I

Representação dos investimentos dos homens de negócio:

Homens de negócio	Contratador	Fiador	Total investido
Adriam Moreira da Costa	322.800\$000	0	322.800\$000
Antonio Francisco da Cruz	25.575\$000	0	25.575\$000
Antonio Jose de Faria	157.200\$000	0	157.200\$000
Antonio Marques Gomes	390.300\$000	900.990\$000	1.291.290\$000
Antonio Paes	0	60.000\$000	60.000\$000
Antonio Ribeiro da Silva	0	152.700\$000	152.700\$000
Domingos Rodrigues Bandeira	43.200\$000	0	43.200\$000
Estevao Martins Torres	79.369\$998	494.514\$000	573.883\$998
Eugenio da Silva	21.600\$000	0	21.600\$000
Francisco Xavier Braga	98.730\$000	0	98.730\$000
Jeronimo Lobo Guimaraes	365.250\$000	133.650\$000	498.900\$000
Joao Francisco	279.060\$000	0	279.060\$000
Joao Vieira	0	222.000\$000	222.000\$000
Joaquim da Silva Braga	0	37.200\$000	37.200\$000
Jorge Pinto de Azeredo	944.736\$000	681.300\$000	1.626.036\$000
Jose Ferreira da Silva	0	44.100\$000	44.100\$000
Jose Ferreira da Veiga	681.300\$000	1.204.066\$998	1.885.366\$998
Joseph dos Santos	122.550\$000	0	122.550\$000
Joseph Pereira da Costa	0	42.150\$000	42.150\$000
Luis Rodrigues de Souza	148.800\$000	0	148.800\$000
Manoel Barbosa Torres	652.800\$000	0	652.800\$000
Manoel Correa Bandeira	79.350\$000	21.600\$000	100.950\$000
Manoel Soares da Cruz	0	175.200\$000	175.200\$000

Fonte: Livro de Registro dos contratos reais do Conselho Ultramarino. Cod. 297 e André F. de M. e Paiva. Banco de dados dos Contratos do Conselho Ultramarino. André F. de M. e Paiva. Maximiliano Mac Menz (orientação). Fapesp, 2012

ANEXO II

Tabela base para confecção dos gráficos comparativos dos contratos das dízimas reais e da alfândega da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro.

Capitania da Bahia

Nome do contrato	início	Preço Contrato
Alfândega da Bahia em Frotas	1724	303.900\$000
Alfândega da Bahia em Frotas	1727	305.100\$000
Alfândega da Bahia em Frotas	1731	223.200\$000
Alfândega da Bahia em Frotas	1732	322.800\$000
Alfândega da Bahia em Frotas	1736	265.230\$000
Alfândega da Bahia em Frotas	1739	288.075\$000
Alfândega da Bahia em Frotas	1744	380.700\$000
Alfândega da Bahia em Frotas	1748	318.000\$000
Alfândega da Bahia Navios Soltos	1735	76.350\$000
Alfândega da Bahia Navios Soltos	1742	121.650\$000
Alfândega da Bahia Navios Soltos	1743	34.785\$000
Alfândega da Bahia Navios Soltos	1747	108.480\$000
Alfândega da Bahia Navios Soltos	1751	78.000\$000
Dízimos reais da Bahia	1724	222.000\$000
Dízimos reais da Bahia	1727	216.150\$000
Dízimos reais da Bahia	1737	157.200\$000
Dízimos reais da Bahia	1740	157.260\$000
Dízimos reais da Bahia	1743	157.395\$000
Dízimos reais da Bahia	1747	150.090\$000

Capitania de Pernambuco

Nome do contrato	início	Preço Contrato
Alfândega de Pernambuco e Paraíba em frotas	1724	98.400\$000
Alfândega de Pernambuco e Paraíba em frotas	1727	122.550\$000
Alfândega de Pernambuco e Paraíba em frotas	1732	126.000\$000
Alfândega de Pernambuco e Paraíba em frotas	1736	103.200\$000
Alfândega de Pernambuco e Paraíba em frotas	1739	25.980\$000
Alfândega de Pernambuco e Paraíba em frotas	1742	144.000\$000
Alfândega de Pernambuco e Paraíba em frotas	1746	127.200\$000
Alfandegas de Pernambuco e Paraíba em Navios Soltos	1739	51.960\$000
Alfandegas de Pernambuco e Paraíba em Navios Soltos	1741	21.900\$000
Alfandegas de Pernambuco e Paraíba em Navios Soltos	1745	27.630\$000
Alfandegas de Pernambuco e Paraíba em Navios Soltos	1749	26.700\$000
Alfandegas de Pernambuco e Paraíba em Navios Soltos	1750	44.000\$000
Dízimos Reais de Pernambuco	1726	60.000\$000
Dízimos Reais de Pernambuco	1729	61.500\$000
Dízimos Reais de Pernambuco	1732	61.200\$000
Dízimos Reais de Pernambuco	1736	43.200\$000
Dízimos Reais de Pernambuco	1741	33.780\$000
Dízimos Reais de Pernambuco	1744	43.260\$000
Dízimos Reais de Pernambuco	1747	48.000\$000

Capitania do Rio de Janeiro

Nome do contrato	início	Preço Contrato
Alfândega do Rio de Janeiro em frotas	1721	200.700\$000
Alfândega do Rio de Janeiro em frotas	1724	297.600\$000
Alfândega do Rio de Janeiro em frotas	1729	366.300\$000
Alfândega do Rio de Janeiro em frotas	1732	322.800\$000
Alfândega do Rio de Janeiro em frotas	1734	480.000\$000
Alfândega do Rio de Janeiro em frotas	1735	480.000\$000
Alfândega do Rio de Janeiro em frotas	1738	584.550\$000
Alfândega do Rio de Janeiro em frotas	1742	625.200\$000
Alfândega do Rio de Janeiro em frotas	1745	628.800\$000
Alfândega do Rio de Janeiro em frotas	1748	607.200\$000
Alfândega do Rio de Janeiro em Navios Soltos	1727	108.000\$000
Alfândega do Rio de Janeiro em Navios Soltos	1737	168.075\$000
Alfândega do Rio de Janeiro em Navios Soltos	1741	98.730\$000
Dízimos Reais do Rio de Janeiro	1726	50.700\$000
Dízimos Reais do Rio de Janeiro	1729	56.760\$000
Dízimos Reais do Rio de Janeiro	1732	57.630\$000
Dízimos Reais do Rio de Janeiro	1739	57.615\$000
Dízimos Reais do Rio de Janeiro	1742	57.624\$000
Dízimos Reais do Rio de Janeiro	1745	67.200\$000
Dízimos Reais do Rio de Janeiro	1745	67.200\$000
Dízimos Reais do Rio de Janeiro	1748	84.030\$000

Fonte: Livro de Registro dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino. Cód. 297; André F. de M. e Paiva. Banco de dados dos Contratos do Conselho Ultramarino. André F. de M. e Paiva. Maximiliano Mac Menz (orientação). FAPESP, 2012.

ANEXO III

Tabelas bases para confecção dos gráficos presentes no Capítulo 3

Variação dos valores de arrematação dos contratos de direitos dos escravos que vão para minas (1725-1741)

Anos de Arrematação	Direitos dos escravos que saem da Bahia	Direitos dos escravos que saem do Rio de Janeiro	Direito dos escravos que saem de Pernambuco
1725	74.400\$000	44.100\$000	18.000\$000
1728	74.700\$000	31.500\$000	20.400\$000
1731	91.830\$000		
1732		43.200\$000	
1739	82.800\$000	52.500\$000	
1740			3.020\$000
1741	25.410\$000	54.000\$000	

Comparativo do número de escravos que desembarcaram nos portos das capitanias da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro (1720-1750)

Períodos	Bahia	Pernambuco	Rio de Janeiro
1720	6.613	3.962	6.937
1721-1725	42.160	17.305	24.578
1726-1730	48.358	20.827	26.239
1731-1735	46.107	12.203	30.176
1736-1740	44.271	10.973	32.209
1741-1745	36.721	12.066	42.253
1746-1750	53.824	17.361	26.108
Total	278.054	94.697	188.500

Fonte: Livro de Registro dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino. Cód. 297; André F. de M. e Paiva. Banco de dados dos Contratos do Conselho Ultramarino. André F. de M. e Paiva. Maximiliano Mac Menz (orientação). FAPESP, 2012.

ANEXO IV

Condições do Contrato de saída de escravos²⁷⁴:

“Contrato que se fez no Conselho Ultramarino com Domingos Rodrigues Bandeira da saída de escravos que do Rio de Janeiro vão para as Minas por mar, e por terra, por tempo de três anos e preço em cada um deles de trinta e seis mil cruzados forros para a fazenda de sua majestade.

Ano do nascimento de N. Senhor Jesus Cristo de mil setecentos e trinta aos vinte e dois dias do mês de Dezembro do dito ano nesta Corte, e Cidade de Lisboa Ocidental nos Paços de S. Majestade, e casa onde se faz Conselho Ultramarino, estando presentes os Senhores Conselheiros, e o Procurador da Fazenda dele, apareceu Domingos Rodrigues Bandeira, o qual disse fazia lanço, como com efeito fez, no contrato da saída dos escravos, que do Rio de Janeiro vão para as Minas por mar, e por terra, por tempo de três anos, que hão de principiar no primeiro de Julho de mil setecentos e trinta e dois, em preço em cada hum deles de trinta e seis mil cruzados forros, e livres para a fazenda de S. Majestade, com as mesmas condições, e obrigações do contrato, que corre, para cuja arrematação precederão editais, e as mais solenidades, que dispõem o Regimento, e na forma dele deu neste Reino as fianças necessárias e por fiador à décima a Antonio Marques Gomes.

I.

Como condição, que este contrato arrematara por tempo de três anos, que haviam de ter principio no primeiro de Julho do presente ano de mil setecentos e trinta e dois, e hão de ter fim no último de Junho de mil setecentos e trinta e cinco, e que pertencerá a ele Contratador o direito de nove mil reis, que por uma vez somente paga cada Escravo, que sair para as Minas do ouro do dito porto do Rio de Janeiro por terra, como também dos que forem para as Vilas de Parati, Ilha Grande, Pernagua, Vila de Santos, São Paulo, e mais partes daquela repartição, da mesma sorte, que até o presente se costuma pagar à Fazenda Real, e não poderá pessoa alguma de qualquer condição, ou estado que seja,

²⁷⁴ Contrato que se fez no Conselho Ultramarino com Domingos Rodrigues Bandeira da saída de escravos. BNPT SC5604/15A.

levar, ou mandar escravo, sem que primeiro seja despachado pela Provedoria da Fazenda Real.

II.

Com condição, que por quanto muitas pessoas costumam levar escravos da Bahia, ou Pernambuco para o Rio de Janeiro e Vila de Santos com cartas de guias em seus nomes para o transportarem para as Minas a fim de não pagarem no Rio de Janeiro, ou Santos direto algum pelo haverem já pago no porto onde saíram; e costumam algumas vezes venderem nos mesmos portos os ditos escravos para diferentes usos, acabando ali as suas viagens, e traspassarem as ditas guias a outras pessoas para com elas introduzirem outros escravos, e passarem para as Minas livres de direitos em fraude grande da Fazenda Real. Todas as pessoas, que levarem escravos para as Minas com guias pelos ditos portos, serão obrigados a apresentá-las em termos de quinze dias depois da sua chegada ao Provedor da Fazenda para se registrarem, e tomarem as confrontações pelo Escrivão, a cujo cargo estiver dito despacho, que se lançará em hum livro de registro, que haverá para o dito efeito, para por este modo se poder vir no conhecimentos, assim dos escravos, como das pessoas, que os levam para as Minas, e se evitar, que com uma mesma guia se possam introduzir muitos escravos. E o mesmo se observará com as pessoas, que os trouxeram das Minas para os tornarem a levar para elas, com cominação, que não se registrando umas, e outras cartas de guias no referido termo, não só ficarão por esta causa nulas, e sem nenhum vigor, mas serão as ditas pessoas prezas, e castigadas como transgressoras dos descaminhos da Fazenda Real. E os escravos, que assim se desencaminharem serão perdidos, no que se procederá executivamente, observando-se nesta condição, o que se pratica na arrecadação dos diretos da dizima da Alfândega.

III.

Com condição, que os escravos, que os moradores Roceiros, e Fazendeiros dos caminhos das Minas levarem para suas casas, e ministério de suas fazendas, serão despachados pelas Provedorias da Fazenda Real, sem que deles se leve direto algum, constando serem-lhe necessários para o dito ministério. Mas achando-se, que depois de os terem em suas casas, os transportam para as Minas, sem pagarem os direitos, serão

presos, e pagarão da cadeia o valor de cada escravo, que tiverem desencaminhado, que se avaliará a razão de cem mil reis.

IV.

Com condição, que todas as cartas de guias, e mais registros irão assinados pelo Contratador, seu Procurador, ou Administrador, assim como se pratica com os bilhetes das Alfândegas, e sem isso não valerão; para o que serão obrigados a assistir na mesa, aonde se der o dito despacho. E o Escrivão a que tocar não passará a dita guia, sem primeiro ficar o direito carregado em receita, e fazendo o contrario incorrerá em perdimento de ofício.

V.

Com condição, que poderá ele Contratador, seus Provedores, e mais Oficiais denunciar de todos os descaminhos, que se fizerem aos direitos deste contrato, e das condenações, e tomadias, que se fizerem, terão os denunciantes a terça parte, e outras duas serão para este contrato.

VI.

Com condição, que poderá por ele Contratador nesta, ou naquela parte todos os administradores, Feitores, e mais Oficiais, que lhe parecer são necessários para a boa arrecadação deste contrato, e poderá nomear um Meirinho com seu Escrivão, e trazer no rio as embarcações de remo, que lhe convierem, que tudo será pago à sua custa. E pela nomeação dele Contratador o Provedor da Fazenda mandará passar mandados aos ditos Oficiais, para servirem o tempo deste contrato, ou o que parecer a ele Contratador. E lhes será permitido trazerem armas de fogo, quando andarem nas diligencias, como os mais Oficiais de justiça, e como se pratica com os das Alfândegas.

VII.

Com a condição, que os Provedores da Fazenda serão seus Juízes privativos, e lhe sentenciarão as tomadias, e mais causas pertencentes a este contrato, assim como se pratica com os contratadores da dizima das Alfândegas, e gozarão os mesmos privilégios, de que eles gozam, e lhes são concedidos pelas suas condições, que aqui se hão por declaradas.

VIII.

Com condição, que 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 fiança somente à quarta parte, visto haver Tesoureiro, que por parte da Fazenda Real cobre o dito rendimento, e no fim de cada ano se entregará do cofre do Contratador tudo, o que além do preço do contrato tiver este rendido, e se observará nesta parte o mesmo, que se pratica no contrato das dizimas.

IX.

Com condição, que ele contratador poderá fazer transpasso deste contrato em todo, ou em parte em quem lhe parecer, assim em Lisboa, como no Brasil para melhor segurança, e estabelecimento dele.

X.

Com condição, que poderá ele contratador requerer qualquer condição, ou declaração para melhor arrecadação deste contrato, que lhe será concedida sendo de justiça, e se passarão todas as ordens necessárias para os Governadores, e Provedores da Fazenda darem ajuda, a favor do dito Contratador, e faltando a isso, poderá por qualquer deles haver toda a perda, e dano, que por causa de sua omissão receber.

XI.

Com condição, que os direitos, que por este contrato se arrematam, são os de nove mil reis por cada escravo, que por terra for do Rio de Janeiro para as Minas; porque os que forem por mar, só pagarão quatro mil e quinhentos, com declaração porém, que no caso em que no Rio de Janeiro se tenha estabelecido pagar-se igualmente os mesmos direitos, tanto por terra, como por mar, ficará esta maioria pertencendo a Sua Majestade, para se arrecadar por sua Real Fazenda.

E sendo visto pelos Senhores Conselheiros do Conselho Ultramarino, presente o Procurador da Fazenda dele, o conteúdo neste contrato, condições, obrigações dele o houveram por bem, e se obrigarão em nome de Sua Majestade a lhe dar inteiro cumprimento, e o dito Domingos Rodrigues Bandeira, que presente estava disse o

aceitará, e se obrigava a cumprir inteiramente o dito contrato com todas as clausulas, condições, e obrigações nele declaradas na forma de sua arrematação, e que não o cumprindo ele em parte, ou em todo, pagaria, e satisfaria por todos os seus bens, assim moveis, como de raiz havidos, e por haver, que para isso os obrigava a pagar todas as perdas, e danos, que a fazenda de S. Majestade receber; e por firmeza de tudo mandarão fazer este contrato no livro deles, que todos assinarão com o dito Domingos Rodrigues Bandeira, de que se lhe deu esta copia assinada pelos Senhores Antonio Rodrigues da Costa do Conselho de Sua Majestade, e o Doutor Joseph de Carvalho Abreu, Conselheiros do Conselho Ultramarino. Miguel de Macedo Ribeiro Oficial maior da Secretaria do dito Conselho a fez em Lisboa Ocidental em o primeiro de março de mil setecentos e trinta e um.

Eu El Rei faço saber aos que este meu Alvará virem, que sendo-me presente o contrato atrás escrito, que se fez no meu Conselho Ultramarino com Domingos Rodrigues Bandeira da saída de escravos, que do Rio de Janeiro vão para as Minas por mar, por terra por tempo de três anos, que hão de principiar no primeiro de Julho de mil setecentos e trinta e dois, em preço em cada hum dos ditos anos de trinta e seis mil cruzados forros para a Fazenda Real pela maneira declarada no mesmo contrato. Hey por bem aprovar, e ratificar o dito contrato na pessoa do dito Domingos Rodrigues Bandeira e mando se cumpra, e guarde, como nele, e em cada uma das suas condições se contém, por este Alvará, que valerá como carta, e não passará pela Chancelaria, sem embargo da Ordenação do liv. 2 tit. 39 e 40 em contrario. Lisboa Ocidental o primeiro de Março de mil setecentos e trinta e um. Rei.”

ANEXO V

Propostas de criação de uma Companhia de Comércio para a Costa da Mina²⁷⁵.

“Francisco Xavier Braga, Manoel de Bastos Viana, Antonio dos Santos Pinto, Francisco Xavier Ferraz de Oliveira, Manuel Nunes da Silva, José Valentim Viegas, Jeronimo da Silva Pereira, Estevão Martins Torres, Manoel de Faria Airão, Antonio Ribeiro da Silva, Manoel Gomes de Campos, Manoel Gonçalves Reinao, Domingos da Silva e Antonio Rodrigues Neves, todos homens de negócio desta praça, desejando melhorar o comércio da extração dos negros da Costa da Mina e Cacheu para os portos do Brasil, no que consideram fazerem serviço a Sua Majestade estão resolvidos entre si a fazerem uma companhia para a extração dos ditos escravos debaixo das condições que expressam:

I.

Que sendo Vossa Majestade servido, mande por uma fragata de guerra naquela costa para lhes franquear o comércio, comboiar as suas embarcações e libertar do insulto que qualquer pirata ou nação, que possa ser inimiga desta coroa, lhes queira fazer; se oferecem os suplicantes a pagar para ajuda das despesas das ditas fragatas cem mil cruzados em cada um ano.

II.

Que como o clima da Costa da Mina é sumamente doentio, será Vossa Majestade servido mandar expedir desta cidade de quatro em quatro meses uma fragata de guerra a render a que na dita Costa da Mina se achar, para que não se experimente mortandade da gente, e os suplicantes tenham a conveniência de lhes servir de comboio desta cidade para os portos da dita Costa ou ilhas dela aos navios que mandarem transportar a escravatura da mesma Costa para os portos do Brasil; para os que farão prontos os suplicantes a parte dos ditos cem mil cruzados que tocar para a expedição de cada fragata sair deste porto na mão da pessoa ou cofre, que Vossa Majestade for servido determinar-lhe.

²⁷⁵ O documento apresenta três projetos propostos por comerciantes portugueses para a criação de uma Companhia de Comércio na Costa da Mina. AHU. São Tomé. Cx. 4 D. 106.

III.

Que duas fragatas de guerra partirão deste porto para os da Costa da Mina nos tempos que lhes parecer conveniente ao seu comércio, para o que farão a saber dois meses antes da sua partida ao provedor dos Armazéns, a quem Vossa Majestade ordenará com recomendação observará esta condição, e não haja demora na expedição em que o tempo que se lhe nomear.

IV.

Que Vossa Majestade seja servido conceder aos suplicantes esta graça pelo tempo de dez anos, dentro dos quais nenhuma outra pessoa possa introduzir nos portos do Brasil escravos da Costa da Mina e Cacheu; e acabado o dito tempo, possam os suplicantes continuar na dita Companhia todo o mais tempo que lhe parecer conveniente, havendo Vossa Majestade desde já confirmada a prorrogação do mais tempo porque a quiserem continuar.

V.

Que, sucedendo introduzir-se nos ditos portos do Brasil escravos da Costa da Mina e Cacheu por pessoa de qualquer qualidade, estado ou nação que seja, lhes serão confiscados, sendo metade para a Real Fazenda de Vossa Majestade, e a outra para os interessados dessa Companhia.

VI.

Que Vossa Majestade seja servido conceder-lhe o poder de mandar vir por sua conta em cada um ano em companhia de frota ou fora dela a porção de cinco mil rolos de tabaco para esta cidade, para dela os navegarem para a dita Costa da Mina, e a troco deles resgatem escravos, como o faziam os moradores da Bahia e Pernambuco, meio pelo qual terá consumo a mesma porção de tabaco que aqueles moradores mandavam para os ditos portos, e os Lavradores, a conveniência de continuarem na cultura deste gênero.

VII.

Que sendo aos suplicantes conveniente entregarem neste porto a qualquer das nações estrangeiras alguma porção do dito tabaco, para os transportarem aos da Costa da Mina para o dito resgate de escravos, Vossa Majestade seja servido conceder-lhes para isso

licença, e não pagarão mais direito que de cinco por cento da avaliação que tem na Alfândega desta cidade; e na mesma forma se observará com o que por sua conta navegarem para a dita Costa da Mina e Cacheu.

VIII.

Que, sucedendo não poderem consumir nos ditos portos a porção referida dos cinco mil rolos de tabaco, poderão os administradores desta Companhia navegar o que lhes ficar para qualquer dos portos da Europa, pagando porém os direitos deles por em cheio, na forma que faz outro qualquer vassalo de Vossa Majestade.

IX.

Que a dita porção dos cinco mil rolos de tabaco será isenta de escolha que o Contratador geral deste gênero tem nele na Alfândega desta cidade; no que senão considera prejuízo algum ao Contrato, porque nos portos do Brasil iam semelhantes porções de tabaco.

X.

Que em cada um dos portos do Brasil terá preferência para poder carregar um navio desta Companhia primeiro que os mais que houverem de vir em companhia de comboio para esta cidade.

XI.

Que como o desembolso que a Companhia há de fazer para esta negociação há de ser considerável, para não haver falência na introdução dos escravos nos portos do Brasil, lhes é preciso valerem-se dos cabedais que naqueles portos tiverem antecipadamente à partida das frotas; e para assim o conseguirem, seja Vossa Majestade servido conceder-lhes licença para uma nau da dita Companhia lhes poder transportar em qualquer tempo, e de qualquer porto do Brasil que seja a parte dos seus cabedais, que entenderem lhes são precisos, para assim poderem girar este negócio em forma que os moradores do Brasil não experimentem falta de escravos.

XII.

Que a fabrica, aguadas e mais apetrechos que à Companhia forem necessários para custeamento dos navios que desta cidade expedirem para o dito transporte de escravos, sejam isentos de pagarem direitos aos Tribunais a que eram devidos.

XIII.

Que sendo-lhes conveniente mandar vir dos Reinos Estrangeiros alguns gêneros para com eles se resgatarem escravos nos portos referidos, lograrão os tais gêneros a liberdade dos direitos de entrada e saída, que Vossa Majestade foi servido conceder à Companhia do Corisco.

XIV.

Que as dívidas que se deverem a esta Companhia se possam cobrar como dívidas da Fazenda Real, graça que Vossa Majestade concedeu a Companhia de Macau.

XV.

Que para poder introduzir número de escravos nos portos do Brasil em forma que os moradores dele não experimentem falta, e serem socorridos com brevidade da escravatura necessária lhes é preciso fazer negociação com as nações estrangeiras e ser transportada por estas a alguma terra do domínio desta Coroa, não sendo porto do Brasil, faculdade de Vossa Majestade lhes deve conceder para os poderem receber deles na Costa da Mina, Ilha do Príncipe ou qualquer dos domínios de Vossa Majestade para dali os reconduzirem em navios da Companhia aos portos do Brasil.

XVI.

Que poderão admitir para sócios da dita Companhia outras quaisquer pessoas moradoras deste Reino e das Conquistas, sendo porém vassallos de Vossa Majestade e portugueses.

XVII.

Que se no decurso dos dez anos de duração da Companhia parecer aos interessados conveniente, e aumento dela, erigir nos ditos portos da Costa da Mina, feitorias e fortalezas, Vossa Majestade será servido conceder-lhes licença para as poderem fazer à sua custa.

XVIII.

Que sendo caso que durante a dita Companhia possa haver ocasião que algumas das nações da Europa desampare alguma das feitorias e fortaleza que ao presente possuam, poderá a Companhia tomar dela posse em nome de Vossa Majestade e a terão à sua Real Ordem, debaixo das novas condições que se estipularem.

XIX.

Que sendo Vossa Majestade servido ter a dita Companhia debaixo de sua Real proteção e conceder-lhes a faculdade de a erigirem com as condições referidas, mande expedir ordens necessárias para o seu inteiro cumprimento, assim neste Reino como em suas Conquistas.

XX.

Que Vossa Majestade lhes conceda a licença para nomear Ministro de Letras, e desinteressado que sirva de Conservador dos Privilégios e Liberdades concedidos a esta Companhia; o qual possa também em seu nome representar a Vossa Majestade qualquer incidente que lhe seja advertido pelos Administradores da Companhia.

XXI.

Que os navios que a Companhia expedir para o transporte da escravatura, que há de extrair dos portos da Costa da Mina e Cacheu, não sejam obrigados a levar sal algum; porque este gênero é nocivo à mesma escravatura, causando-lhes doenças e outras enfermidades.

XXII.

Que os navios que a Companhia comprar para a mesma expedição sejam isentos de pagarem o direito do Paço da Madeira, assim da dízima, como do Consulado.

XXIII.

Que sendo caso se faça apreensão ou penhora por dívida real, ou particular, a que esteja obrigado algum dos interessados nesta Companhia, se não entenderá a dita penhora mais que tão somente no interesse que lhes couber correspondente à sua entrada, que os haverá de dois em dois anos, como qualquer dos mais sócios; e de nenhuma sorte se

possa extrair este do corpo da dita Companhia, e só, sim, terá vigor no fim dos dez anos da concessão dela.

(...)

Condições sobre as quais se oferecem os interessados na Companhia que Vossa Majestade foi servido estabelecer para a Costa da África, de aumentar o comércio dela e de proverem as Conquistas, com os escravos necessários para as lavouras do açúcar, tabaco e trabalho nas Minas, por tempo de trinta anos.

I.

Que Vossa Majestade é servido que esta Companhia se conserve debaixo da proteção do glorioso Santo São José.

II.

Que a dita Companhia possa livremente negociar em todas as partes na Costa da Mina de África, inclusive nos portos do Reino de Angola, e que de todas essas partes, poderão os seus navios levarem para todos os portos do Brasil, escravos, e quaisquer gêneros que produzirem as ditas partes, pagando de uns e outros os direitos que se devem.

III.

Que Vossa Majestade mandará arrematar à dita Companhia o Contrato do Reino de Angola, durante o tempo dela, pelo mesmo preço em que hoje se acha arrematado.

IV.

Que durante o tempo deste comércio, poderá a dita Companhia mandar vir de fora, todos os gêneros de Fazendas e Mantimentos, Navios e Materiais para eles, que necessário lhe forem para seu comércio, tanto aqueles que ao presente são proibidos, como pólvoras, armas e aguardentes, como os que em diante possam ser, ou por entrada, ou por saída, e as ditas Fazendas se poderão baldear em os Navios da dita Companhia, sem serem obrigados a descerem dos marcos para baixo; e com o

juramento dos diretores da dita Companhia, de que tais Fazendas, Mantimentos, Navios e Materiais são para o comércio dela, serão livres e isentos, a pagarem direitos na forma referida, tanto os que mandarem vir de fora, como os que comprarem neste Reino.

V.

Que como a maior parte das Fazendas que esta Companhia há de consumir na Costa são algodões da Índia, e de outros gêneros do dito país, é Vossa Majestade servido conceder licença à dita Companhia para mandarem buscar à Costa de Coromandel as Fazendas que necessitarem para o ser comércio em a dita Costa, e Reino de Angola, livres de direitos, e que os Navios da dita Companhia possam fazer escala por Zurate, e lá vender o Marfim e os mais gêneros que levarem do produto da Costa e Reino de Angola, de que pagarão os direitos nesta Cidade, ou nas Conquistas, de onde lhes será permitido levarem Prata em patacas, ou em barra, para fazerem seu comércio na dita Costa de Coromandel; e querendo levar quaisquer outros gêneros do Norte, não pagarão direitos deles nesta Cidade nem nas Conquistas.

VI.

Que a dita Companhia não possa vender em nenhum dos portos do Brasil quaisquer gêneros que lhes forem franqueados de direitos, com cominação de que, sendo-lhes achados, serão confiscados para a Fazenda de Vossa Majestade, e os navios e suas cargas em que forem transportados.

VII.

Que como esta Companhia possa experimentar grande prejuízo pela dilação das Frotas, na retenção de seu cabedal no Brasil, que tanto poderá necessitar para continuar seu negócio, será Vossa Majestade servido de lhe conceder licença para que em cada ano possa voltar a este Reino em dos Navios sem ser em corpo da frota, e que possa trazer todos os gêneros do dito país, por não ser possível a esta Companhia deixar de vender os seus escravos a troco de gêneros, que é em maior utilidade dos moradores do Brasil.

VIII.

Que além da dita Nau de licença em cada ano, poderão os Navios desta Companhia, em todo o tempo que lhe for conveniente, partir dos portos do Brasil para este Reino, sem

esperar as frotas, trazendo somente o seu cabedal em ouro, manifestando-o nas Casas da Moeda, pagando dele o direito de um por cento, como haviam de pagar se o referido ouro viera nos Navios de comboio, como poderão trazer quaisquer gêneros que forem produtos da Costa da África, de que pagarão os direitos nesta Cidade.

IX.

Que, porquanto a Companhia possa necessitar servirem-se da Ilha do Príncipe para nela assentarem o seu comércio para a Costa, é Vossa Majestade servido permitir aos diretores desta Companhia, sem consentimento do proprietário, a faculdade de poderem nomear a Capitania-mor da dita Ilha, na pessoa que bem lhes parecer, a qual Vossa Majestade aprovará, para efeito de que, com prontidão seja a Companhia servida em todo que necessitarem para o seu comércio e expedição dos seus Navios e Embarcações, obrigando-se a Companhia a renovar e reedificar as duas Fortalezas, que os interessados na de Cacheu se ofereceram levantar na dita Ilha; e outrossim, poderão assentar Feitorias nas mais partes da Costa aonde bem lhes convier, exceto em Cabinda.

X.

Que é Vossa Majestade servido mandar se entregue à dita Companhia a Feitoria que se acha principiada por Vossa Majestade em porto de Ajuda, para manter à sua custa, e por este respeito, é Vossa Majestade servido isentar à dita Companhia dos direitos que se impuseram para a conservação dela.

XII.

Que em todos os portos dos domínios de Vossa Majestade, geralmente, sem limitação alguma, a que chegarem os Navios ou qualquer Embarcação da Companhia, lhe seja dado tudo o que necessitar, assim de gente e Mantimentos, como do que mais lhe for preciso para a Mareação e seguimento de suas viagens, com a mesma expedição e pelos mesmos preços que se costumam dar às Fragatas e Naus de Vossa Majestade, e que em nenhum dos ditos portos nem Conquistas deste Reino e seus Domínios, sejam retidos nem de forma alguma dilatados pelas Justiças, Conselhos ou Governos, os ditos Navios e Embarcações, mas, antes, lhes dará com diligência toda a ajuda e favor possível; e na falta de Marinheiros, lhes serão dados para o que se procederá à prisão, e não consentirão que a gente que levarem para os usos e ministérios de suas viagens se

acolha aos ditos portos, escusando-lhes quaisquer desculpas ou razões que derem, e só, sim, serão admitidas queixas dos Mestres e Capitães, para constranger, e com efeito obrigar aos subordinados a que não desamparem as suas obrigações, para o que, sendo necessário, sejam presos os que se ausentarem e entregues aos ditos Capitães e Mestres, para as irem cumprir; e todo o dano que se causar da inobservância do referido, será pago à Companhia, pelos bens e fazenda da pessoa que for causa dele.

XII.

Que esta Companhia poder concertar e aprestar nesta Cidade, e nas Conquistas, as suas Embarcações, se lhe mandará dar nelas os lugares que para isso forem convenientes, e outrossim poderão tomar por aposentadoria todas as mais Casas e Armazéns que lhe forem necessárias para o seu comércio, pagando os aluguéis a seus donos, derrogando para este efeito qualquer privilégio de aposentadoria que tenham as pessoas a quem tomarem.

XIII.

Que suposto os diretores determinem obrar em tudo o que tocar ao apresto e expedição dos seus Navios e Embarcações com toda a suavidade, sem usar os meios de Justiça e rigor dela, contudo, poderá ser necessário para muitas coisas valer-se dos Ministros da Justiça, é Vossa Majestade servido que para os ditos aprestos e expedição, se procede na mesma forma que se faz para as Fragatas e Naus de sua Real Coroa, por esta condição somente, mandando o Juiz Conservador desta Companhia prender gente e Marinheiros para a Mareação, que serão isentos do troço, estando a serviço da dita Companhia.

XIV.

Que os Navios desta Companhia que forem fazer as suas viagens para a Costa não serão obrigados a levarem o sal do Contrato do Provimto do Brasil, não obstante qualquer condição dada e concedida a favor do mesmo Contrato, pela impossibilidade que há de que possam os Navios, carregados de escravos ter mais praça do que lhes é precisa para a dita carregação, aguada e mantimentos.

XV.

Que todas as pessoas de qualquer qualidade e condição que sejam, tanto naturais. Como estrangeiras, em qualquer parte aonde assistam, ainda que vivam fora deste Reino, que quiserem entrar na dita Companhia com seus cabedais, o poderão fazer livremente, sem que por isso derroguem as suas Nobrezas, Preeminências ou Privilégios, e os diretores abrirão os livros, e darão para este efeito o tempo de um ano para os moradores de todos os Brasis, sete meses aos de todas as Ilhas e três meses aos deste Reino, o qual tempo principiará do dia da Publicação que se fará pela Gazeta geral, e editais fechados em lugares públicos, e sendo findo, se fecharão os livros, para não poder entrar nelas mais pessoa alguma.

XVI.

Que Vossa Majestade é servido segurar os ditos cabedais e avanços de qualquer seqüestro, embargo, denúncia, confiscação Real e Represária, que contra eles possa haver, por qualquer crime de Lesa Majestade, Divina ou Humana, conservando a mesma natureza que os Morgados, ou por qualquer outro respeito, ou guerras, que haja entre esta Coroa com qualquer Reino. Mercê que Vossa Majestade faz a esta Companhia em razão de sua conservação e aumento, o que Vossa Majestade promete cumprir debaixo de sua Real Palavra, e somente se poderão penhorar e executar os avanços por dívida cível sendo primeiro executados os mais bens do devedor.

XVII.

Que para Juiz Conservador nomeará Vossa Majestade um dos Desembargadores da Casa de Suplicação, que na Relação, com os adjuntos que o Regedor lhe nomear, sentenciará todas as causas, assim cíveis como crimes desta Companhia e seus subordinados, na mesma forma que fazia o Conservador da Junta de Comércio Geral, e terá as mesmas regalias e privilégios, e que este Ministro Serpa da satisfação dos direitos desta Companhia, e assim terá um Procurador fiscal, que nomeará para todas as suas causas, que será um Desembargador da Casa de Suplicação.

XVIII.

Que será Vossa Majestade servido conceder a esta Companhia que os seus Navios se despachem na mesma forma que o fazem os Navios de Viagem da Índia, e logrará os

mesmos privilégios, e arvorando Bandeira com armas Reais, passando aos Capitães Patentes de Mar e Guerra *ad honorem*.

XIX.

Que seja Vossa Majestade servido emprestar a esta Companhia duas fragatas de Guerra aparelhadas e prontas, todas as vezes que por ela lhe forem pedidas, sendo para um caso muito urgente, e o mantimento e gente para o fornecimento das ditas Naus, metida pela Companhia e paga às suas custas.

XX.

Que os Navios de que esta Companhia servirem no seu comércio, poderão ter a metade dos seus Oficiais e Equipagem de Portugueses e a outra metade de Estrangeiros, não sendo de uma só Nação.

XXI.

Que Vossa Majestade seja servido que esta Companhia possa mandar tocar caixa nesta Cidade, Reino e Ilhas, e fazer gente do Mar e Guerra, para guarnecerem seus Navios e Estabelecimentos, e servirem-se de oficiais que estão atualmente em o serviço de Vossa Majestade, sem que por este respeito se possa reputar por perdido o seu tempo nem serviços, antes os que servirem a esta Companhia, Vossa Majestade é servido reputar como feitos à sua Coroa.

XXII.

Que Vossa Majestade é servido que todos os subordinados a esta Companhia, tanto Marinheiros como Soldados, seus Oficiais, e os que forem da Arrecadação da Fazenda da dita Companhia, estejam sujeitos às mesmas penas e castigos, e aos atos de Disciplina Militar, como são os que atualmente estão servindo à Vossa Majestade.

XXIII.

Que aos cabedais desta Companhia se são lançará Dízima alguma nem meneio às pessoas que entrarem nela pelo dito Cabedal, nem os subordinados desta Companhia pagarão Dízima de seus ordenados.

XXIV.

Que a Fazenda de Vossa Majestade que entrar na dita Companhia será em nome de pessoa particular, para efeito de não serem os diretores obrigados a dar conta nos Contos, nem em outro algum Tribunal, nem citados, chamados, ou vexados, ainda que seja a requerimento dos Procuradores Régios, para a dita conta, a qual só serão obrigados a dar àquela pessoa particular, como a qualquer do povo interessado na dita Companhia, na forma de seu Requerimento, que Vossa Majestade será servido confirmar.

XXV.

Que Vossa Majestade é servido permitir aos Testamenteiros e Tutores poderem interessar nesta Companhia aos seus Menores, com tanto que o dito interesse não exceda a metade do valor dos bens móveis, que pertencerem aos ditos Menores.

XXVI.

Que Vossa Majestade é servido que não se possa fazer penhora ou embargo nas mãos dos diretores desta Companhia em quaisquer soldos que se possam dever aos subordinados dela, por dívidas criadas antes ou depois de entrarem no serviço desta Companhia.

XXVII.

Que Vossa Majestade é servido não conceder a qualquer pessoa que for devedora a esta Companhia Carta Moratória para não poder ser executado e, concedendo-lhe, não terá efeito algum, antes, todas as dívidas que se deverem a esta Companhia se cobrarão executivamente, como Fazenda Real de Vossa Majestade.

XXVIII.

Que Vossa Majestade é servido que todas as prezas que fizerem os Navios desta Companhia, seja em utilidade própria dela, sendo julgados por boa e bem feitas pelo Juiz Conservador da Companhia.

XXIX.

Que Vossa Majestade é servido mandar a todos os Governadores e Ministros, a quem estas condições forem apresentadas, as façam guardar inviolavelmente, sob pena de que

todo o dano que se causar à Companhia, pela falta de inobservância delas, se haverpa de seus bens e Fazendas.

XXX.

Que a Companhia será governada pelos diretores independentemente, com inibição a qualquer Ministro ou Tribunal de se intrometerem no manejo, disposição e direção da dita Companhia; nem poderão os juízes de defuntos e ausentes pedirem ou tomarem conta de coisas algumas, por falecimento ou ausência de qualquer pessoa do Serviço dela, sob pena de que a dita Companhia possa haver dos bens de tal Ministro todo o prejuízo, que pela inobservância desta Condição, se causar à dita Companhia.

XXXI.

Que os diretores desta Companhia e os seus subordinados, durante ela, gozarão dos mesmos privilégios que gozam os Contratadores do Tabaco, e Cartas de Jogar e Solimão, e não poderão ser presos por ordem de Tribunal algum, ou Ministro de Justiça, por causa cível ou crime, salvo for em flagrante delito, sem ordem do seu conservador por escrito; Mercê que Vossa Majestade faz aos diretores para melhor se empregarem no serviço da dita Companhia.

XXXII.

Que Vossa Majestade é servido ordenar aos Tesoureiros das Casas da Moeda, ou das Alfândegas, de quaisquer portos do Brasil, que sendo lhes entregue algum Cabedal desta Companhia, por mão dos Capitães dos seus Navios, ou de outra alguma pessoa, o remetam na primeira ocasião de Nau de Guerra que vier para este Reino, a entregar aos diretores desta Companhia, sem falta ou falência, e havendo-a, pagarão por seus bens e fazendas todo o dano que causar à dita Companhia.

XXXIII.

Que passados dois anos depois da confirmação de Vossa Majestade destas Condições, se proibirá a saída de todas as embarcações das Conquistas para a Costa da Mina, excetuados para os portos do Reino de Angola; e somente Navios desta Companhia poderão voltar dos portos do Brasil para a Costa, levando somente tabacos e jerebitas e os mantimentos necessários para as suas carregações; e sendo caso que os Navios desta

Companhia encontrem na Costa alguma embarcação vinda do Brasil a negociar ou que tenha negociado na dita Costa, a possam apresar e confiscar em benefício da dita Companhia.

XXXIV.

Que toda a pessoa que tiver Cabedal nesta Companhia possa vender, ceder e trespassar todo e qualquer parte dele em quem bem lhe parecer, na forma que se pratica com Juros Reais, pelos preços que convierem, sem intervenção do corretor.

XXXV.

Que Vossa Majestade é servido prometer debaixo de sua Real Palavra que em nenhum tempo revogará as Concessões feitas nestas Condições, nem alterará o disposto nelas, nem formar ou estabelecer outra Companhia em prejuízo desta, nem impedir o Governo e Direção desta Companhia pelos presente diretores, e os mais que forem erigidos pelos interessados, que sempre serão Homens de Negócio e, deles, a metade portugueses; nem de nenhuma sorte por si, nem por seus Ministros, infringirá a liberdade que Vossa Majestade é servido que esta Companhia tenha, sem outra dependência alguma.

XXXVI.

Que Vossa Majestade será servido confirmar o Regimento que esta Companhia fizer para a boa Direção e Governo dela, e sendo necessário em algum tempo mudar ou alterar o disposto nestas condições, para maior benefício desta Companhia, o poderão representar à Vossa Majestade para determinar o que for servido.

XXXVII.

Que Vossa Majestade é servido que o comércio desta Companhia durará por tempo de trinta anos, que hão de principiar do dia da data do Alvará de Confirmação destas Condições, passados os quais, não sendo Vossa Majestade servido de confirmar a continuação por mais tempo, entregará à ordem de Vossa Majestade todas as suas Fortificações, Armas, Munições, Petrechos e Armazéns que tiverem, pagando-se-lhes tudo em dinheiro de contato, pelo preço que for estimado, no estado em que as sobreditas coisas se acharem, pelos louvados que de ambas as partes forem eleitos.

XXXVIII.

Que Vossa Majestade é servido prometer a esta Companhia de a proteger e defender com e contra todos que a atacarem injustamente, e ainda em caso de necessidade, de empregar a força de suas Armas para as suster e manter na liberdade inteira do seu comércio e navegação; e lhe fazer que lhe façam razão de todas as injustiças, injúrias e maus tratamento com que alguma nação possa empreender de a molestar ou perturbar.

XXXIX.

Que como Vossa Majestade foi servido conceder à dita Companhia várias condições nos Alvarás de Vossa Majestade de 23 de dezembro de 1723 e de 24 de janeiro de 1724, é Vossa Majestade servido declarar que as presentes somente terão validade e força, porque é sobre elas que fica estabelecida e formada a dita Companhia.

II.

Que como Vossa Majestade é servido derrogar todas quantas Leis, Arrestos, Decretos, Alvarás, que encontram o disposto nestas Condições, havendo-as por revogadas, como se deles se fizesse expressa e declarada menção, e por estabelecida e confirmada esta Companhia, como se contém nas ditas Condições.

E debaixo dessas Condições oferece a dita Companhia de proverem as Conquistas com escravos suficientes para as lavouras dos açúcares, tabacos e ouro e de os vender por preço de cento e oitenta mil réis para baixo, sem que em nenhum tempo possam exceder o dito preço, pela melhor peça que houver.

Bibliografia

I. Fontes

- Arquivo Histórico Ultramarino (Projeto Resgate): Documentos manuscritos avulsos referentes à Capitania do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco

- Arquivo Histórico Ultramarino – Cabo Verde cxs. 10 e 11;

São Tomé cxs. 4 e 5

Angola cx. 21

Livro de Registro de cartas régias, provisões e outras ordens para Cabo Verde, Guiné e São Tomé

Livro de Registro de Consultas de Cabo Verde, Guiné e São Tomé

- Anais da Biblioteca Nacional. Vol. XXXIX;

- Arquivo Nacional do Rio de Janeiro: Acervo Vice-Reinado, Alfândega da Bahia e Alfândega do Rio de Janeiro.

- Arquivo Nacional da Torre do Tombo: Manuscritos do Brasil L. 2, 3, 5, 8 e 28.

Papéis do Brasil. L. 531

Registros Notariais de Lisboa. 1º e 2º Cartórios.

Tribunal do Santo Ofício: Habilitações

Chancelaria de D. João V. L. 114.

Registro Geral de Mercês. L. 29 e 34.

- Biblioteca Nacional: Documentos Históricos – 1º Livro de Regimentos vol. 79 e 80
L.1

Regimentos e ordenações da Fazenda

Certidão do contrato de escravos de Domingos Rodrigues
Bandeira

Relação dos contratos que tem na capitania do Rio de Janeiro

II. Fontes impressas

VIEIRA, Antonio. Sermões do Rosário. *Sermões do Rosário*. Disponível em http://www.dominipublico.gov.br/pesquisa/PesquisaObraForm.do?select_action=&co_autor=101. Acesso em 05 set. 2013.

_____. *Sermão Décimo Quarto*. Disponível em http://www.dominipublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=17328 acesso em 10 de outubro de 2013.

_____. *História do futuro*. Vol.I. Disponível em http://www.dominipublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=17328 acesso em 20 de setembro de 2013.

André J Antonil. *Cultura e Opulência do Brasil por suas drogas e minas*. SP: Companhia Melhoramentos, 1923

III. Livros e artigos

ALBUQUERQUE, Wlamyra R. e FILHO, Walter Fraga. **Uma história do negro no Brasil**. Salvador: Centro de estudos Afro-Orientais; Brasília: Fundação Palmares, 2006.

ALENCASTRO, Luiz Felipe. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

AMARAL LAPA, José Roberto do. **Economia Colonial**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1973.

_____. (org.). **Modos de produção e realidade brasileira**. Petrópolis: Ed. Vozes, 1980.

BARROS, Edval de Souza. **Negócios de tanta importância: o Conselho Ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Índico (1643-1661)**. Lisboa: Centro de História de Além-Mar, 2008.

BICALHO, Maria Fernanda e FERLINI, Vera Lúcia do Amaral. **Modos de Governar: Idéias e práticas políticas no Império Português nos séculos XVI a XIX**. São Paulo: Alameda, 2005.

_____. **A cidade e o império: o Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BOSCHI, Caio. **As diretrizes metropolitanas, a realidade colonial e as irmandades mineiras**. In: *Revista Brasileira de Estudos Políticos*. Belo Horizonte, jul. 1987.

BOXER, Charles. **A Idade de Ouro no Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1963.

_____. **O Império Marítimo Português: 1415-1825**. São Paulo: Cia das Letras, 2002.

BRAUDEL, Fernand. **A dinâmica do capitalismo**. Lisboa: Teorema, 1985.

_____. **Civilização material, economia e capitalismo. Séculos XV-XVIII. Vol. 2: Os jogos das trocas**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

CAETANO, Marcello. **O Conselho Ultramarino. O esboço da sua história**. Lisboa: Sá Cavalcante Editores, 1969.

_____. **Princípios fundamentais do Direito Administrativo**. Lisboa: Almedina, 2003.

CALDEIRA, Arlindo Manuel. **Escravos e Traficantes no Império português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX**. Lisboa: Esfera dos livros, 2013.

CALÓGERAS, Pandiá. **As Minas do Brasil e sua legislação**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938.

CAPELA, José. **O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1733-1904**. Ed. Afrontamentos: Porto. Portugal, 2002.

CARDOSO, Ciro Flamarion & VAINFAS, Ronaldo (orgs.). **Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CARRARA. **Minas e Currais. Produção rural e mercado interno de Minas Gerais, 1674-1807**. Juiz de Fora: Editora da UFJF, 2007.

_____. **Receitas e Despesas da Real Fazenda do Brasil: Século XVII**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2009.

_____. (org.). **À vista ou a prazo: comércio e crédito nas minas setecentistas**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2010.

CHAVES, Claudia Maria das Graças. **Mercadores das Minas Setecentistas**. São Paulo: Annablume, 1999.

DIAS, Maria Odila Silva. *A interiorização da metrópole 1808-1853*. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.). **1822 Dimensões**. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 1986.

ELLIS, Myrian. **Contribuição ao estudo do abastecimento das zonas mineradoras do Brasil no século XVIII**. *Revista de História*. São Paulo, v. 17, nº 36, out./dez.

_____. **Comerciantes e contratadores do passado colonial**. São Paulo. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, USP, 1982.

_____. **A baleia no Brasil colonial**. São Paulo: Ed. Melhoramentos, 1969.

FERLINI, Vera Lucia do Amaral e MOURA, Esmeralda B. B. de. **História Econômica: Agricultura, Indústria e Populações**. São Paulo: Alameda, 2006.

FIGUEIREDO, Luciano Raposo de Almeida, e CAMPOS, Maria Verônica (org.) **Código Costa Matoso**, vol. 1. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1999.

_____. **Revoltas, Fiscalidade e Identidade Colonial na América Portuguesa: Rio de Janeiro, Bahia e Minas Gerais, 1640-1761**. Tese de doutorado. São Paulo: USP, 1996.

_____. **Protestos, Revoltas e Fiscalidade no Brasil Colonial**. LPH: Revista de História. n.º 5, 1995

FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro**. São Paulo: Cia das Letras, 1997.

FLORENTINO, Manolo. **Tráfico, Cativo e Liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005.

FRAGOSO, João. BICALHO, Maria Fernanda. GOUVEA, Maria de Fátima. (org.) **O Antigo Regime dos trópicos: A dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

_____. **Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional.

_____. e FLORENTINO, Manolo. **Arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma sociedade colonial tardia**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001

_____.; FLORENTINO, Manolo; JUCÁ, Carlos Antônio; CAMPOS, Adriana. **Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português**. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006.

_____.; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de. (org.). **Conquistadores e Negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

FLORESTAN, Florestan. **Circuito Fechado: quatro ensaios sobre o poder institucional**. São Paulo: Hucitec, 1977.

_____. e Roger Batiste. **Relações raciais entre negros e brancos em São Paulo**. São Paulo: Anhembi, 1955.

FREYRE, Gilberto. **Casa Grande e Senzala**. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1977.

_____. **Sobrados e Mucambos: Decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano**. 5ª edição. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1977.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Nacional.

FURTADO, Júnia Ferreira. **Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas Setecentistas**. São Paulo: Hucitec, 1999.

_____. **Diálogos Oceânicos**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001.

GENOVESE, Eugene. **A economia política da escravidão**. Rio de Janeiro: Pallas, 1976.

GODINHO, Vitorino. **Os descobrimentos e a economia mundial**. Vol. I. Portugal: Editorial Presença, 1991.

GOULART, Maurício. **Escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975.

GORENDER, Jacob. **Escravidão reabilitada**. São Paulo: Ed. Ática, 1990.

_____. **O escravismo colonial**. São Paulo: Ática, 1978.

GUEDES, Roberto. **África: Brasileiros e Portugueses: séculos XVI-XIX**. Ed. Mauad, 2013.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **Fidalgo-mercador Francisco Pinheiro e o “negócio da carne humana”, 1707-1715**. Actas do Congresso Internacional Atlântico *de Antigo Regime: poderes e sociedade*.

_____; PASSAVENTO, Fábio. **Os contratadores e os contratos do Rio de Janeiro colonial, 1769-1779: estudo de uma sociedade mercantil**.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História da civilização brasileira: a época colonial**. 6. ed. São Paulo: Difel, 1985. Tomo I, v. 2.

_____. **Raízes do Brasil**. 9ª edição. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1976.

LAMAS, Fernando G. *Administração colonial na capitania do ouro: uma análise do contrato das entradas no final da primeira metade do setecentos*. In: **História: Questões & Debates**, Curitiba, nº 47, 2007.

LAPA, José Roberto do Amaral. **Modos de produção e realidade brasileira**. Petrópolis: Ed. Vozes.

PRADO JR., Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense.

MADEIRA, Mauro de Albuquerque. **Letrados, Fidalgos e contratadores de tributos no Brasil Colonial**. Brasília, 1993.

MATTOSO, José (dir.). **História de Portugal**. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.

MATTOSO, Katia de Queiroz. **Ser escravo no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2001.

MENDONÇA, Marcos Carneiro de. **Raízes da formação administrativa do Brasil. Século XVI - XVIII**. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro: Conselho Federal de Cultura, 1972, t. 1.

MENZ, M. M. **As Geometrias do Tráfico: O Comércio Metropolitano e o Tráfico de Escravos em Angola (1796-1807)**. *Revista de História (USP)*, v. 166, p. 185-222, 2012.

_____. e ACIOLI, Gustavo. **Resgate e Mercadorias: Uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)**. *Afro-Ásia (UFBA)*, vol. 37, p. 43-74, 2008.

MONTEIRO, John. **Negros da terra. : índios e bandeirantes nas origens de São Paulo**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

MOTA, Carlos Guilherme (org.). **1822 Dimensões**. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 1986.

NARDI, Jean Baptiste. **A história do fumo brasileiro**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira da Indústria do Fumo, 1985.

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

NOVAIS, Fernando . **Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. São Paulo: Hucitec, 1986.

OLYMPPIO, José; RIBEIRO, Darcy e NETO, Carlos de Araujo Moreira. **A fundação do Brasil: Testemunhos, 1500-1700**. Petrópolis: Vozes, 1992.

OLIVEIRA, Antonio de. **Poder e oposição política em Portugal no período Filipino (1580-1640)**. Lisboa: Difel, 1991.

OSORIO, Helen. Comerciantes do Rio Grande de São Pedro: formação, recrutamento e negócios de um grupo mercantil da América Portuguesa. Universidade Federal do Rio Grande do Sul – Revista Brasileira de História. São Paulo: v. 20. n. 39, p. 115-134. 2000.

PAIVA, Eduardo França (org.). **Brasil-Portugal. Sociedades, culturas e formas de governar no mundo português (séculos XVI-XVIII)**. São Paulo: Annablume, 2006

PEDREIRA, Jorge. **Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais**. In. In: *Análise Social*. Vol. 31 n. 136/137. Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 1996.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. **Centros e Periferias no Mundo Luso-Brasileiro, 1500 – 1808**. In: *Revista Brasileira de História*, v. 18, no. 36, 1998.

SALVADOR, José Gonçalves. **Vozes da História**. São Paulo: Humanitas, 2001.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. **Homens de negócios cariocas da primeira metade dos setecentos: origens, alianças e acumulação na construção do espaço atlântico**. Comunicação apresentada no Colóquio do Instituto Camões.

SOARES, Marisa de Carvalho. **Devotos da cor: Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

SOUZA, Laura de Mello e. **Desclassificados do Ouro: a pobreza mineira no século XVIII**. Rio de Janeiro: Graal, 4ª edição, 2004.

_____. **Norma e Conflito: Aspectos da História de Minas no século XVIII**. Belo Horizonte: EdUFMG, 1999.

_____. **O Sol e a Sombra. Política e Administração na América Portuguesa do século XVIII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

_____. FURTADO, Júnia Ferreira e BICALHO, Maria Fernanda (org.). **O governo dos povos**. São Paulo: Alameda, 2009.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial**. São Paulo: Cia das Letras, 1988.

TENGARRINHA, José (org.). **História de Portugal**. 2ª ed. São Paulo: Editora Unesp, 2001.

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**. São Paulo: Corrupio, 1987

VIANA, Francisco José de Oliveira. **Evolução do povo brasileiro**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1956

_____. **Instituições Políticas Brasileiras**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1987.

WEBER, Max. **A gênese do capitalismo moderno**. São Paulo: Ed. Ática, 2006.

_____. **Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva**. Tradução de Regis Barbosa e Karen Elsabe Barbosa; revisão técnica de Gabriel Cohn, 3ª edição, Brasília, DF: Editora Universidade de Brasília, 1994

ZEMELLA, Mafalda P. **O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII**. São Paulo: Hucitec/Edusp.

III. Monografias, dissertações e teses

ANTEZANA, Sofia Lorena Vargas. **Os contratadores dos caminhos do ouro das Minas setecentistas: estratégias mercantis, relações de poder, compadrio e sociabilidade (1718-1750).** – Belo Horizonte, 2006. Dissertação de Mestrado em História – Universidade Federal de Minas Gerais.

ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. **Contratos e Tributos nas Minas Setecentistas: O estudo de um caso João de Souza Lisboa (1745-1765)** – Niterói. Dissertação de Mestrado em História - Universidade Federal Fluminense, 2002.

HONDA, Laércio. **Francisco Pinheiro: as atividades de um negociante de grosso trato na América portuguesa (1703-1749).** Dissertação de Mestrado em História Econômica – Universidade Estadual de Campinas, 2005.

KOROBTCHENKO, Julia Platonovna. **A Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra: A Instituição os Instrumentos e os Homens (1736-1756).** Lisboa, 2011. Dissertação de Mestrado. (Mestrado em História Moderna) - Faculdade de Letras. Universidade de Lisboa, 2011.

LAMAS, Fernando G. **Os contratadores e o Império colonial português: um estudo dos casos de Jorge Pinto de Azevedo e Francisco Ferreira da Silva.** Niterói. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense, 2005.

FERNANDES, Valter Lenine Fernandes. **Os contratadores e o contrato da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (1726-1743).** Rio de Janeiro, 2010. Dissertação de Mestrado. 217 p. (Mestrado em História das Instituições) – Programa de Pós-Graduação em História das Instituições. UNIRIO, 2010.

LOPES, Gustavo Accioli. **Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco 1674-1760.** Tese de doutoramento apresentada a Universidade de São Paulo, 2008.

MONT SERRATH, Pablo Oller. **O Império Português no Atlântico: Poderio, Ajuste e Exploração (1640-1808)**. São Paulo, 2013. Tese de Doutorado em Ciências, Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo, 2013.

OLIVEIRA, Felipe Rodrigues de. **Por homens e caminhos: o contrato das entradas e o comércio nas Minas (1762-1789)**. Juiz de Fora, 2009. Dissertação de Mestrado. 199 p. (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2009.

PEDREIRA, Jorge. **Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social**. Lisboa, 1996. Tese de (Doutorado em Sociologia Histórica), Faculdade de Ciências Sociais e Humanas/Universidade Nova de Lisboa.

PEREIRA, Alexandra Maria. **Um mercador de Vila Rica: atividade mercantil na sociedade do ouro (1737-1738)**. Juiz de Fora, 2008. Dissertação de Mestrado. 171 p. (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2008.

PIÑERO, Théo. **Os simples comissários: negociantes e política no Brasil Império**. Niterói, 2002. Tese de doutoramento. (Doutorado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social. Universidade Federal Fluminense, 2002.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. **O tráfico atlântico e a praça mercantil de Salvador: c. 1680-c.1830**. Rio de Janeiro, 2005. Dissertação de Mestrado. 149 p. (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História Social. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.

SANTOS, Raphael Freitas. **Minas com Bahia: Mercados e Negócios em um círculo mercantil setecentista**. Niterói, 2013. Tese de Doutorado. (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal Fluminense, 2013.