



Afro-Ásia

ISSN: 0002-0591

revista.afroasia@gmail.com

Universidade Federal da Bahia

Brasil

Freitas Santos, Raphael

A FORMAÇÃO DE UM CORPO DE NEGOCIANTES NA BAHIA: O OURO DAS MINAS E  
O TRÁFICO ATLÂNTICO DE ESCRAVIZADOS

Afro-Ásia, núm. 51, 2015, pp. 9-35

Universidade Federal da Bahia

Bahía, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77046998007>

- ▶ Como citar este artigo
- ▶ Número completo
- ▶ Mais artigos
- ▶ Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe , Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# A FORMAÇÃO DE UM CORPO DE NEGOCIANTES NA BAHIA: O OURO DAS MINAS E O TRÁFICO ATLÂNTICO DE ESCRAVIZADOS

*Raphael Freitas Santos\**

“Pulmão por onde respirava a Colônia”, “porto do Brasil”, “cabeça da América”.<sup>1</sup> Esses eram alguns dos adjetivos utilizados para qualificar a cidade do Salvador no século XVIII. Todos esses atributos conferidos à cidade apontam para a “capitalidade” do porto de Salvador<sup>2</sup> e para a proeminente posição política e econômica que ela conquistou nos quadros do império português naquela época.

Edificada no alto de um íngreme morro que seguia em direção ao mar, o local escolhido para a construção da cidade-fortaleza era duplamente estratégico: no interior de uma ampla baía que permitia o trânsito de embarcações militares e mercantis; no alto de uma escarpada colina que facilitava a defesa contra os ataques de embarcações estrangeiras;

\* Doutor em História Moderna/Universidade Federal Fluminense. Diretoria de Patrimônio Cultural/Prefeitura Municipal de Belo Horizonte-MG. raphaelsfantos@hotmail.com

<sup>1</sup> Kátia Mattoso, *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*, São Paulo: Hucitec, 1978, p.61; José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, São Paulo: Hucitec; Unicamp, 2000, p.1; Sebastião da Rocha Pita, *História da América Portugueza, desde o ano de mil e quinhentos do seu descobrimento, até o ano de mil setecentos e vinte e quatro*, Lisboa Occidental: Na Officina de Joseph Antonio da Sylva, 1730, p.68.

<sup>2</sup> A respeito do conceito de “capitalidade” e da transferência da capital do vice-reino do Estado do Brasil para a cidade do Rio de Janeiro, ver: Maria Fernanda Bicalho, “A cidade do Rio de Janeiro e o sonho de uma capital americana: da visão de D. Luís da Cunha à sede do vice-reinado (1736-1763)”, *História*, v.30, n.1 (2011), pp.37-55.

e nos limites do “vale do rio das Tripas” para impedir possíveis ataques por terra.<sup>3</sup> Segundo José Roberto do Amaral Lapa, a cidade do Salvador permitia o “fácil acesso para o abastecimento e refresco dos navios” e tinha uma grande disponibilidade de recursos em matérias-primas, tanto para a produção naval, quanto para o comércio exterior — principalmente o açúcar, o tabaco e algumas especiarias.<sup>4</sup> Além disso, seu porto estava mais perto do Reino que os portos ao sul da América portuguesa e oferecia certas facilidades, como o regime de ventos, por exemplo, para um rápido contato com as partes do litoral africano ocupadas pelos portugueses.

Apesar de tantos fatores geográficos e econômicos favoráveis, os historiadores são quase unânimes em afirmar que, por volta de 1680, encerrou-se um ciclo de prosperidade econômica na capitania da Bahia e, por extensão, em Salvador, graças, em grande medida, à diminuição da demanda europeia pelo açúcar brasileiro, ocasionada pelo aumento da oferta antilhana desse produto.<sup>5</sup>

De fato, a seca, a carestia e até a fome passaram a fazer parte do cotidiano da maior parte daqueles que viviam no sertão, na cidade ou mesmo no Recôncavo da Bahia nas primeiras décadas dos Setecentos. Segundo István Jancsó, “uma das constantes da história econômica da Bahia é o déficit crônico de farinha de mandioca, que se faz sentir desde o século XVII e se torna endêmico durante o século XVIII”.<sup>6</sup> Um viajante

<sup>3</sup> Édison Carneiro, *A cidade do Salvador, 1549: uma reconstituição histórica*, Rio de Janeiro: Simões, 1954, p.59.

<sup>4</sup> Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, p.2. De acordo com o viajante Le Gentil de la Barbinais, que esteve em Salvador no final da segunda década do século XVIII, “desde alguns anos o Rei de Portugal faz construir navios em todos os portos do Brasil, sobretudo no ‘Rio Geneyro’ e na ‘Baía de Todos os Santos’. Esses navios são equipados com muito menos despesas do que na Europa: o país fornece toda a madeira em abundância e a melhor que se possa desejar para a construção dos navios, não somente para os mastros mas ainda as popas, forrações, curvas, lemes, etc. É uma madeira incorruptível.” Ver: Le Gentil de la Barbinais, “Voyages”, t. III. Paris: [s.n], 1729, p.155, in 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* (Salvador: Corrupio, 2002), p.105.

<sup>5</sup> Ver, por exemplo: Stuart B. Schwartz, *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*, São Paulo: Companhia das Letras, 1988; Vera Lúcia A. Ferlini, *Terra, trabalho e poder: o mundo dos engenhos no Nordeste colonial*, São Paulo: Brasiliense, 1988. Além disso, de acordo com Russel-Wood, esse período coincidiu ainda com “uma epidemia de varíola” e com “uma seca que durou três anos” na Bahia. Anthony J. R. Russell-Wood, *Fidalgos e filantropos: a Santa Casa da Misericórdia da Bahia, 1550-1755*, Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1981, p.50.

<sup>6</sup> István Jancsó, *Na Bahia, contra o império: história do ensaio de sedição de 1798*, São Paulo: Hucitec, 1996, p.68.

francês que esteve na América portuguesa durante os primeiros anos dos Setecentos contou que, “quando estávamos na Bahia, a farinha era vendida a um preço bastante elevado e mesmo assim era difícil encontrá-la”.<sup>7</sup>

Uma das causa para a carestia naquele momento era a grande demanda por alimentos, gado e escravizados provocada pelas recém-descobertas minas de ouro.<sup>8</sup> Em uma carta escrita no dia 28 de julho de 1716 o vice-rei também se queixou

[...] da falta de carnes que padecem esses moradores pela quantidade de gados que se divertem para as minas de ouro, de que procede ser o preço do que aí se ascendem tão grande que ficam sem sustento os pobres por não terem posses para a comprarem tão caro.<sup>9</sup>

Alguns anos mais tarde, o problema passou a ser as repetidas secas que assolararam a capitania da Bahia.<sup>10</sup> Segundo Rocha Pita, “no curso dos sucessivos anos de 1722 e 1723 padeceram todas as províncias do Brasil [de] uma geral e rigorosa seca”, na qual

[...] abrasava o Sol com excessivo ardor a toda a nossa América, secando as águas, estragando os frutos, esterilizando as lavouras e matando os gados, de forma que além da falta de todos os víveres era maior a da farinha da mandioca, que é o pão comum dos moradores desse Estado.<sup>11</sup>

Nesse mesmo período, o contratador dos dízimos da Bahia, Paulo Luís da Costa, relatou que “sucedeu entrar naquela cidade uma esterilida-

<sup>7</sup> “Journal d’un voyage sur les costes d’Afrique et aux Indes d’Espagne”, Amsterdam: Chez Paul Marret, 1723, pp.263-95, in Jean Marcel C. França, *Visões do Rio de Janeiro colonial: antologia de textos (1531-1800)* (Rio de Janeiro: Eduerj; J. Olympio, 1999), p.64.

<sup>8</sup> Segundo Manolo Florentino, Alexandre Ribeiro e Daniel da Silva, “o ouro inflacionava o valor do escravo, cujo preço multiplicou-se por quatro em apenas três décadas — se antes do *boom* aurífero um cativo podia ser adquirido por algo entre 40 e 50 mil réis, em meados da década de 1730 era vendido por até 200 mil réis”. Manolo Florentino, Alexandre V. Ribeiro e Daniel Domingues da Silva, “Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)”, *Afro-Ásia*, n.31 (2004), p.83.

<sup>9</sup> Carta [vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa] ao rei [D. João V] em resposta a provisão sobre a falta de carnes devido a quantidade de gados que se remetem para as minas de ouro, 21/08/1717, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Avulsos, cx. 9, doc. 79.

<sup>10</sup> A respeito das secas e crises de fome na colônia, ver: Francisco Carlos Teixeira da Silva, “Crises de fome e utilização dos recursos naturais no Brasil Colonial”, in *Papers do NAEA* n.011 (Belém: NAEA, 1992).

<sup>11</sup> Rocha Pita, *História da América Portugueza*, p.632.

de de seca tão rigorosa e caso fortuito nunca jamais vista, nem esperada, e em toda a sua capitania e recôncavo do sertão se secaram as fontes”.<sup>12</sup>

Inácio Accioli de Cerqueira e Silva registrou em suas *Memórias históricas, e políticas da província da Bahia*

[...] a irregularidade da estação do ano de 1728, e alguns anteriores, durante os quais a seca foi bastante prejudicial, sucedeu o extraordinário inverno, que ocasionou consideráveis danos à cultura do açúcar, sendo tal a inundação que chegou a demolir alguns engenhos, com perda de escravos e gados.<sup>13</sup>

Ainda segundo o referido autor, “continuaram as chuvas, em maior ou menor quantidade, em todos os quatro anos sucessivos àquele de 1728”, prejudicando a produção, tanto do açúcar e do tabaco, quanto dos demais víveres produzidos no Recôncavo.<sup>14</sup>

Mas houve também períodos de estabilidade na produção rural durante o século XVIII. O governador da Bahia e vice-rei do Brasil, Conde de Sabugosa, escreveu em um de seus relatórios anuais enviados ao Conselho Ultramarino que

[...] esta cidade se acha abundantíssima de mantimentos, e da mesma sorte o seu recôncavo e capitarias, sem que as muitas chuvas o tenham feito subir o preço e principalmente a farinha que não passa há muito tempo de 480 réis o alqueire.<sup>15</sup>

Uma década depois, foi o Conde de Galveias que escreveu orgulhoso ao monarca português, relatando que “de carne é tanta fartura que se vende a 15 réis o arrátel, [...] e a da farinha é muito maior, e com pouca diferença o milho e o feijão com grande proveito das criações”.<sup>16</sup>

<sup>12</sup> Requerimento do contratador, rendeiro do contrato dos dízimos, Paulo Luís da Costa, ao rei D. João V, solicitando provisão de moratória a fim de não pagar os direitos dos dízimos da Fazenda Real [Anterior a 17/01/1726], AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Avulsos, cx. 17, doc. 2256.

<sup>13</sup> Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, *Memorias historicas, e políticas da província da Bahia*, Salvador: Typ. do Correio Mercantil, de Précourt E. C., 1835, pp.163-5.

<sup>14</sup> Silva, *Memorias historicas*, p.168.

<sup>15</sup> Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] informando que na capitania há abundância de mantimentos e comunicando a necessidade de moeda provincial, 14/08/1730, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Avulsos, cx. 32, doc. 11.

<sup>16</sup> Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre a conta que dá o vice-rei do Brasil acerca do estado em que se acha a cidade da Bahia e seu distrito quando partiu a nau de Licença – 18/06/1742. AHU/Cons. Ultram. – Brasil/Bahia Avulsos, cx. 78, doc. 19.

Por isso, consideramos a necessidade de ponderar as visões mais catastróficas sobre a economia baiana no início do século XVIII. Afinal, diversos outros exemplos encontrados na história econômica do período colonial nos mostram que não devemos confundir fim de um ciclo de prosperidade com decadência econômica.<sup>17</sup> Afinal, conforme apontou um contemporâneo, a capitania da Bahia não deixou de ser a mais rica da América portuguesa até meados do Setecentos, não só pelas “produções do seu recôncavo”, mas também pelo fato de possuir a “praça mais comerciosa do Brasil, devido ao seu porto”.<sup>18</sup>

O porto de Salvador tinha uma dinâmica mercantil que ia além do escoamento de *commodities*. Até pelo menos meados do século XVIII, o tráfico atlântico de escravizados e a redistribuição dos cativos africanos para outras regiões da América portuguesa, bem como o abastecimento das regiões auríferas, permitiram, inclusive, certa prosperidade econômica para o grupo de comerciantes envolvidos nesses negócios e para toda a cadeia produtiva do tráfico de escravizados.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> Um bom exemplo dessa diferenciação pode ser encontrado em uma bibliografia concernente à economia de Minas Gerais no século XIX. Ver, por exemplo: Alcir Lenharo, *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842*, São Paulo: Símbolo, 1979; Roberto Borges Martins, *A economia escravista de Minas Gerais no século XIX*, Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1980; Robert Slenes, “Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escravista de Minas Gerais no século XIX”, *Cadernos IFCH-UNICAMP*, n.17 (1985); Douglas Cole Libby, *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*, São Paulo: Brasiliense, 1988.

<sup>18</sup> Luís dos Santos Vilhena, *A Bahia no século XVIII*, Salvador: Itapuã, 1969 [1801], p.915 e p.56, respectivamente.

<sup>19</sup> A relativa (e socialmente restrita) expansão econômica da cidade do Salvador na primeira metade do século XVIII pode ser evidenciada também por meio de alguns indícios como, por exemplo, o vertiginoso incremento da sua população durante esse período. “Tinha esta cidade da Bahia no ano de 1706, como se vê em alguns livros desta Mitra, em 6 freguesias que em tal tempo somente tinha, 4.296 fogos e almas de confissão 21.601. No presente ano de 1755 tem nas sobreditas 6 freguesias e em 5 mais, que elas se desmembraram 6.719 fogos e 37.543 almas de confissão”. Carta do Arcebispo da Bahia, para Diogo de Mendonça Corte Real, sobre o número de freiras que podiam ser admitidas nos Conventos e os prejuízos que causava ao convento das Ursulinas da Soledade e Coração de Jesus o não poder aumentar o número das que tinha – 30/08/1755. AHU/Cons. Ultram. – Brasil/Bahia Castro Almeida, cx. 11, doc. 2010. A população da Cidade da Bahia, que foi estimada em mais de 20 mil pessoas em 1706, quase duplicou em pouco menos de meio século, alcançando aproximadamente 40 mil moradores em 1755. De acordo com os dados apresentados por José Antônio Caldas, a cidade contava, em 1759, com uma população de 40.263 pessoas, enquanto o restante da capitania somava 164.879 indivíduos, perfazendo um total de 205.142 habitantes. Ainda segundo os dados apresentados pelo engenheiro português, as duas freguesias mais povoadas de Salvador eram, respectivamente, a de São Salvador da Sé (na Cidade Alta), com 1.483 fogos e 8.946 almas; e a da Nossa Senhora da Conceição da Praia

De acordo com Rae Flory, em seu estudo sobre a economia e a sociedade baiana entre 1680 e 1725, houve uma relativa expansão em pelo menos dois importantes setores da economia baiana nesse período:

[...] o tráfico de escravizados, que dependia cada vez mais do tabaco baiano como meio de troca, e o florescente comércio de abastecimento das minas, o que beneficiou enormemente a comunidade mercantil residente em Salvador.<sup>20</sup>

Em sintonia com Flory, Catherine Lugar afirmou que “o *boom* minerador após 1700 criou novas oportunidades para a classe mercantil graças ao crescimento rápido de um mercado consumidor na área das Minas Gerais”.<sup>21</sup> Mas, de acordo com a autora, a relativa prosperidade econômica gerada pelo aumento da demanda nas áreas mineradoras nos sertões da América portuguesa teve seu fim por volta do ano de 1739. Nessa época, teria se iniciado um período de contração econômica que duraria até a ascensão de Sebastião José de Carvalho e Melo (futuramente, Marquês de Pombal), em 1755.<sup>22</sup>

Portanto, o principal motivo para a relativa prosperidade econômica da cidade do Salvador na primeira metade do século XVIII foi o aumento da demanda por escravizados africanos em decorrência das descobertas auríferas nos sertões da América portuguesa.<sup>23</sup> Esse novo mercado consumidor possibilitou um incremento no tráfico atlântico de escravizados que, por sua vez, impulsionou a demanda por tabaco produ-

---

(na Cidade Baixa), com 913 fogos e 8.017 almas. Ver: José Antônio Caldas, *Notícia geral de toda esta capitania da Bahia desde seu descobrimento até o presente ano de 1759*, Salvador: Tipografia Beneditina, 1951, pp.65-70.

<sup>20</sup> Rae Jean D. Flory, “Bahian Society in the Mid-Colonial Period: the Sugar Planters, Tobacco Growers, Merchants, and Artisans of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725” (Tese de Doutorado, University of Texas, 1978), p.4.

<sup>21</sup> Catherine Lugar, “The Merchant Community of Salvador, Bahia, 1780-1830” (Tese de Doutorado, State University of New York, 1980), p.20.

<sup>22</sup> Existe uma extensa bibliografia sobre o Marquês de Pombal. Entretanto, nos últimos anos, uma revisão sobre a atuação de Sebastião José de Carvalho e Melo no governo de D. José I se faz presente, principalmente a partir do trabalho de Nuno Gonçalves Monteiro, “Pombal’s Government: between Seventh-Century ‘valido’ and Enlightened Models”, in Gabriel B. Paquette (org.), *Enlightened Reform in Southern Europe and its Atlantic Colonies, c. 1750-1830* (Farnham: Ashgate, 2009).

<sup>23</sup> Em virtude dos altos preços dos cativos na Praça da Bahia, que de 40 mil a 60 mil-réis no início do século XVIII passou para 200 mil-réis nos anos 1720, “apenas os mineradores podiam comprar cativos a tais preços”. Schwartz, *Segredos internos*, p.167.

zido no Recôncavo baiano. Além disso, o aumento da oferta de dinheiro, ocasionado pela extração aurífera, garantiu uma melhor circulação dos produtos e atraiu o interesse de outras potências europeias, tanto no abastecimento das naus luso-brasileiras, quanto no financiamento das casas comerciais que atuavam na praça de Salvador.<sup>24</sup>

## O ouro, os escravizados africanos e a organização do corpo de negociantes de Salvador

Depois das descobertas auríferas nos sertões da América portuguesa, o Conselho Ultramarino passou a se preocupar efetivamente com “os grandes inconvenientes que se seguem a esta Coroa e ao Estado do Brasil de assistirem nelas estrangeiros”.<sup>25</sup> Em carta, o governador-geral do Estado do Brasil, Rodrigo da Costa, relatou ao rei que era de “mui danosa consequência a assistência que hoje fazem nas Minas do Ouro muitos estrangeiros de várias nações” e solicitou “que de nenhuma sorte [...] semelhantes pessoas comerciem, nem lavrem nas ditas minas”.<sup>26</sup> Depois desse episódio, ficou decidido que “nenhuma [pessoa] passe as Minas sem licença” e “que achando nas Minas alguns estrangeiros, procurará prudentemente meio com que os faça sair delas”.<sup>27</sup>

Mas a política de restrição aos estrangeiros não se limitou à região das minas. Só nos primeiros meses do ano de 1712, “quatro navios de guerra e quatro da Índia oriental, todos Ingleses”, aportaram na Baía de Todos-os-Santos e “introduziram mercadorias de Europa e da Índia, tirando do Brasil muito ouro e tabaco”.<sup>28</sup> Foi por isso que, no ano seguinte, passou também a ser proibido, nos portos da América portuguesa,

<sup>24</sup> Raphael Freitas Santos, “Minas com Bahia: mercados e negócios em um circuito mercantil setecentista” (Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2013).

<sup>25</sup> Parecer do Conselho Ultramarino sobre os estrangeiros no Brasil – 19/06/1703. AHU/Cons. Ultram. – Brasil/Bahia Avulsos, cx. 4, doc. 28.

<sup>26</sup> Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II sobre a carta do governador-geral do Brasil Rodrigo da Costa acerca das consequências da assistência que fazem os estrangeiros nas minas de ouro – 28/03/1703. AHU/Cons. Ultram. – Brasil/Bahia Avulsos, cx. 4, doc. 8.

<sup>27</sup> Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II sobre a carta do governador-geral do Brasil Rodrigo da Costa acerca das consequências da assistência que fazem os estrangeiros nas minas de ouro – 28/03/1703, op. cit.

<sup>28</sup> Provisão do rei [D. João V] proibindo o comércio com os estrangeiros nas Conquistas Ultramarinas – 14/08/1713. AHU/Cons. Ultram. – Brasil/Bahia Avulsos, cx. 7, doc. 84.

o desembarque de navios de “qualquer nação estrangeira, senão indo incorporado com as frotas deste Reino e voltando com elas”<sup>29</sup> Além disso, as pessoas que comercializassem com os estrangeiros de passagem pelo porto de Salvador poderiam ser denunciadas em sigilo “para que daqui em diante se descubra com mais facilidade os que fizeram nas ditas conquistas negócios com os estrangeiros”<sup>30</sup>

A proibição do comércio com os estrangeiros desagradou boa parte dos agentes mercantis residentes na Cidade da Bahia. O próprio Sebastião da Rocha Pita relatou com pesar em seu livro que

[...] o comércio, que lhe resulta dos seus preciosos gêneros, e da freqüência das embarcações dos portos do Reino, das outras Conquistas, e das mesmas províncias do Brasil, trocando umas por outras drogas, a faz [a Bahia] uma feira de todas as mercadorias, um empório de todas as riquezas, e o pudera ser de todas as grandezas do Mundo, se os interesses de Estado, e da Monarquia lhe não impediram o trafego, e a navegação com as Nações estrangeiras.<sup>31</sup>

O vice-rei, D. Pedro António de Meneses Noronha de Albuquerque, 1º Marquês de Angeja, escreveu uma carta ao rei ponderando que “o permitir-se ou não o comércio aos estrangeiros neste estado [...] é um dos negócios mais delicados”.<sup>32</sup> Por isso, o Marquês de Angeja sentenciou: “não será o meu parecer nunca que este se lhe conceda, como o não é também que se lhe negue na forma que se manda”. Para o vice-rei, não se deveria proibir simplesmente o comércio com os navios estrangeiros, “mas sim que se busque um meio em que permitindo-se-lhe no acidente de lhes buscarem os nossos portos, hajam de achar tão pouca conveniência na venda dos gêneros que quando tornem a buscar os mesmos portos seja por verdadeira necessidade e caso fortuito”<sup>33</sup>

<sup>29</sup> Provisão do rei [D. João V] proibindo o comércio com os estrangeiros nas Conquistas Ultramarinas – 14/08/1713, op. cit.

<sup>30</sup> Provisão do rei [D. João V] proibindo o comércio com os estrangeiros nas Conquistas Ultramarinas – 14/08/1713, op. cit.

<sup>31</sup> Rocha Pita, *História da América Portugueza*, p.79.

<sup>32</sup> Rocha Pita, *História da América Portugueza*, p.79.

<sup>33</sup> Carta do Marquês de Angeja em 5 de janeiro de 1715. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas, 17/07/1715, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Avulsos, cx. 8, doc. 49.

Contudo, o ponto mais polêmico na proibição imposta aos estrangeiros pelo monarca português estava relacionado com o tráfico atlântico de escravizados. Para o Marquês de Angeja, o rei deveria facultar aos negociantes estrangeiros “a liberdade de trazerem escravos ao Brasil, assinando-lhe portos que me parece sejam só os da Bahia e Pernambuco e por nenhum caso os do Rio de Janeiro, por não prejudicar ao comércio de Angola”. Ainda segundo o vice-rei, nesse comércio, “só se lhe há de permitir que pelos escravos que trouxerem não saquem senão ouro”. E na contramão dos interesses metropolitanos, argumentava

[...] que se lhe concedermos o pagamento dos escravos em açucares prejudica a carga dos navios portugueses e os direitos das alfândegas do Reino. Se lhe concedermos em tabaco da primeira sorte faz o mesmo prejuízo às cargas dos navios, às alfândegas e ao contrato do estanco em Portugal. Se se lhe conceder o tabaco da derradeira e ínfima sorte, prejudica ao comércio que os portugueses fazem desta Bahia e Pernambuco para a Costa da Mina.<sup>34</sup>

Segundo o Marquês de Angeja, apenas com o pagamento em ouro “se não dá este prejuízo”. Afinal, sentenciou o vice-rei, o ouro “com mais ou menos circuito já lhe há de ir para nação estrangeira em Europa”.<sup>35</sup>

Ao que tudo indica, para os governadores da capitania e para os agentes mercantis sediados na Bahia, o comércio marítimo, especialmente o tráfico de escravizados africanos, era uma simples questão de oferta e demanda, mais do que de geopolítica naquele momento. De acordo com as estimativas do governador da Bahia, baseadas nos “vários exames que o Arcebispo tem mandado fazer dos que morrem no seu arcebispado,

<sup>34</sup> Carta do Marquês de Angeja em 5 de janeiro de 1715. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas, 17/07/1715, op. cit.

<sup>35</sup> Carta do Marquês de Angeja em 5 de janeiro de 1715. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas, 17/07/1715, op. cit. Segundo Boxer, “há bom fundamento para se pensar que, em média entre a metade e três quartos do ouro que entrava no Tejo num ano bom, depressa se punham a caminho da Inglaterra”. Charles Boxer, *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*, Rio de Janeiro: Nacional, 1969, p.178.

[...] nunca lhe baixara de seis mil e que em um ano chegara a oito mil” o número de escravizados mortos todos os anos na Bahia. Isso significa que seria preciso a entrada de pelo menos seis a sete mil escravizados africanos anualmente para manter estável a força de trabalho utilizada nas áreas urbanas e rurais da capitania. E não “podendo os portugueses fornecer ao Brasil de todos os negros quantos lhe são necessários”, seria “necessário valer de estrangeiros que lhos tragam com preços mais acomodados que os portugueses o podem dar” — conforme argumentou o Marquês de Angeja.<sup>36</sup>

Assim sendo, o governador concluiu que era do maior interesse para o Estado do Brasil que se permitisse às nações estrangeiras

[...] trazer a Bahia dois até três mil negros todos os anos com a condição de que por estes negros há de pagar ao menos 14 mil reis por cabeça fora dos despachos dos oficiais da alfândega que por eles não há de sacar gêneros da terra e só receberão o seu pagamento em ouro ou letras para Portugal.<sup>37</sup>

Enquanto isso, em Portugal, as autoridades lusitanas estavam percebendo que havia uma crescente confluência entre os interesses de alguns agentes mercantis sediados na Bahia e de certos negociantes estrangeiros. A “Mesa do Bem Comum e Comércio de Lisboa” alertava para os riscos do comércio realizado pelos comerciantes estrangeiros no Brasil,<sup>38</sup> bem como para “os vassalos das mesmas conquistas” que se deixam, “cegos do próprio interesse, senhorear de algum demasiado afeto as nações estrangeiras, que lhe perturbe ou diminua o que devem ter

<sup>36</sup> Carta do Marquês de Angeja em 5 de janeiro de 1715. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas, 17/07/1715, op. cit.

<sup>37</sup> Carta do Marquês de Angeja em 5 de janeiro de 1715. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas, 17/07/1715, op. cit.

<sup>38</sup> Sobre a constituição de uma comunidade mercantil em Lisboa, ver: Jorge Miguel de M. V. Pedreira, “Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social” (Tese de Doutorado, Universidade Nova de Lisboa, 1995).

ao trato dos naturais deste Reino”.<sup>39</sup> Dessa forma, ao contrário do vice-rei e dos agentes mercantis residentes na América, os homens de negócios de Lisboa defendiam a total proibição da entrada de navios estrangeiros nos portos do Brasil “e mais particularmente na Bahia, onde a capacidade de seu porto é apta para todos os descaminhos sendo da barra pra dentro tão largo e espaçoso que deixará impraticável a execução da cautela mais diligente”.<sup>40</sup>

Assim como o vice-rei, os homens de negócios de Lisboa sabiam melhor do que ninguém que “a falta de fábricas neste Reino faz a todos manifestamente impossível o privar as nações estrangeiras, o serem senhoras do tesouro, com que a providência divina quis enriquecer os domínios desta Coroa”. Contudo, ao contrário do que acreditava o Marquês de Angeja, os negociantes lisboetas esperavam, uma vez que era “inevitável esta precisa transmutação do nosso ouro como fato pelas suas fábricas, ao menos seja o consumo das fábricas depois de utilizada a fazenda de Vossa Majestade com os seus direitos”.<sup>41</sup> Isso significa que,

<sup>39</sup> Carta da Mesa do Bem Comum e Comércio de Lisboa em 4 de julho de 1715. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas, 17/07/1715, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Avulsos, cx. 8, doc. 49. Diante da revelação de que os governadores baianos também tinham seus interesses atrelados aos negociantes estrangeiros, pareceu ao Conselho Ultramarino “conveniente acrescentar-se a dita lei que na residência dos governadores das conquistas se pergunte especialmente por este ponto, se admitiram ou não os navios estrangeiros, e procedimentos que tiveram na sua observância”. Para tanto, recomendava que “sempre no fim do governo de cada um dos ditos governadores, vice-rei da Bahia depois destes embarcados para este Reino, tirem os chanceleres da Relação da Bahia especial devassa de como se houveram na execução da dita lei”. Ver: Parecer do Conselho Ultramarino em 17 de julho de 1715. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas, 17/07/1715, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Avulsos, cx. 8, doc. 49. Um bom exemplo da promíscua relação entre negociantes estrangeiros e os vice-reis foi apresentada em um relato anônimo de um negociante francês que desembarcou na Bahia, vindo da Costa Ocidental africana, com escravizados para desembarcar no porto de Buenos Aires. Ver: Paulo Cavalcante de Oliveira Júnior, “Negócios de trapça: caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)” (Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2002), p.43.

<sup>40</sup> Parecer do Conselho Ultramarino em 17 de julho de 1715. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas, 17/07/1715, op. cit. Ou seja, não “pagam em as alfândegas e consulado 26% e alguns mais [tributos], e novamente de entrada em o Brasil 10%”.

<sup>41</sup> Parecer do Conselho Ultramarino em 17 de julho de 1715. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas, 17/07/1715, op. cit.

naquele momento, enquanto o vice-rei defendia uma maior liberalidade no comércio em Salvador, algumas autoridades lisboetas pretendiam fortalecer os mecanismos monopolísticos do sistema colonial, a fim de proteger os homens de negócios de Lisboa contra a concorrência dos negociantes sediados na América e dos homens de negócios estrangeiros.

Essa contenda ganhou ainda mais dramaticidade quando a Corte portuguesa decidiu criar uma companhia comercial para monopolizar o tráfico de escravizados na Costa do Gabão e no Cabo Verde. As conversações para a criação de uma companhia portuguesa para atuar na Costa Ocidental africana teve início depois de os navios portugueses e luso-brasileiros terem perdido, entre 1714 e 1717, mais de 3.500 escravizados para os navios holandeses e franceses que praticavam o corso no litoral da África, totalizando um prejuízo de 374:250\$000<sup>42</sup> e do descaminho de mais de “noventa arrobas de ouro para a dita Costa, razão porque os estrangeiros neste tempo mais que em outro se empregam na habitação daquele país”.<sup>43</sup>

Em 1723 foi criada a Companhia do Corisco. Seu objetivo era “introduzir um grande número de escravizados, para desta maneira fornecer às terras do Estado do Brasil que deles precisam para as plantações de açúcar, tabaco e o trabalho nas minas”.<sup>44</sup> Segundo Nireu Cavalcanti, a Companhia do Corisco foi “organizada pelo francês João Dansaint em sociedade com Bartolomeu Miguel Viana, Francisco Nunes da Cruz, Lourenço Pereira, Manoel Domingues do Paço e Noé Houssaye”,<sup>45</sup> para

<sup>42</sup> Carta do vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa em resposta a provisão referente aos roubos que fazem os holandeses e outras nações da Europa aos navios que vão resgatar escravos na Costa da África, 22/08/1717, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Avulsos, cx. 9, doc. 2.

<sup>43</sup> Carta do [vice-rei e governador-geral do Brasil] Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] comunicando o lançamento de um bando impondo a pena de morte a toda a pessoa que levasse ouro ou prata para a Costa de Mina, 28/07/1722, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Avulsos, cx. 12, doc. 89.

<sup>44</sup> Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos*, p.107.

<sup>45</sup> Nireu Oliveira Cavalcanti, “O comércio de escravos novos no Rio setecentista”, in Manolo Florentino (org.), *Tráfico, cativeiro e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX* (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005), p.27. Ver, também: Gustavo Acioli Lopes, “Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico. Tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)” (Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2008); Cândido Eugênio Domingues de Souza, “‘Perseguidores da espécie humana’: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII” (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2011).

contornar a diminuição do comércio de escravizados em um território africano conhecido naquela época genericamente como Costa da Guiné.

Em resposta, os traficantes de escravizados que atuavam em Salvador solicitaram ao rei que lhes concedesse “a mesma franqueza dos transportes dos mesmos gêneros concedidos a Companhia, livres de direitos, de que nos fazemos também merecedores pelo serviço que ao dito Senhor fazemos”.<sup>46</sup> Para tanto, argumentaram que, da mesma forma que a Companhia construiria, em contrapartida e com seu próprio cabedal, uma fortaleza no rio dos Anjos e na Ilha do Corisco, os negociantes baianos já estavam construindo o Forte “em Ajudá, uma feitoria cujos materiais para a sua edificação, transportam os nossos navios em fretes e cujas despesas saem do donativo de 10 tostões que nós mesmos oferecemos a V. Excelência”.<sup>47</sup>

Diante das reclamações feitas pelos negociantes da Bahia, a Companhia do Corisco informou que “três diretores da Companhia são portugueses e três estrangeiros, e estes de diferentes nações sendo um francês, um inglês e outro flamengo”.<sup>48</sup> Argumentou ainda que os “cabedais estrangeiros de tão diferentes nações unidos em uma Companhia com a Real aprovação de V. Majestade” tinha como único objetivo aumentar “o comércio deste Reino e das suas conquistas”.<sup>49</sup> Por fim, dizia ser “digno de reparo a grande demonstração de amizade que estes homens do Brasil fazem ver neste seu papel pela Companhia Holandesa e o ódio e inveja com que tratam a nossa”.<sup>50</sup>

<sup>46</sup> Parecer do Conselho Ultramarino sobre o que o vice-rei e capitão-general do estado do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses, da conta da representação dos Homens de Negócio do Brasil acerca dos danos no comércio do sustento da Companhia do Corisco, 24/01/1726, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Avulsos, cx. 22, doc. 26; cx. 274, doc. 56.

<sup>47</sup> Parecer do Conselho Ultramarino sobre o que o vice-rei e capitão-general do estado do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses, da conta da representação dos Homens de Negócio do Brasil acerca dos danos no comércio do sustento da Companhia do Corisco, 24/01/1726, op. cit.

<sup>48</sup> Parecer do Conselho Ultramarino sobre o que o vice-rei e capitão-general do estado do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses, da conta da representação dos Homens de Negócio do Brasil acerca dos danos no comércio do sustento da Companhia do Corisco, 24/01/1726, op. cit.

<sup>49</sup> Parecer do Conselho Ultramarino sobre o que o vice-rei e capitão-general do estado do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses, da conta da representação dos Homens de Negócio do Brasil acerca dos danos no comércio do sustento da Companhia do Corisco, 24/01/1726, op. cit.

<sup>50</sup> Parecer do Conselho Ultramarino sobre o que o vice-rei e capitão-general do estado do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses, da conta da representação dos Homens de Negócio do Brasil acerca dos danos no comércio do sustento da Companhia do Corisco, 24/01/1726, op. cit.

Mas não eram apenas os interessados na Companhia do Corisco que denunciavam as alianças entre luso-brasileiros e holandeses na Costa Ocidental africana. De acordo com os negociantes lisboetas, não havia

[...] navios deste Reino que queiram ir a negociar, por ser mais certo serem tomados das galeras holandesas que ordinariamente sempre lá andam, e só comerciam os navios do Brasil, porque lhe levam os gêneros referidos e lhe vão pagar os 10% de direitos no Castelo da Mina.<sup>51</sup>

Ademais, eles acusavam os negociantes sediados na América de levarem com bastante frequência enormes quantidades de ouro em pó e de tabacos finos “que os Holandeses remetem para a Holanda”, trocando por “fazendas para fazerem o dito resgate dos negros com mais cômodo do que se compram neste Reino, por delas não pagarem direitos”.<sup>52</sup> Por isso os homens de negócios de Lisboa pediam que se proibisse, “com pena de confiscação de bens, a todas as pessoas que dos portos do Brasil forem comerciar ao Castelo da Mina e nele despachar pagando os 10% aos Holandeses”.<sup>53</sup>

Portanto, as tensões entre os negociantes lisboetas e homens de negócios que atuavam no porto de Salvador ganharam força no início do século XVIII. Não por acaso foi exatamente nesse contexto que os negociantes que atuavam em Salvador começaram efetivamente a se organizar, contando com o financiamento de casas mercantis europeias e com ramificações no poder, tendo como forte aliado o governador da capitania da Bahia. O objetivo dessa organização era preservar seus interesses corporativos, sobretudo no que tangia ao abastecimento das minas de ouro e ao tráfico de escravizados africanos. Dois motins ocorridos

<sup>51</sup> Proposta dos Homens de Negócios de Lisboa ao rei [D. João V] sobre os prejuízos do comércio que fazem os do Brasil para Costa da Mina, 18/03/1728, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Avulsos, cx. 25, doc. 82.

<sup>52</sup> Proposta dos Homens de Negócios de Lisboa ao rei [D. João V] sobre os prejuízos do comércio que fazem os do Brasil para Costa da Mina, 18/03/1728, op. cit. Além disso, segundo os homens de negócios de Lisboa, “no porto da Bahia e Pernambuco costumam comerciar cada ano para a costa da Mina mais de 40 embarcações [e] cada uma leva ao menos duas arrobas e meia de ouro, que fazem 100 arrobas [...]. Cada um deste navios leva 1500 rolos de tabaco fino, e alguns 2000 de duas arrobas e meia cada rolo”.

<sup>53</sup> Proposta dos Homens de Negócios de Lisboa ao rei [D. João V] sobre os prejuízos do comércio que fazem os do Brasil para Costa da Mina, 18/03/1728, op. cit. De acordo com o documento, os homens de negócios que assinaram o documento foram: Jacques Nobel, Gonçalo Pacheco Pereira, Vasco Loureiro Veloso e Manoel Velho da Costa.

no ano de 1711 representaram as primeiras demonstrações do poder de organização dos homens de negócios de Salvador enquanto “um corpo social que sabia defender os seus interesses”.<sup>54</sup>

## O Motim do Maneta, a Mesa do Bem Comum e a coalizão do corpo de negociantes de Salvador

Sob o imperativo de reformar as fortificações e criar novas guarnições no Brasil, “visto com a constituição presente da Europa e a fama da riqueza daquele Estado por causa do descobrimento das novas minas”, foi instituída a cobrança dos 10% sobre os produtos importados em Salvador,<sup>55</sup> mas essa cobrança não era a única razão para a insatisfação dos moradores da cidade. Além dos novos impostos cobrados sobre os escravizados que seguiam para as minas e sobre os produtos passados pela Alfândega,<sup>56</sup> a população protestava contra o aumento de 50% no preço do sal, que havia saltado de \$480 o arrátel para \$720. Quase todo o sal consumido na Bahia era proveniente do Reino e a importação do produto era controlada, sob o regime de monopólio, por um negociante português. Segundo Sebastião da Rocha Pita, “tinha o povo grande ódio a Manoel Dias Filgueira, que se achava Lisboa”, pois se acreditava que o aumento no preço do sal teria sido responsabilidade do poderoso contratador, que nunca mediou esforços para aumentar seus rendimentos.<sup>57</sup>

<sup>54</sup> Maria Beatriz Nizza da Silva, *Bahia: a corte da América*, São Paulo: IBEP, 2010, p.241.

<sup>55</sup> Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o motim da Bahia motivado pelo aumento do preço de escravos e a invasão dos franceses, 09/09/1712, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Avulsos, cx. 6, doc. 108. De acordo com o documento, “as mais capitâncias do Estado, reconhecendo estas justificadas razões, tem aceito aqueles impostos, o Rio há anos” já pagavam os direitos de Alfândega. Portanto, a Coroa portuguesa estava preocupada com o motim, porque a Bahia “que é a cabeça do Estado devia dar exemplo às outras [e não] recusar o que elas aceitam”.

<sup>56</sup> Sobre a relação entre fiscalidade e os motins na Bahia durante a segunda década do século XVIII, ver: Luciano Raposo de Almeida Figueiredo, “Revoltas, fiscalidade e identidade colonial na América portuguesa: Rio de Janeiro, Bahia e Minas Gerais, 1640-1761” (Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 1996), pp.71-131.

<sup>57</sup> Rocha Pita, *História da América Portugueza*, p.586. Segundo Myriam Ellis, Manuel Dias Filgueiras, “homem rico e com patente de capitão, por intermédio de seu procurador, em Lisboa, arrematou o contrato do sal do Brasil, em 1700, por doze anos, ao preço de 28 mil cruzados cada hum forros para a Fazenda Real. Possuía hua morada de casas das melhores da cidade da baía e um engenho avaliado como um dos primeiros do Recôncavo”. Myriam Ellis, “Comércio e contratadores do passado colonial. Uma hipótese de trabalho”, *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, n.24 (1982), p.105.

Com essa pauta, os comerciantes e o Juiz do Povo, Cristovão de Sá, conseguiram, na manhã do dia 19 de outubro, reunir uma enorme quantidade de pessoas na Praça do Palácio e nas ruas vizinhas. Eles conclamavam os sujeitos a não sair dali “sem que se derrogasse, ou suspendesse a ordem da nova imposição que não queriam aceitar, como também a maioria do preço do sal”.<sup>58</sup> Sem resposta por parte do governador e sob a liderança de João Figueiredo da Costa, o Maneta, a turba saiu em passeata rumo à casa do contratador, onde estava estocado todo o sal importado, que “entre as casas particulares é uma das melhores que tem a Bahia”.<sup>59</sup> Encontrando a casa fechada, os amotinados a arromabaram e destruíram toda a sua mobília, bem como parte do estoque que estava em um dos armazéns, que ficava no andar inferior, abrindo “várias pipas e barris, os quais inundaram as ruas em liquores importantes”.<sup>60</sup>

As reivindicações dos comerciantes e do restante da população foram temporariamente atendidas, mas, em pouco mais de um mês após o episódio, o Juiz do Povo convocou novamente a população para se juntar na Praça do Palácio. Depois de tocado o sino da Câmara Municipal, centenas de pessoas se aglomeraram para exigir do governador um posicionamento diante dos ataques franceses ao Rio de Janeiro. A demanda dos amotinados dessa vez era o envio imediato de navios armados para a praça carioca, com o intuito de ajudar na expulsão dos franceses. Para tanto, exigiam que o vice-rei tomasse “as naus de comboio e todas as que se achassem no porto capaz da empresa”.<sup>61</sup> Domingos da Costa Guimarães foi o escolhido para levar a reinvindicação ao governador, que respondeu não ter dinheiro para empresa.

Os homens de negócios da Bahia, representados por Domingos da Costa Guimarães, informaram ao governador D. Pedro de Vasconcelos e Souza que

[...] se achavam em Santa Tereza e no Colégio de Jesus grossas quantias [de dinheiro], de pessoas que de partes distantes os madaram guardar

<sup>58</sup> Rocha Pita, *História da América Portugueza*, p.586.

<sup>59</sup> Rocha Pita, *História da América Portugueza*, p.586.

<sup>60</sup> Rocha Pita, *História da América Portugueza*, p.586.

<sup>61</sup> Rocha Pita, *História da América Portugueza*, p.590.

naquelas duas sagradas religiões para diversos fins, [...] da qual tomavam os homens de negócios sobre si a maior parte”<sup>62</sup>.

Ou seja, para proteger a América portuguesa da ameaça estrangeira, foi sugerido ao vice-rei que se valesse do dinheiro que os negociantes sediados na Bahia tinham guardado nas mãos dos padres jesuítas e dos frades de Santa Tereza, numa clara demonstração de lealdade ao rei de Portugal e de coesão da comunidade mercantil de Salvador.

Cabe aqui abrir um parêntese para informar quem era o representante dos homens de negócios da Bahia. Nascido “em Santa Marinha da Costa, nos arrebaldes da Vila de Guimarães”, Domingos da Costa Guimarães era casado com uma “filha da terra”, Luísa de Souza, “irmã do vigário de Nossa Senhora do Socorro do Recôncavo desta cidade”.<sup>63</sup> Como a maior parte dos emigrantes do Norte de Portugal, Domingos da Costa Guimarães viajou ainda jovem para a América e logo se estabeleceu na capitania da Bahia. Uma das testemunhas inquiridas pelo Santo Ofício afirmou que, por volta de 1700, ele era “mercador de loja e morador na Praia desta cidade da Bahia” e que o conhecia “pelo tratar haverá 12 para 13 anos, assim no sertão desta cidade, onde chamam Rio de São Francisco, aonde o dito Domingos da Costa Guimarães assistiu com negócio, como também por morar na Praia dessa cidade”.<sup>64</sup> Portanto, o representante escolhido pelos homens de negócios da Bahia para representá-los junto ao governador era português, casado com uma mulher natural da Bahia, familiar do Santo Ofício, ascendeu socialmente por meio do comércio intracolonial e, naquele momento, vivia “do negócio da sua loja e [de] algumas comissões de Portugal e do Sertão desta Bahia”.<sup>65</sup> A escolha de

<sup>62</sup> Rocha Pita, *História da América Portugueza*, p.591.

<sup>63</sup> Habilitação para familiar do Santo Ofício de Domingos da Costa Guimarães, (1702) ANTT/H.S.O, letra d, maço 14, d. 317. Segundo Antônio Carlos Jucá de Sampaio, a aliança entre os negociantes e a nobreza da terra era uma das principais estratégias dessa “primeira geração de homens de negócios”. Antônio Carlos Jucá de Sampaio, “Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos”, in João Luís Fragoso, Antônio Carlos Jucá de Sampaio e Carla Maria Carvalho de Almeida (orgs.), *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII* (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007), p.241.

<sup>64</sup> Habilitação para familiar do Santo Ofício de Domingos da Costa Guimarães, (1702), op. cit.

<sup>65</sup> Habilitação para familiar do Santo Ofício de Domingos da Costa Guimarães, (1702), op. cit..

Domingos da Costa Guimarães como representante dos negociantes da Bahia evidencia um aspecto importante no que tange aos motins de 1711. Conforme ressaltou Sebastião da Rocha Pita,

[...] entre tão numerosa gente, quanta concorreu para esta alteração, se não achasse pessoa alguma natural deste Estado ingênuas, ou de honesta condição [...], porque estes foram todos filhos do Reino, unindo a si alguns estrangeiros de várias nações que se achavam na cidade sequazes e dependentes dos que urdiram o levantamento.<sup>66</sup>

Assim, acreditamos que os motins de 1711 não podem ser considerados como movimentos “nativistas” envolvendo indivíduos nascidos no Brasil de um lado e portugueses de outro — tão ao gosto da historiografia brasileira do início do século XX. Tampouco eles representavam o prenúncio de uma “ruptura no pacto” colonial.<sup>67</sup> Ao que tudo indica, seria mais sensato concluir que os motins e as disputas marcaram os primeiros esforços de organização dos negociantes luso-brasileiros que atuavam na Bahia em torno de seus interesses corporativos. Nessa perspectiva, a sublevação contra o contratador de sal e, em seguida, a encampada pelos negociantes da praça de Salvador serviram para mostrar à Coroa portuguesa, por um lado, a insatisfação desse grupo e seu poder de organização e, por outro, sua disposição em atender às demandas de Portugal na salvaguarda das conquistas portuguesas na América.

De acordo com Catherine Lugar, foi durante a primeira metade do século XVIII que os comerciantes de Salvador começaram “a focar em unir interesses e oportunidades para testar sua associação com objetivo de derrotar os desígnios de seus colegas em Lisboa, empenhados em dominar o comércio atlântico em todos os aspectos”.<sup>68</sup> O tráfico Atlântico de escravizados e as atividades indiretamente ligadas a ele, como o comércio de tabaco e de ouro, eram, segundo Catherine Lugar, os principais pivôs nessa disputa. Afinal, para a realização do comércio na Costa Ocidental africana, o ouro e o tabaco eram as principais moedas

<sup>66</sup> Rocha Pita, *História da América Portugueza*, p.589.

<sup>67</sup> Fernando A. Novais, *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777/1808)*, São Paulo: Hucitec, 1985, p.116.

<sup>68</sup> Lugar, “The Merchant Community of Salvador”, p.20.

dos traficantes luso-brasileiros em troca de manufaturas e objetos em ferro, fundamentais para a consubstanciação do tráfico.<sup>69</sup>

Para garantir institucionalmente a coalisão de alguns homens de negócios de Salvador foi criada a “Mesa do Bem Comum dos Negociantes da Bahia”, em 1723, com o apoio do vice-rei do Brasil e governador da capitania da Bahia, Vasco Fernandes César de Menezes. Concebida aos moldes de sua congênere lisboeta, a instituição foi decisiva “para fortalecer a posição dos negociantes da Bahia”.<sup>70</sup> A organização dos homens de negócios em torno de uma instituição que representasse seus interesses corporativos pode ser considerada como uma prática inédita na América portuguesa. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, segundo Sampaio, apesar de se articularem “mais claramente a partir de 1720, quando se multiplicam os documentos conjuntos de negociantes do Rio de Janeiro”, a proposta de estabelecimento de uma Mesa do Bem Comum remonta a 1753, isto é, a 30 anos depois de criada essa instituição na Bahia.<sup>71</sup>

A Mesa do Bem Comum dos Negociantes da Bahia foi fundamental também para dar sustentação institucional às inúmeras práticas realizadas pelos homens de negócios no mercado colonial e intracolonial. Um bom exemplo disso era a circulação de cartas de crédito, que naquele momento era caracterizada pela informalidade, na medida em que era baseada em

[...] uma complexa rede de relações familiares, financeiras, políticas e de clientela ligava, das mais diferentes maneiras senhores de engenho, lavradores de cana e tabaco, lavradores de mandioca, traficantes de escravos, consumidores urbanos e negociantes ligados ao comércio de exportação.<sup>72</sup>

Nesse cenário, a associação dos negociantes em torno de uma

<sup>69</sup> Dados referentes a uma embarcação, desde a sua armação e os negócios realizados ao longo da jornada até a compra dos cativos em território africano e a sua revenda no porto de Recife, demonstram que, no comércio com a Costa da Mina, o ouro e o tabaco eram fundamentais no tráfico atlântico. Afinal, com eles se fazia possível adquirir os produtos negociados pelos navios de bandeira europeia, que traziam tecidos, búzios e objetos em ferro, como armas e ferramentas, por exemplo. Lopes, “Negócio da Costa da Mina”, pp.151-72.

<sup>70</sup> Tereza Cristina Kirschner, “A administração portuguesa no Espaço Atlântico: a Mesa da Inspeção da Bahia (1751-1808)”, in *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades* (Lisboa: FCSH/UNL, 2005), p.3.

<sup>71</sup> Sampaio, “Famílias e negócios”, p.262

<sup>72</sup> Sampaio, “Famílias e negócios”, p.6.

instituição legalmente constituída tinha, claramente, o intuito de viabilizar o fortalecimento e a ampliação do comércio no porto de Salvador.<sup>73</sup>

Portanto, foi a demanda dos homens de negócios de Salvador por representação política, assim como a “confusão nos requerimentos mercantis e as várias representações que os homens de negócios desta Praça faziam por benefício do bem comum”, que levaram à criação da Mesa do Bem Comum dos Negociantes da Bahia. Afinal, conforme expôs naquele momento o vice-rei, além de “cabeça de Estado”, Salvador achava-se

[...] com mais negócio do que nenhuma outra do Reino, porque o tinha com Lisboa, Porto, Senna, Ilha de Madeira e dos Açores, e com todas as conquistas de Angola, Costa da Mina, Cacheu, Ilhas de São Tomé e Príncipe, e de Cabo Verde, e também com todos os portos do Brasil e suas minas, com tanta freqüência que eram poucos os moradores que não negociassem para umas e outras praças.<sup>74</sup>

Apesar da chancela do vice-rei Vasco Fernandes César de Meneses para a criação dessa instituição, ela nunca obteve confirmação régia. Mesmo assim, por meio da Mesa do Bem Comum, os homens de negócios da Bahia puderam, por exemplo, questionar a eficácia do sistema de frotas, alegando que “no Brasil se não podem conservar de uma frota até outra”, pois os produtos acabavam se deteriorando com o longo tempo de espera. O saldo, segundo os negociantes, era que “esses frutos e outros ficam no Reino sem aquela saída que tinham para o Brasil [...], desabituando-se os moradores do Brasil dos mantimentos”.<sup>75</sup> Em outras

<sup>73</sup> Para Douglass North, as instituições têm como objetivo exatamente reduzir incertezas, gerando, assim, uma estrutura estável para a interação humana. Elas podem ser convenções, códigos de conduta, normas de comportamento; leis estatutárias ou consuetudinárias; mas também contratos (explícitos ou tácitos) entre os indivíduos. O fato é que as instituições afetam, inegavelmente, o desempenho da economia de uma determinada sociedade. Como os indivíduos, via de regra, acabam agindo a partir de informações escassas e incompletas, cabe às instituições oferecer certezas quanto ao comportamento presente e vindouro dos demais atores para que os agentes possam fazer suas escolhas, de maneira a alcançar um benefício máximo. Douglass C. North, *Institutions, Institutional Changes and Economic Performance: Political Economy of Institutions and Decisions*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

<sup>74</sup> Ofício do vice-rei Conde dos Arcos para Thomé Joaquim da Costa Corte Real, em que o informa de ter mandado dissolver a Mesa do Bem Comum ou do Comércio da Bahia, narrando a história da sua criação, 24/08/1757, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Castro Almeida, cx. 14, doc. 2753-2759

<sup>75</sup> Parecer do procurador da Fazenda sobre o comércio que faz os Homens de Negócio que procuram o bem comum no abastecimento, 25/08/1739, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Avulsos, cx. 69, doc. 72.

palavras, os negociantes da Bahia argumentavam nesse caso, através da Mesa do Bem Comum, que o sistema de frotas enfraquecia o sistema colonial, na medida em que estimulava a substituição das importações na América portuguesa.<sup>76</sup>

Uma grande conquista da Mesa do Bem Comum foi tornar os negociantes da praça de Salvador candidatos elegíveis à vereança, conforme decreto de 1740. No ano seguinte, o vice-rei escreveu a D. João V para confirmar a aplicação da nova “lei acerca das pessoas que devem servir nas Câmaras”. Nessa carta ratificou que

[...] nas pautas se metam os homens de negócios que hoje se acham estabelecidos nessa cidade, e nela se tratam com distinção, [...] para que se eleja todas as vezes que se entrar a votar em semelhantes eleições a fim de que seja presente a todos.<sup>77</sup>

Porém, como alertou John Norman Kennedy, “essa medida deve ser vista mais como um reconhecimento do *status* existente do que como o início de uma mudança social”.<sup>78</sup>

A principal atuação da Mesa do Bem Comum dos Negociantes da Bahia, no entanto, estava relacionada com o tráfico atlântico de escravizados. Depois de questionar as restrições impostas a partir de 1731 ao comércio entre o Brasil e a Costa da Mina, os negociantes baianos, por meio da Mesa do Bem Comum, ajudaram a reorganizar o tráfico de escravizados na Costa Ocidental africana.<sup>79</sup> O resultado foi uma lei que restringia “aquela liberdade e desordem que até agora se tem feito”, garantindo que “a navegação se fará por turno e giro entre todos os navios da Bahia e Pernambuco que costumam freqüentar este comercio, para

<sup>76</sup> A respeito do sistema de frotas, ver: Victorino Magalhães Godinho, “Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro 1670-1770”, *Revista de História*, n.15 (1953) pp.69-88.

<sup>77</sup> Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveas, André de Melo e Castro ao rei [D. João V] respondendo a provisão real que manda relacionar nas pautas para as eleições os distintos homens de negócios estabelecidos na cidade da Bahia, 05/01/1741, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Avulsos, cx.75, doc. 6.

<sup>78</sup> John Norman Kennedy, “Bahian Elites, 1750-1822”, *The Hispanic American Historical Review*, v.53, n.3 (1973), p.421.

<sup>79</sup> Provisão (cópia) do rei [D. João V] para o vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveas, André de Melo e Castro ordenando o estabelecimento de restrições à navegação do Brasil para a Costa da Mina enquanto não se ponha em prática uma companhia de comércio de escravos, 08/05/1743, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Avulsos, cx. 81, doc. 26.

que não vão no mesmo tempo mais embarcações que as que for necessárias”.<sup>80</sup> O papel da Mesa do Bem Comum foi, portanto, o de garantir praticidade ao sistema imposto pela Coroa portuguesa, que restringia o tráfico a 24 navios, por esquadras de três embarcações em viagens trimestrais para a Costa da Mina.

A real intenção de Lisboa, no entanto, era a criação de uma companhia comercial que monopolizasse o tráfico de escravizados entre Salvador e a Costa da Mina. Mas sua implementação não era um ponto comum entre as autoridades coloniais “porque uns impugnam totalmente o arbítrio da companhia, outros medrosamente o aprovam, e todos se inclinam a que as coisas se não mudem, nem alterem dos caminhos e expedientes, por onde até agora correram”.<sup>81</sup>

Em um primeiro momento, quando os “homens da Mesa de Negócio dessa praça” da Bahia foram chamados a opinar sobre o assunto, eles expuseram “os inconvenientes e prejuízos que precisamente se hão de encontrar para o seu estabelecimento”. Para os homens de negócios sediados em Salvador “esta companhia será muito prejudicial a todos os habitantes desta cidade, do recôncavo e do interior, que são universalmente protegidos pela liberdade com a qual, desde o começo, se faz este comércio”.<sup>82</sup> Porém em 1757,<sup>83</sup> quando foi dissolvida a Mesa do Bem Comum e extinto o sistema de esquadras de 24 navios trimestrais para a Costa da Mina, os homens de negócios da Bahia mudaram de opinião quanto à criação de uma companhia comercial.<sup>84</sup> Com a perda de

<sup>80</sup> Provisão (cópia) do rei [D. João V] para o vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveas, André de Melo e Castro ordenando o estabelecimento de restrições à navegação do Brasil para a Costa da Mina enquanto não se ponha em prática uma companhia de comércio de escravos. 08/05/1743, op. cit.

<sup>81</sup> Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveas, André de Melo e Castro ao rei [D. João V] dando parecer sobre a planta de uma companhia e suas condições para o fornecimento dos escravos da Costa da Mina, 09/03/1744, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Avulsos, cx. 84, doc. 37.

<sup>82</sup> Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveas, André de Melo e Castro ao rei [D. João V] dando parecer sobre a planta de uma companhia e suas condições para o fornecimento dos escravos da Costa da Mina, 09/03/1744, op. cit.

<sup>83</sup> Ofício do vice-rei Conde dos Arcos para Thomé Joaquim da Costa Corte Real, em que o informa de ter mandado dissolver a Mesa do Bem Comum ou do Comércio da Bahia, narrando a história da sua criação, 24/08/1757, op. cit.

<sup>84</sup> Representação dos comerciantes da Praça da Bahia, suplicando a El Rei D. José que aprovasse a organização da nova companhia que pretensão estabelecer para a exploração do comércio da Costa Mina, 03/05/1757, AHU/Cons. Ultram., Brasil/Bahia Castro Almeida, cx. 16, doc. 2806-2807.

representação política e dos privilégios para a navegação com a Costa da Mina, muitos negociantes que atuavam em Salvador deixaram, a partir de meados do século XVIII, “de cultivar o dito negócio, pelo justo receio de que a multiplicidade de embarcações os reduzisse a um estrago total das suas fazendas, como agora evidentemente se está experimentando”<sup>85</sup>. Por isso, a partir daquele momento, a comunidade mercantil de Salvador passou a exigir o restabelecimento da liberdade no comércio com a Costa Ocidental da África.

Conforme explicou Nuno Madureira, “o crescimento da iniciativa econômica em áreas de intervenção do Estado é contemporânea da restrição de oportunidades nos mercados”.<sup>86</sup> Isso significa que, em um contexto de diminuição da oferta por escravizados, em consequência da pressão holandesa e da expansão do Reino do Daomé na Costa Ocidental africana, a Coroa portuguesa se viu na necessidade de organizar o tráfico atlântico de escravizados em torno de um sistema monopolístico. Da mesma maneira que, com a estabilidade nos reinos africanos e com a aparente diminuição das indisposições com os holandeses, a Coroa portuguesa deixou de considerar o monopólio como a melhor opção. Ou seja, se, durante o governo de D. João V, havia uma predisposição das autoridades portuguesas às práticas monopolísticas no que tangia ao comércio entre o Brasil e a Costa da Mina, com a ascensão de D. José I (e de seu ministro, o Marquês de Pombal) o monopólio passou a não ser a melhor opção para “abundarem escravos no Brasil em preços cômodos no recôncavo, sertões e minas daquele dilatado continente”.<sup>87</sup>

<sup>85</sup> Representação dos comerciantes da Praça da Bahia, suplicando a El Rei D. José que aprovasse a organização da nova companhia que pretensão estabelecer para a exploração do comércio da Costa Mina, 03/05/1757, op. cit. Ainda segundo os negociantes, isso causaria a “destruição das principais casas de negócio da Bahia pela falta de interesse de um comércio de que se mantinham, sentindo ao mesmo passo a perda de seus navios, que por grandes se inabilitaram para aquela navegação”. De acordo com o documento, o resultado imediato da nova política econômica no que tangia à regulação do comércio e do controle sobre o tráfico de escravizados em direitura à Costa Ocidental africana, segundo os homens de negócios da Bahia, foi o aumento do preço do escravizado africano devido a “pouca estimação que dão ao tabaco na dita Costa, pela multidão que nela tem introduzido os repetidos navios, custando agora 15 a 20 rolos o escravo, que dantes se vendia por 7 e 10 rolos”.

<sup>86</sup> Nuno Luís Madureira, *Mercado e privilégio. A indústria portuguesa entre 1750-1834*, Lisboa: Estampa, 1997, p.46.

<sup>87</sup> Madureira, *Mercado e privilégio*, p.46.

## **Considerações finais**

Dante do exposto, consideramos no mínimo temerário pensar, ao menos no que tange ao caso da Bahia, que “os colonos iam gradualmente, tomando consciência da sua oposição de interesses com o comércio metropolitano, e contestando o regime do ‘exclusivo’: primeiro, os estanco, depois as companhias; finalmente, o ‘exclusivo’ em si mesmo”.<sup>88</sup> O que os negociantes sediados no porto de Salvador pretendiam era simplesmente “conseguir a sua estabilidade, crédito e conveniências”.<sup>89</sup>

Nas primeiras décadas do século XVIII, eles conseguiram “estabilidade” e “conveniência” por meio do “livre comércio”, que, como vimos, sempre fez parte do repertório de ação dos homens de negócios da Bahia — embora procurassem a todo instante limitar a participação dos comerciantes sediados em outras praças mercantis, como Pernambuco, por exemplo.<sup>90</sup> Mas, com o gradual controle sobre aquele segmento de mercado, a livre concorrência acabou se tornando um perigo para eles e, por isso, se organizaram a partir da Mesa do Bem Comum, a fim de conseguir reorganizar o tráfico para a Costa da Mina em torno de apenas 24 navios, “com felizes sucessos e avultados convenientes dos comerciantes”.<sup>91</sup>

Conforme assinalou Nuno Madureira, “o monopólio consubstancia uma política de aliança e de promoção das elites, sedimentando um corpo social fiel ao Rei”.<sup>92</sup> Nessa perspectiva, o monopólio era uma das estratégias utilizadas pela Coroa portuguesa para, com o apoio da elite mercantil, consolidar o domínio de forma segura e estável das suas possessões ultramarinas.<sup>93</sup> Portanto, o resultado da defesa pelo comércio direto entre Salvador e a Costa da Mina, bem como a oposição feita aos

<sup>88</sup> Novais, *Portugal e Brasil*, p.196.

<sup>89</sup> “Para se evitar todos esses danos e se aumentar o comércio com as forças necessárias, se faz preciso que a Real clemência de Vossa Majestade acuda com as paternas providencias do seu régio e católico ânimo, estabelecendo uma Companhia, com a qual possam bem os negociantes e todos os vassalos de Vossa Majestade *conseguir a sua estabilidade, credito e conveniências*”. Representação dos comerciantes da Praça da Bahia, suplicando a El Rei D. José que aprovasse a organização da nova companhia que pretensão estabelecer para a exploração do comércio da Costa Mina, 03/05/1757, op. cit.

<sup>90</sup> Lopes, “Negócio da Costa da Mina”, p.195.

<sup>91</sup> Lopes, “Negócio da Costa da Mina”, p.195.

<sup>92</sup> Madureira, *Mercado e privilégio*, p.89.

<sup>93</sup> Sobre as alianças construídas em “*composites monarchies*”, como era o caso português, ver: John H. A. Elliot, “Europe of composite monarchies”, *Past and Present*, n.137 (1992), pp.48-71.

seus congêneres lisboetas, não representou, em momento algum, uma crítica ao sistema colonial, mas o seu fortalecimento. Isso porque, por um lado, estimulou um entrelaçamento dos interesses dos homens de negócios da Bahia aos da monarquia portuguesa e, por outro, fortaleceu a autoridade do centro referencial do poder.

Na primeira metade do século XVIII, segundo Maria Beatriz Nizza da Silva, o Conselho Ultramarino preocupava-se “menos com o comércio ilícito dos baianos do que com a necessidade de ‘uma contínua introdução de escravos’”.<sup>94</sup> Era esse também o objetivo declarado pelo Conselho Ultramarino quando, em 1756, “se aboliu o regulamento das esquadras, permitindo-se o uso franco da navegação para a Costa da Mina”.<sup>95</sup> Portanto, no caso do tráfico atlântico de escravizados, os fins eram muito mais importantes que os meios. Em outras palavras, a política econômica portuguesa relativa ao comércio direto entre a Costa da Mina e a Bahia não foi conduzida com base em nenhuma diretriz pré-estabelecida, mas com a simples finalidade de aumentar a oferta de escravizados africanos no Brasil, utilizando-se, para tanto, de diferentes estratégias.

O mesmo poderia ser dito sobre a postura dos homens de negócios da Bahia. O pragmatismo econômico foi tanto a tônica das medidas tomadas pela Coroa portuguesa, quanto das estratégias de atuação dos negociantes sediados na Bahia. Isso ficou evidente na evocação de uma suposta tradição de “liberalidade” no comércio, quando seus interesses estavam sendo ameaçados pelos homens de negócios de Lisboa,<sup>96</sup> e nos clamores pelo “monopólio”, quando a livre concorrência ameaçava as “estabilidades” e as “conveniências” de seus negócios.<sup>97</sup>

Esse mesmo pragmatismo foi percebido também quando o assunto era a atuação dos “estrangeiros” no Brasil. Entre os levantados

<sup>94</sup> Silva, *Bahia*, p.248.

<sup>95</sup> Representação dos comerciantes da Praça da Bahia, suplicando a El Rei D. José que aprovasse a organização da nova companhia que pretensão estabelecer para a exploração do comércio da Costa Mina, 03/05/1757, op. cit.

<sup>96</sup> Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveas, André de Melo e Castro ao rei [D. João V] dando parecer sobre a planta de uma companhia e suas condições para o fornecimento dos escravos da Costa da Mina, 09/03/1744, op. cit.

<sup>97</sup> Representação dos comerciantes da Praça da Bahia, suplicando a El Rei D. José que aprovasse a organização da nova companhia que pretensão estabelecer para a exploração do comércio da Costa Mina, 03/05/1757, op. cit.

nos motins de 1711, por exemplo, havia portugueses sediados na Bahia e “unindo a si alguns estrangeiros de várias nações que se achavam na cidade sequazes e dependentes dos que urdiram o levantamento”.<sup>98</sup> Além disso, no final da segunda década do século XVIII, os homens de negócios de Salvador, por meio da autoridade do vice-rei e governador da Bahia, defendiam mais “liberdade” no comércio com os estrangeiros, desde que fossem negociados escravizados africanos, e o pagamento fosse feito exclusivamente em ouro.<sup>99</sup> A “falta de braços” para o lavour das terras e das minas na América portuguesa e o irreversível circuito do ouro (que “há de ir para nação estrangeira em Europa”)<sup>100</sup> foram as principais justificativas apresentadas naquela proposta.<sup>101</sup>

Por outro lado, quando os franceses ameaçaram ocupar a costa do Brasil e invadiram o Rio de Janeiro, os negociantes de Salvador prontamente ofereceram as “grossas quantias” que tinham guardadas nos cofres de instituições religiosas para custear a expulsão dos “estrangeiros”.<sup>102</sup> Além disso, pouco tempo depois, bastou os interesses dos traficantes de escravizados de Salvador estar ameaçados pela recém-criada Companhia do Corisco, para que a presença de estrangeiros no comércio de escravizados passasse a ser rechaçada pelos homens de negócios sediados na Bahia. Mas, da mesma forma que acusavam os interessados na Companhia do Corisco de serem “estrangeiros”, encaravam com conformismo e naturalidade o pagamento de 10% de todo o fumo e ouro transportado

<sup>98</sup> Rocha Pita, *História da América Portugueza*, p.589.

<sup>99</sup> Carta do Marquês de Angeja em 5 de janeiro de 1715. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas, 17/07/1715, op. cit.

<sup>100</sup> Carta do Marquês de Angeja em 5 de janeiro de 1715. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o que informa o vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da introdução do comércio dos estrangeiros nas conquistas, 17/07/1715, op. cit.

<sup>101</sup> Apesar de estarem proibidos os desembarques de navios estrangeiros desde 1713, “o capital inglês, mas não os comerciantes ingleses, viajavam livremente durante o século XVIII no Brasil”. Catherine Lugar, “The Merchant Community of Salvador”, p.13. Conforme salientou Kenneth Maxwell, “os mercadores britânicos, e de outras nacionalidades, estabelecidos em Lisboa, protegidos pelos seus privilégios especiais, forneciam o crédito e as mercadorias que, pela mão de outros colaboradores de nacionalidade portuguesa, sustentavam o contrabando através do Atlântico e com o interior do Brasil”. Kenneth Maxwell, *A devassa da devassa. A Inconfidência Mineira. Brasil-Portugal, 1750-1808*, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978, p.61.

<sup>102</sup> Rocha Pita, *História da América Portugueza*, p.591.

nos navios mercantes luso-brasileiros à Companhia Holandesa, a fim de poderem resgatar escravizados no Castelo de São Jorge da Mina.<sup>103</sup>

Portanto, assim como o mais importante para a Coroa portuguesa era a abundância de cativos africanos na América, o fundamental para os homens de negócios sediados em Salvador era, simplesmente, o controle sobre o tráfico Atlântico de escravizados. Pois, conforme observou Charles Boxer, “era aquele, mais ou menos o único ramo de comércio ultramarino que deixava os lucros em mãos luso-brasileiras”, já que o comércio com a Europa “ficava extensamente controlado pelos ingleses e outros negociantes estrangeiros, que operavam através de comissários portugueses nos portos brasileiros”.<sup>104</sup>

*Texto recebido em 20 de fevereiro de 2014 e aprovado em setembro de 2014*

### **Resumo**

O artigo visa a analisar o processo de organização dos homens de negócios que atuavam no porto de Salvador em torno de interesses corporativos comuns. Esse processo remonta à primeira metade do século XVIII, quando o aumento da monetização e o incremento da demanda por escravizados africanos foram responsáveis, ao mesmo tempo, pela ascensão dos agentes mercantis sediados em Salvador e pelo acirramento das disputas com os homens de negócios de Lisboa. Nesse contexto aconteceu uma maior articulação dos negociantes sediados no porto de Salvador. Dois episódios foram emblemáticos nesse processo, os motins do Maneta (1711) e a criação da Mesa do Bem Comum dos negociantes da Bahia (1723).

**Palavras-chave:** tráfico Atlântico de escravizados - comerciantes - Bahia.

### **Abstract**

*The paper aims at analyzing the organization of the merchant group in the port-city of Salvador's, in a context of increasing monetization (due to gold discovery in Brazil) and growing transatlantic slave trade. Two episodes have marked the institutionalization of the Bahian merchants: the Maneta riots (1711) and the creation of the Mesa do Bem Comum (1723). It was precisely in that period that the mercantile agents based in Salvador stood up as a group to protect their own interests, and to confront Lisbon's merchants.*

**Keywords:** Transatlantic enslaved trade; merchants; Bahia.

<sup>103</sup> Parecer do Conselho Ultramarino sobre o que o vice-rei e capitão-general do estado do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses, da conta da representação dos Homens de Negócio do Brasil acerca dos danos no comércio do sustento da Companhia do Corisco, 24/01/1726, op. cit.

<sup>104</sup> Boxer, *A idade de ouro do Brasil*, p.78.

