

Universidade Federal do Rio Grande do Sul  
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas  
Departamento de História



PAULO ROBERTO GONCHOROSCKI GONÇALVES

**OS ARMADORES DA BAHIA E O TRÁFICO INTERNO: JOAQUIM INÁCIO DA  
CRUZ NAS REDES DE CONTRABANDO DO RIO DA PRATA.**

PORTO ALEGRE  
2014

Paulo Roberto Gonchoroski Gonçalves

**OS ARMADORES DA BAHIA E O TRÁFICO INTERNO: JOAQUIM INÁCIO DA  
CRUZ NAS REDES DE CONTRABANDO DO RIO DA PRATA.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de Licenciado em História pelo curso de História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS.

Orientador: Prof. Dr. Fábio Kühn

PORTO ALEGRE

2014

Paulo Roberto Gonchoroski Gonçalves

OS ARMADORES DA BAHIA E O TRÁFICO INTERNO: JOAQUIM INÁCIO DA CRUZ  
NAS REDES DE CONTRABANDO DO RIO DA PRATA.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
como requisito parcial para a obtenção do  
título de Licenciado em História pelo curso de  
História da Universidade Federal do Rio  
Grande do Sul – UFRGS.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Fábio Kühn (orientador)

---

Profa. Dra. Helen Osório

---

Prof. Dr. Gabriel Berute (Unisinos)

*Àquela com quem resolvi passar o resto de meus dias.*

## AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, mas principalmente à minha mãe, que após o falecimento de meu pai criou sozinha meu irmão e eu. Ela, que frente as maiores adversidades, soube me formar dentro dos preceitos de justiça, ética e respeito. À ela, por sempre ter me incentivado a crescer quando a regra era acomodar-se. Por me fazer crer que a educação era a única forma de ser alguém melhor. Por me mostrar os limites que eu precisava e me ensinar que só eu podia arcar com as consequências de meus atos. Pelas reprimendas nos momentos oportunos e por me dar, não tudo o que eu queria, mas tudo o que eu precisava.

Ao meu irmão, pelas brigas, pelas implicâncias, pelas preocupações, por me provocar o sentimento paterno, mesmo sem ter filhos. Agradeço a ele pelos "É o Eder, Paulo", mas principalmente pelo companheirismo e pela paciência quando eu estava impossibilitado por algum trabalho ou prova.

Ao professor Fábio, pela paciência e incentivo em todos os momentos desse trabalho. Por saber ser um orientador, muito além do sentido estrito da palavra. Por hoje poder chamá-lo de amigo.

Aos inúmeros amigos que fiz durante esses anos acadêmicos, que me perdoarão por não arrolá-los em uma lista, mas que sabem que moram em meu coração.

Àqueles que acompanharam de perto meus estresses, respondendo: "Ah, é o Paulo". Que souberam me amparar quando precisei e que sei que posso contar sempre. Roger e Edson.

Ao Rhenan, pela paciência que teve comigo nesses quatro anos que nos conhecemos e quando eu insistentemente ficava de mau humor. Pelo companheirismo demonstrado nas inúmeras vezes que precisei. Pelas observações, sempre muito perspicazes, durante esse trabalho, mas principalmente por ser meu amigo e fazer saber que posso contar com ele.

À pessoa que tornou tudo isso possível, que me incentivou, me apoiou e nunca me deixou cair. Àquela que eu escolhi para a eternidade e que sabe me fazer sentir o cara mais sortudo do mundo. Sorte que gastei toda quando a encontrei, Luciane.

## RESUMO

O presente trabalho se propõe a estudar o tráfico interno de escravos associado ao contrabando a partir da trajetória e das redes dos homens de negócios da Bahia, com ênfase em Joaquim Inácio da Cruz. Esse comerciante que, a partir de uma rede familiar, galgou cargos administrativos e se tornou um dos homens de negócios mais importantes de Salvador e da Bahia, arrematando contratos e propondo a criação da companhia para resgate de escravos na Costa da Mina. A partir dos registros de óbitos da Colônia do Sacramento, procuramos entender as práticas e estratégias utilizadas por Joaquim no sentido de se inserir nas redes de contrabando que levavam ao Rio da Prata.

**Palavras-chave:** contrabando - tráfico interno - tráfico transatlântico - Joaquim Inácio da Cruz

## SUMÁRIO

<b>Introdução</b> .....	8
<b>1. O tráfico interno ou a "terceira perna do tráfico Atlântico"</b> .....	11
1.1. O <i>asiento</i> e as origens do contrabando.....	12
1.2. Um porto negreiro: Salvador.....	15
1.3 O sul da América.....	17
<b>2. Homens de Negócios soteropolitanos</b> .....	24
2.1. A Praça Mercantil da Bahia.....	25
2.2. Salvador e seus comerciantes.....	28
<b>3. Joaquim Inácio da Cruz: um traficante no rio da prata</b> .....	34
3.1 As Redes Familiares.....	34
3.2 A trajetória na Bahia, o tabaco e o tráfico.....	36
3.3 O contrabando.....	39
<b>Considerações finais</b> .....	42
<b>Fontes e Bibliografia</b> .....	44





## **Introdução.**

O personagem aqui escolhido não o foi por acaso. Joaquim Inácio da Cruz foi um homem de negócio não só da Bahia, mas do império português. Digo isso sem receio, pois conheço o suficiente de sua vida para notar a distinção de sua trajetória.

Não é meu intuito neste trabalho esmiuçar todos os pormenores deste comerciante, mas demonstrar como este homem conseguiu alcançar os portos sacramentinos a partir de suas redes. Intentei nesse trabalho lançar luzes sobre um tema que pouco a pouco vem sendo desvelado pela historiografia. O comércio que discuto aqui é aquele que a coroa não via ou se via entendia como necessário dentro da concepção de *bem comum*.

As redes aqui discutidas são entendidas como aquelas realçadas por João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa. Redes que se constituíam "a partir das ações e das relações vivenciadas entre diversos indivíduos com acesso a informações e recursos diferenciados entre si". Diferenças que podiam potencializar as possibilidades destes de tirar partido "das fraturas que cotidianamente eram identificadas nos diversos cenários sociais que compunham o império português". (FRAGOSO 2010, p. 23)

Dessa forma, as estratégias utilizadas por esses comerciantes no sentido de obter vantagem das fraturas, são conceituadas por Giovanni Levi onde a ação social faz parte "de uma constante negociação, manipulação, escolhas e decisões [...], diante de uma realidade normativa, que embora difusa, não obstante oferece muitas possibilidades de interpretações e liberdades pessoais" (LEVI, 1992, p. 135). Assim, esses indivíduos agem "a partir de uma "racionalidade limitada", isto é, a partir dos recursos limitados que o seu lugar na trama lhe confere, em contextos nos quais a sua ação depende da interação com ações alheias. Portanto, o controle sobre o seu resultado é limitado por um horizonte de constante incerteza" (LIMA, 2006, p. 262). Quando comerciantes optam por investir em contratos régios ou associar-se para acessar vantagens comerciais estão interpretando que este é o melhor negócio, mas nem todos vencem nesse jogo. Aqui trato de alguns dos quais souberam utilizar-se dessa estratégia para ascender socialmente.

Este estudo foi pautado pela análise de uma fonte que até então não tinha sido utilizada para esse fim. Os registros de óbitos de escravos, fonte paroquial que regulava e organizava a morte, foram utilizados no sentido de averiguar os homens de negócio ou comerciantes que estavam enviando escravos para a Colônia do Sacramento<sup>1</sup>. Nesses registros os nomes dos

---

<sup>1</sup> Esse estudo foi desenvolvido a partir do projeto do professor Fábio Kühn "Os Homens de Negócio da Colônia do Sacramento e o Contrabando de Escravos para o Rio da Prata (1737-1777)", que buscava identificar nominalmente os homens de negócio atuantes na Colônia do Sacramento e o seu envolvimento com o contrabando de escravos para a América Espanhola.

escravos falecidos vinham acompanhados do nome de seu senhor e, no caso do escravo ser consignado, do nome do "representante" na Colônia. "Francisco, moleque boçal, que declarou Tomé Barbosa lhe tinha sido **consignado** no Rio de Janeiro por conta do capitão Domingos Vieira Pinto. Foi sepultado no cemitério desta Matriz". Outro termo comum a essa fonte era o "da conta de" indicando que o escravo pertencia ou era da conta de outro senhor. A partir da fonte e de seus 1184 assentos, distribuídos entre os anos de 1735 e 1752, foi possível identificar 250 que evidenciavam a ação dos traficantes. É importante frisar que nem todos aqueles que enviavam escravos eram homens de negócios. Muitos deles eram pessoas comuns que buscavam alguma forma de complementar sua renda. Assim, munidos dessa fonte pudemos mapear os indivíduos enviaram escravos para a Colônia.

Alguns homens de negócios encontrados eram muito poderosos e tinham fortes ligações com comerciantes sacramentinos. Esse é o caso de Luis Coelho Ferreira, que aparece cinco vezes nos registros e seu contato na Colônia é Manuel Coelho Rosa, conhecido comerciante local. Joaquim aparece apenas uma vez, mas é o suficiente para demonstrar o alcance de seu comércio. Além disso, devemos ter em mente que essa informação, como diz Paulo Cavalcante, é apenas a ponta do iceberg, de onde podemos "abordar outras facetas das relações administrativas, as tensões entre os diversos níveis hierárquicos, a corrupção da burocracia, as mediações possíveis entre colônia e metrópole, [...], enfim a diversidade da sociedade colonial". (CAVALCANTE 2006, p. 6)

No primeiro capítulo faço uma contextualização do contrabando e das relações entre as coroas espanhola e portuguesa. Minha intenção é demonstrar que essas relações vêm de muito antes do período trabalhado e que influem nas regras do jogo do antigo regime. A partir dos estudos de Alice Canabrava e Gabriel Cunha discorro sobre o período do *asiento* e como esse foi usado para inserir, através do monopólio, escravos no território espanhol.

Canabrava nos esclarece o motivo pelo qual os *vecinos* estabelecem o comércio com a América portuguesa. A falta de produtos manufaturados era devido ao desamparo pela coroa espanhola dos moradores de Buenos Aires. Já Rafael Cunha demonstra que essas redes de comércio e contrabando no Rio da Prata eram controladas inicialmente por cristãos-novos portugueses que faziam a ligação entre as Américas e a África.

Descrevo ainda, a praça mercantil de Salvador explicitando sua importância para o tráfico interno e contrabando. A forma que esta ascendeu no tráfico com a descoberta das Minas possibilitando o desvio do eixo de envio de escravos para aquela região.

No final do capítulo, discorro sobre a importância de Colônia do Sacramento para as rotas do tráfico e contrabando. A forma que seus comerciantes e administradores estavam

envolvidos nessas redes demonstra a importância dessa praça mercantil, na extremadura da América lusa, para as teias do comércio negreiro.

No segundo capítulo descrevo a Praça de Salvador, principalmente seus negociantes. Faço uma digressão para o período de conquista e formação da comunidade da Bahia explicando seu papel como bastião da coroa na colônia. Sua posição é devida ao sucesso da empresa açucareira e ao domínio da arte da navegação. Ao discutir sua economia e as características dessa comunidade mercantil, abordo alguns contratadores que cresceram economicamente e eram responsáveis por parte da riqueza de Salvador. Esses comerciantes eram os que faziam a ligação entre os diversos portos do império ultramarino, comerciando principalmente com o Reino e a África.

Discurso, ainda, sobre as estratégias e ligações feitas entre os contratadores e como estes formavam suas redes. A importância dos mesmos dentro da economia baiana é demonstrada pela posição que ocupavam nas sociedades e nas contratações régias. Além disso, demonstro como se articulavam para dominar o tráfico transatlântico a partir de associações e sociedades.

No terceiro capítulo, me prendo ao personagem Joaquim Inácio da Cruz. A análise feita sobre esse armador do século XVIII recai sobre sua vida na Bahia, mas com algumas informações sobre sua família. Explico como seu irmão, Antônio José da Cruz, soube utilizar suas relações e a amizade do Marques de Pombal para auxiliar a família na ascensão que tiveram. Discuto sua inserção nas redes de contrabando e contratos régios, suas ligações com outros armadores e as viagens feitas à África para resgatar escravos. Além disso, abordo sua ação no contrabando para o Rio da Prata, demonstrando sua inserção nas redes de envio de cativos para além da Bahia. Joaquim foi um homem de Pombal e como tal soube utilizar-se das vantagens propiciadas pelo Marques para esta nova elite que se forma no decorrer do século XVIII.

## 1. O tráfico interno ou a "terceira perna do tráfico Atlântico".

O tema do tráfico transatlântico tem gerado bons debates na historiografia já há algum tempo. A grande pergunta que se tem tentado responder, e que provavelmente nunca responderemos, é sobre o número exato de escravos que foi retirado da África e transportado para o resto do mundo. A bibliografia, mesmo no quesito demográfico, cresceu imensamente desde seu princípio, porém outros vieses dessa atividade ainda faltam ser analisados com mais profundidade. Um deles é o tráfico interno ou, como também é conhecido, a "terceira perna do tráfico". Primeiramente, explanarei porque entendo o tráfico interno como uma continuidade daquele transatlântico, denominando-o assim, como uma "terceira perna".

A noção de "terceira perna", ou segmento do tráfico, foi desenvolvida por Roberto Martins em um estudo sobre as remessas de cativos do Rio de Janeiro para Minas Gerais no início do século XIX<sup>2</sup>. Nesse estudo, Martins entende que esse trajeto, feito do porto de desembarque na América até seu destino final, caracterizava um terceiro segmento da viagem deste escravo. O primeiro segmento ou percurso era o do interior da África até os portos escravistas desse continente, e o segundo é a própria travessia do Atlântico (RIBEIRO, 2006, p. 9). Assim, se partirmos do pressuposto de que o tráfico interno era o envio de escravos nascidos em uma região da colônia para outra, acabamos por descaracterizar aquele que era feito a partir dos escravos recém-chegados na América. Dessa forma, quando me referir ao tráfico interno, estarei falando sobre esse modelo de continuidade do envio através do Atlântico.

Estudos sobre o envio de cativos através dos territórios americanos desenvolvem-se há algum tempo, abrangendo principalmente o século XIX. Essa peculiaridade se dá por esses estudos utilizarem-se da proibição do tráfico transatlântico como motivo para o abastecimento das regiões com maior necessidade de mão de obra. Nesse sentido, podemos citar trabalhos como os de Richard Graham, Manolo Florentino e José Flavio Motta, os dois últimos com abordagens principalmente sobre a região sudeste.<sup>3</sup> Já o século dezoito vem, pouco a pouco, sendo desvendado através dos trabalhos de Gabriel Berute enfocando o período final desse século, Alexandre Ribeiro analisando o tráfico para Minas Gerais, e Alex Borucki tratando da

---

<sup>2</sup> Esse estudo foi apresentado em uma conferência no V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6.<sup>a</sup> Conferência Internacional de História de Empresas, realizado em Caxambu (MG), 2003.

<sup>3</sup> Graham, Richard. *Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil. Afro-Asia*, Salvador, n. 27, p. 121-160, 2002, p. 141); Motta, José Flávio. *Escravos daqui, dali e de mais além. Tese de Livre Docência – FEA-USP*. 2010, p. 2; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997

região do Rio da Prata no último quartel do século XVIII<sup>4</sup>.

### 1.1 O *asiento* e as origens do contrabando.

Nosso intuito neste trabalho é a análise do século XVIII, mas é inevitável falar sobre o desenvolvimento do tráfico nos séculos anteriores, sendo muito importante demonstrar que o tráfico interno, que está em seu auge no século XVIII, não é uma prática apenas do setecentos. Este se desenvolve desde o início da colonização e no século XVI, segundo Corsino Medeiros (2010, p. 69), se divide em três etapas: a primeira, que foi a menor em tempo, foi caracterizada por remessas livres e transcorreu do descobrimento até 1513; a segunda foi o período das licenças, de 1513 a 1595; e a terceira foi o período dos *asientistas*<sup>5</sup> que foi de 1595 a 1640. Esta última foi a que estabilizou o tráfico e orientou o abastecimento durante todo o período colonial, sendo responsável pela entrada de aproximadamente 44 mil escravos no porto de Buenos Aires (VILA, 1977, p. 209).

Versando sobre o terceiro período podemos citar os trabalhos de Alice Canabrava, que tratam do momento em que as coroas ibéricas estão unidas sob a dinastia Filipina, e Luiz Felipe de Alencastro, com seu "Trato dos Videntes"<sup>6</sup>. Este último, em seu trabalho, desvenda os pormenores da formação do Brasil a partir da perspectiva atlântica dando atenção especial ao tráfico de africanos entre os séculos XVI e XVII.

Canabrava explana em seu trabalho que o que levou os *vecinos* de Buenos Aires a estabelecer o comércio com o Brasil foi a necessidade de produtos manufaturados. Essa necessidade se dava pelo desamparo dos moradores de Buenos Aires por parte da coroa espanhola que além de não enviar mercadorias ao novo porto impedia, no início da colonização, que se importassem mercadorias da América portuguesa. Essa política da Espanha intentava a proteção dos interesses econômicos do território do Peru, além de enquadrar Buenos Aires no sistema comercial existente. O excerto a seguir demonstra a situação dos moradores de Buenos Aires nesses primeiros anos:

---

<sup>4</sup> BERUTE, Gabriel Santos. Dos escravos que partem para os portos do sul: características demográficas dos cativos traficados para o Rio Grande de São Pedro, c.1790- c.1825; BERUTE, Gabriel Santos. O tráfico negreiro no Rio Grande do Sul e as conjunturas do tráfico atlântico, C. 1790 - C.1830; BORUCKI, Alex. Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812. 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba, 2009; El tráfico de esclavos en el Virreinato del Río de la Plata, 1777-1812. Redes trans-imperiales y guerra atlántica. Mimeo 2009.

<sup>5</sup> *Asiento*: sistema de unificado de concessões de provisão de africanos à América espanhola, leilado pela coroa por tempo determinado, segundo certas mobilidades especificadas no direito público espanhol. (ALENCASTRO, 2000, p. 78)

<sup>6</sup> CANABRAVA, Alice P. O comércio português no Rio da Prata (1580-1640). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1984; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O Trato dos Videntes: Formação do Brasil no Atlântico Sul – Séculos XVI e XVII. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

[...] no ay bino para poder disir misa ni sera ni azete para alumbrar el santissimo sacramento ni tafetan ni otra seda ni otro lienso para poder azer lo necesario para el serbicio de los altares y ornato del culto divino ni hierro ni azero para el servicio de las piezas de artilleria y arcabuzes que ay en este puerto ni hierro para las Rexas de los arados y oçes para segar los trigos ni hachas para cortar llena y lavrar madera ni para poder hazer asados para cauar la tierra para azer una tapia ni ay ningun genero de azucar ni miel ni conservas ni otro regalo para los enfermos ni papel para escribir ni Recado para poder aser tinta ni cordouan ni otro genero de que poder aser de calsar ni lienzo para camisa ni olanda ni Ruan para cuellos ni xabon para lavar la ropa ni ninguen genero de pano para vestirse y es en tanto extremo que no se alla en esta ciudad cientas para unos sapatos y generalmente faltan todas las cosas necesarias para el sustento y bistido del hombre [...]<sup>7</sup>

A intenção dos colonos ao fundarem Buenos Aires era abrir uma via atlântica para a colonização. Ainda, pretendiam outro caminho para o Peru através do Rio da Prata como uma nova rota para o abastecimento das mercadorias que faltavam naquela região. Essas intenções somente serão concretizadas com a cédula real de 1602 que atende à importância estratégica de Buenos Aires como porta de entrada para as regiões mineiras do Peru.

Entretanto, mesmo conferindo a permissão para o comércio com os portugueses, a concessão de 1602 determinava que esse comércio ocorresse por tempo determinado, isso é, seis anos. Além disso, limitava os produtos a serem comerciados e silenciava sobre o comércio de escravos e o tráfego com a Espanha. Essa limitação tinha como intenção a não competição entre Buenos Aires e os outros portos espanhóis. Segundo Canabrava (1984, p.74), foi a permanência dessas cláusulas que trouxe como consequência o estabelecimento de rotas de comércio clandestino ligando o "Brasil" ao centro da América espanhola.

Outra cédula que regulamentou o comércio de Buenos Aires foi a de 1618. Essa concessão manteve algumas restrições da cédula de 1602, mas trouxe inovações como a que diz respeito ao comércio entre Buenos Aires, Brasil e África. Por ela, o *asiento* passa a ser o instrumento legal de abastecimento de escravos. Além disso, colocou Sevilla como o único mercado de abastecimento de produtos manufaturados e determinou que os navios só poderiam abastecer no Brasil na viagem de ida, pois a Espanha tinha interesses nas mercadorias brasileiras, na volta era proibido atracar em portos brasileiros. Permitiu, ainda, a internação de mercadorias para Tucumán e Peru mediante o pagamento de impostos de 50% do valor das mercadorias. Levando em conta o pauperismo em que viviam os moradores de Buenos Aires, podemos concluir que a única forma de pagar essa quantia seria com as próprias mercadorias que traziam de fora.

---

<sup>7</sup> "Informacion levantada por un vecino de Buenos Aires entre los abitantes". Buenos Ayres, mayo de 1599", apud CANABRAVA, Alice P. O comércio português no Rio da Prata (1580-1640). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1984.

Canabrava nos mostra que esse enrijecimento nas legislações foi um dos principais motivos das rotas de contrabando e descaminhos para a América espanhola. Diz ela que:

A limitação extremada do conceito do comércio lícito, resultou num alargamento considerável do conceito de contrabando; a via do Atlântico que se havia aberto de modo tão restrito, converteu-se, graças às atividades fraudulentas, numa via de suprimentos de Potosí e Buenos Aires, num porto de exportação de prata.

Essa informação pode ser cotejada com o trabalho de Gabriel Cunha<sup>8</sup> que analisa o porto de Buenos Aires no período da união ibérica. Em seu trabalho Cunha nos mostra como era feita a distribuição para os mais longínquos portos americanos ainda antes do início da mineração no Brasil, no século XVII, durante a União Ibérica.

Para Cunha, o fator que fez com que o porto platino fosse puxado para o eixo Atlântico foi a distância dos olhos fiscalizadores do Vice Reino e sua proximidade com as colônias da América Portuguesa. Dessa forma, Buenos Aires se tornou, além de ponto de passagem fundamental numa rede de comércio que se articulava entre Potosí e Angola, refúgio privilegiado para portugueses cristãos-novos tementes da Inquisição, já que:

Os temas da perseguição religiosa e do comércio de escravos encontram-se interligados, pois a história do tráfico de escravos se confunde com a do Reino português, o mesmo que durante o século XVI albergava grande contingente de população cristã-nova (CUNHA 2011:09).

Neste trabalho, Cunha apresenta como o grande contingente de cristãos-novos nas tramas das redes de tráfico, em Potosí na América e em Angola na África, amarrava o comércio desenvolvido através do Atlântico. Além disso, demonstra a distribuição "legal" a partir de outros portos da América e ainda alerta para as possibilidades da distribuição ilegal.

Os números, as estimativas e as particularidades da empresa negreira eram previamente acertados entre os arrematadores e a Coroa. Cartagena e Vera Cruz deveriam ser os portos de destino das naus *asentistas*, e excepcionalmente Buenos Aires. Entretanto, não procede a imagem dos contratos monopolistas como uma garantia de comércio bem controlado. Os contratos de *Asiento* tinham dispositivos que permitiam a multiplicação de traficantes por meio da concessão de licenças, o que tornava mais difícil o controle e facilitava os descaminhos (CUNHA 2011:21).

Pretendo tratar dos descaminhos mais adiante, mas aqui podemos ver como se dava esse

---

<sup>8</sup> CUNHA, Gabriel Torelly F. C. da. Os cristãos-novos portugueses e o comércio de escravos no porto de Buenos Aires. (c. 1595-1640). (Monografia de Conclusão de Curso de Graduação). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

descaminho no âmbito do porto de Buenos Aires:

Com efeito, para os traficantes que possuíam avenças não era difícil carregar seus barcos de escravos e mercadorias em quantidades muito superiores às que lhes permitiam essas licenças, e vendê-los ilicitamente no continente americano, onde se encontravam as redes de cristãos-novos (WACHTEL apud CUNHA 2011:21)

Em 1640, com o fim da união ibérica, boa parte dos portugueses é expulsa do território espanhol. Montoukias (1988, p. 152) aponta que, apesar da expulsão dos portugueses da América espanhola, os interesses comerciais lusitanos continuaram no Rio da Prata durante o segundo quartel do século XVII, mas é no fim desse século, com a fundação de Colônia do Sacramento (1680), que se retomam os circuitos comerciais com a prioridade que existia no período da união ibérica (KÜHN 2011, p.2).

## 1.2 Um porto negro: Salvador

Desde os trabalhos de Pierre Verger<sup>9</sup> que Salvador tem se destacado enquanto importante porto negro. Em seu estudo, Pierre analisa o fluxo e refluxo de escravos e culturas de uma margem a outra do Atlântico. Demonstra que o movimento de culturas que vem e voltam reciclam-se em um movimento mutuo de influências causando consequências dos dois lados do oceano. Nesse capítulo discutiremos a viagem feita por esses indivíduos após sua chegada a Salvador.

O tráfico de escravos da África para a América era uma viagem penosa e o circuito dos indivíduos era quase sempre o mesmo. Após serem arrancados de sua terra natal e obrigados a duras jornadas dos sertões da África até os portos de embarque, eram enfiados em porões fétidos e minúsculos de onde raramente subiam ao convés. Nesse amontoado de pessoas e línguas viajavam com a morte dia a dia cerca de dois meses até aportarem na América. Quando chegavam eram submetidos a mais uma "seleção" que definia os que ficariam próximos aos portos que desembarcaram e os que enfrentariam mais uma jornada após serem leiloados ou negociados entre os particulares (RIBEIRO 2006:02). Nos séculos XVI e XVII, com a monocultura do açúcar em seu auge, o principal porto da América portuguesa era o de Salvador e o destino dos escravos era normalmente o território próximo ao desembarque, ou seja, a *plantation* baiana.

---

<sup>9</sup> Pierre Verger, Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de todos os Santos: século XVII ao XIX. São Paulo, Corrupio, 1987



**Tabela 1: Estimativas de africanos desembarcados na Bahia, 1582-1851**

Ano	# de escravos	Ano	# de escravos	Ano	# de escravos
1582-1690	29.538	1741-50	87.694	1801-10	89.066
1691-1700	76.528	1751-60	75.833	1811-20	113.376
1701-10	85.719	1761-70	66.751	1821-30	99.437
1711-20	109.283	1771-80	73.267	1831-40	12.142
1721-30	106.962	1781-90	76.539	1841-50	64.329
1731-40	89.985	1791-1800	93.259	TOTAL	1 349 724

Fonte: Ribeiro 2007, p. 3.

Podemos ver na tabela 1 que no período anterior à descoberta das minas o número de escravos desembarcados na Bahia foi muito baixo se comparado aos períodos posteriores. Entre 1582 e 1700 pouco mais de cem mil escravos foram desembarcados nos portos baianos. Após a descoberta do ouro nos sertões americanos o número de desembarques aumentou consideravelmente. Vemos na tabela 1 que no decorrer de cinquenta anos (1691-1740) mais de 468 mil escravos foram desembarcados na Bahia enquanto que na segunda metade do século (1741-1790) o número cai em quase 20%. (Ribeiro 2006:02). Aqui, é mister lembrar que o domínio do tráfico para as Minas será monopólio dos comerciantes baianos até a segunda década do século XVIII. Pois, não obstante os comerciantes soteropolitanos fossem os principais fornecedores de escravos para as Minas, com a abertura da nova rota Rio de Janeiro - Minas Gerais, através do *Caminho Novo*<sup>10</sup>, os comerciantes cariocas começam a conquistar a posição de principais fornecedores da região mineira.

O descobrimento das minas levou à estagnação da economia açucareira, pois drenou boa parte do contingente populacional livre e cativo da Bahia (SALLES 2014:18). Fez com que o volume de africanos desembarcados na Bahia aumentasse, mas também mudou o destino último desses escravos. Assim, a partir do século XVIII, ao invés de ficar na *plantation* açucareira, grande parte dos escravos foi enviada para as jazidas de metais e pedras preciosas no interior da América portuguesa (RIBEIRO 2006:2).

Muitos negociantes da Bahia viram nas minas uma ótima oportunidade de lucros. Tendo em vista que nestas localidades o preço pago pelos escravos era muito superior àquele pago pelos senhores de engenho, e que o pagamento nas minas era feito em ouro enquanto na *plantation* se pagava com açúcar, era de se esperar que o foco do comércio mudasse. A coroa

<sup>10</sup> O *Caminho Novo* foi aberto em 1711 a partir do Rio de Janeiro com a intenção de diminuir o tempo de viagem até as minas. Esse caminho desestruturou ainda mais o comércio feito através da Bahia, pois possibilitou aos comerciantes cariocas mais reinvestimentos, maior lucratividade e giro de capital sobre os seus negócios. Esse caminho foi responsável por diminuir o tempo de viagem que girava entre quarenta e cinco e noventa e nove dias para apenas dez ou doze dias (FLORENTINO, RIBEIRO, SILVA, 2004, p. 86-87).

tentou barrar a intensidade desse fluxo expedindo alvará que delimitava o número de escravos que podia ser enviado para a área mineradora, mas essa legislação não surtiu efeito. A argumentação daqueles que queriam vender escravos era de que alguns desses cativos não serviam para o trabalho no canavial e assim deviam ser enviados para as minas. Seguiam até lá por via marítima, desembarcando no Rio de Janeiro, ou terrestre, costeando o rio São Francisco (RIBEIRO 2006:03-04).

Mauricio Goulart, em seu trabalho sobre o tráfico para o Brasil, cita várias cartas de governadores da Capitania baiana que demonstram a preocupação que tinham com a falta de braços escravos para a agricultura. Abaixo vemos o parecer dos conselheiros do Conselho Ultramarino discutindo o assunto:

[...] Pareceu ao Conde de Alvor, d. Rodrigo da Costa, e todos os mais ministros abaixo assinados, que todo o dano que padece o Brasil e que com o tempo pode crescer, como vai mostrando a experiência, procede da falta de negros, e de não bastarem os que se introduzem para a fábrica dos engenhos, cultura de tabacos e trabalho das minas, porque o maior interesse que têm neles os particulares faz extrair para as mesmas minas os negros que haviam de servir nas fábricas dos engenhos e dos tabacos, e que o tempo também tinha mostrado que não eram bastantes as leis e providências que se tinha dado para evitar aquele dano, e que parecia necessário que se agravassem as penas dos que da Bahia, Pernambuco e mais capitânicas do Brasil mandassem por sua conta ou na vender às minas os negros que tivessem ... e que a respeito de se prover o Rio de Janeiro com os escravos de que pode necessitar para a fábrica dos engenhos e minas de maneira que se escuse de os tirarem da Bahia e capitânicas do Brasil [...] (GOULART, 1975, p. 151)

Outra região que também recebeu escravos no século XVIII foi Goiás. Segundo Ribeiro (2006, p. 05) 10% dos escravos saídos de Salvador no início anos 1760 tinha como destino as terras goianas. No fim desta década, esse número chegaria a 1/3 dos cativos distribuídos para a colônia. Ainda sobre Goiás, Loiola (2009, p. 289) nos esclarece os problemas enfrentados pelos particulares para passar os escravos pelos postos de fiscalização, visto que existiam restrições para o contrabando de escravos para as minas. Loiola analisa as rotas que levavam cativos até o sertão de Goiás e como se dava a fiscalização desses caminhos, além de comentar sobre as ilegalidades cometidas pelos representantes da coroa.

### **1.3 O sul da América.**

Vimos que através da União Ibérica (1580-1640) importantes grupos de portugueses se instalaram em Buenos Aires e deste local minaram o exclusivo comercial espanhol introduzindo a mão de obra escrava no território castelhano. Em 1640, quando as coroas ibéricas se separam, boa parte desses comerciantes portugueses foi expulsa do território

espanhol e se fixou no "Brasil", tentando continuar com o comércio para aquelas paragens. Sabemos que o período compreendido entre 1640 e 1680 não foi de estagnação comercial, já que 25% das "arribadas forçadas" no porto de Buenos Aires, entre 1648 e 1702, eram de navios portugueses (MONTOUKIAS 1988, p. 152). Entretanto, é certo dizer que o comércio com os espanhóis retomará sua força após a década de 1680 com a fundação de Colônia do Sacramento.

Colônia do Sacramento é fundada no ano de 1680 como resposta à expulsão dos portugueses de Buenos Aires e à "demanda da Câmara carioca pela fundação de uma colônia que incrementasse as tradicionais relações entre o Rio de Janeiro e a região do Rio da Prata" (SAMPAIO 2003, p. 146-147). Além do caráter militar, Colônia se caracterizava por ser uma praça mercantil ligada aos principais portos portugueses da América. Luís Ferrand de Almeida, em seu trabalho sobre a Colônia do Sacramento na época da sucessão espanhola, mostra a importância que a extração de couros teve na primeira fase da Colônia, mas é inegável a participação comercial mesmo nesse período (ALMEIDA 1973, p. 117-146).

A segunda fase da Colônia do Sacramento (1716-1749) inicia-se com o fim da Guerra de Sucessão Espanhola e a assinatura da Paz em Utrech. Durante a guerra, Colônia do Sacramento havia sido conquistada pelos *vecinos* castelhanos que posteriormente a tiveram que devolver aos lusitanos, já que uma das cláusulas do Tratado de Utrech estabelecia a devolução desse território. A segunda fase foi caracterizada pela expansão do entorno agrícola e o desenvolvimento urbano (PRADO 2002, p. 94), mas também pela ênfase nas atividades comerciais, encabeçadas pelo governador Vasconcelos (1722-1749).

Antônio Pedro de Vasconcelos governou Colônia durante vinte e sete anos e esteve envolvido em uma poderosa rede de negócios ilícitos com os britânicos e os espanhóis bonaerenses. Segundo Fabrício Prado, o governador Vasconcelos estava inserido nas redes de comércio e tráfico de escravos de Sacramento. A par das denúncias, Gomes Freire de Andrade enviou um "espião" para sondá-las e recebeu a seguinte resposta: "[...] tem padecido a fazenda de V. Mag grande descaminho ou pelo Governador, ou por sua dicimulação e premeço dado aos M. de Campo q. he juiz de Alfândega [...]". Segundo o inquérito apurou-se que o governador era o principal chefe e o segundo na ordem hierárquica era o Mestre-de-Campo e Juiz da Alfândega Manoel Botelho de Lacerda. (PRADO 2002, p. 172-3).

Os anos 50 do setecentos iniciaram sem o predomínio do comércio inglês no território e com o fim do governo Vasconcelos na Colônia. Em seu lugar assumiu Luís Garcia de Bivar que segue os passos de seu antecessor e realinha as redes de comércio e contrabando ao seu gosto renovando as alianças com as elites locais. Durante seu governo ocorrerá a visita de

Gomes Freire de Andrade para a demarcação dos limites estipulado pelo tratado de Madri (KÜHN 2012, p. 30).

Assim como Vasconcelos, Bivar será intimamente ligado às redes de tráfico da Colônia, redes essas, que com o fim do monopólio inglês, terão mais espaço no território platino. Segundo Elena Studer, após o rompimento com os comerciantes ingleses que detinham o monopólio do tráfico negreiro e da introdução de mercadorias manufaturadas, o sistema de *asiento* e pequenos comerciantes é reinstalado na colônia espanhola. Dessa forma, após a arrecadação da licença por alguns particulares, a coroa "incentiva" a criação de uma companhia para o trato negreiro. Essa companhia conhecida por *Compañia Gaditana* terá sua ação em um período de quatorze anos, sendo criada a partir de uma associação de comerciantes em 1765 e abrindo falência em 1779. Nesse período, foi várias vezes auxiliada pela coroa para evitar a quebra da empresa e a falência da companhia decorreu da inexperiência no trato negreiro. Por não possuir territórios na África, os espanhóis eram obrigados a comprar escravos de segunda mão, não podendo escolher os melhores e ficando a mercê dos preços impostos pelos traficantes africanos. Outro ponto relevante foi a guerra com a Grã Bretanha, pois impossibilitava o resgate de escravos nas regiões africanas dominadas pelas feitorias inglesas. Além disso, por não deter o real monopólio dos contratos no território hispano-americano, já que existiam outras empresas na América, a *Compañia* não teve a abrangência necessária para sobreviver (STUDER 1958, p. 255-260).

A respeito do contrabando, Studer desenvolve que a *Compañia Gaditana* não alcançou o Rio da Prata em seus negócios, comerciando principalmente na região da Venezuela e da América Central. Assim, a Região do Prata, principalmente Buenos Aires, teve seu abastecimento ligado diretamente ao contrabando. Esse dado é comprovado pelo número de barcos portugueses que alegam "*arribadas forzosas*" e pelos "*comisos de esclavos*" encontrados nesse período (STUDER 1958, p. 260).

Nesse sentido, Isabel Paredes nos traz um exemplo importante para entendermos os meandros do contrabando em Sacramento. Segundo ela, no ano de 1749 o governador Vasconcelos, alegando a impossibilidade de abastecimento de víveres e lenha para a praça, recebeu dos espanhóis a permissão para enviar navios aos portos de Buenos Aires e Montevideú, no território espanhol, para a obtenção do que necessitava. Do documento citado pela autora, dois pontos são importantes para entendermos:

- 1) Para la obtención de víveres los únicos puertos autorizados eran el del Riachuelo (Buenos Aires) y el de Montevideo. Sin embargo fueron frecuentes los comisos de víveres en otros lugares. Los víveres debían ser los precisos para la manutención de la Colonia, no para navíos u otras

posesiones portuguesas.

4) Las embarcaciones particulares serían revisadas por los oficiales españoles, no así las falúas reales. La tripulación de las embarcaciones portuguesas no podían desembarcar en territorio español. El gobernador de Buenos Aires reclamó frecuentemente por la violación de este punto.

A autora nos esclarece que durante os doze anos que o contrato foi vigente serviu apenas como desculpa para o contrabando, pois com o argumento de que buscavam víveres, exagerado número de navios eram expedidos para o porto "em busca de mantimentos". Esses pedidos constantes de reabastecimento causaram desconforto nas autoridades de Buenos Aires e provocaram diversas reclamações que eram amenizadas ante a possibilidade de beligerâncias (PAREDES 2003, p. 4-5).

Nos anos 50 do século XVIII esse movimento ilícito não diminui, pelo contrário aumenta, pois com o advento da demarcação das fronteiras o número de navios oficiais no porto aumentou facilitando o contrabando. Devido à crescente atividade ilícita os comerciantes espanhóis concluíam que a função da Colônia não era outra senão o comércio, e alegavam isso baseados na "inutilidade" do território dominado pela praça (VILLALOBOS 1986, p. 20).

Sabemos que nesse período o centro econômico ao qual Colônia estava ligada era o Rio de Janeiro, mas seria estranho se o segundo porto em recebimento de escravos não estivesse envolvido no comércio do Rio da Prata. Assim, dentre as muitas praças mercantis às quais Salvador enviou escravos, estavam o Rio Grande do Sul e a Colônia do Sacramento. Mesmo sendo localidades distantes deste porto negreiro e cabendo principalmente ao Rio de Janeiro o papel de abastecedor primário de mão de obra cativa, a Bahia figurava como abastecedor complementar de escravos, participando das conexões comerciais entre a África e o sul da América (RIBEIRO 2007, p. 01).

Segundo Ribeiro (2007, p. 05), sobre o comércio de escravos da Bahia para o sul da América portuguesa, mais de 17.000 escravos foram despachados do porto de Salvador no período de 1760-70. Do total encontrado, 536 foram enviados para o sul, isto é, Rio Grande e Colônia do Sacramento. Verificou-se que a maioria dos escravos enviados eram africanos novos, o que é possivelmente explicado pela baixa reprodução endógena na colônia, o que acarretava a frequente reposição através do comércio internacional. Além disso, havia a resistência por parte do cativo, já que vender um escravo crioulo significava retirá-lo de seu núcleo social e familiar e provavelmente acarretaria fugas e "vinganças". Os dados populacionais encontrados por Ribeiro são similares àqueles descritos para o tráfico internacional, sendo possível inferir que se tratava da continuidade do tráfico transatlântico,

ou seja, chegavam e partiam dos portos americanos para o sertão.

Outro fator analisado é a alta taxa de homens traficados, que pode ser explicado pela crença que alguns traficantes tinham de que as mulheres não sobreviveriam à longa travessia do atlântico, ou pela forte demanda de escravas mulheres no Oriente Médio, o que elevava consideravelmente o custo que uma cativa poderia ter. Outro dado peculiar seria o envio majoritário de adultos, o que corroboraria a hipótese de que os traficantes dificilmente arriscariam trazer uma criança pela sua fragilidade, prefeririam investir em um escravo adulto que resistiria melhor à travessia, além de já estar apto ao trabalho assim que desembarcasse. No entanto, Gabriel Berute (2006, p. 59-66) encontra números diferentes em seu trabalho sobre o tráfico no Rio Grande de São Pedro do Sul, entre 1790-1825. Nessa análise, o autor identifica uma porcentagem bastante significativa de escravos crianças, mencionando que cerca de 36% dos cativos estudados tinham idade inferior a 15 anos. Há possibilidade de que esse número seja ainda maior, haja vista que mais da metade da documentação analisada não possibilitava a identificação da idade do escravo. Devemos ter em mente que Berute trabalha com o período posterior à primeira fração analisada por Ribeiro, assim os números podem apresentar divergências.

Ribeiro (2007, p. 11) destaca que nos envios de cativos para o Rio Grande do Sul entre os anos de 1760 e 1770 o número de escravos não superava o de dez por remessa. Isso demonstra o perfil de tráfico desenvolvido para essas paragens, o que podemos chamar de conta gotas. No caso de Colônia do Sacramento, o autor apresenta um dado já conhecido na historiografia, que Colônia era um importante entreposto de transferência de produtos para a região castelhana da América. Enquanto nas 19 remessas feitas para o Rio Grande do Sul nesses anos o número de cativos enviados foi de 57, para Colônia de Sacramento em 11 viagens o número alcançou a soma de 211 indivíduos. Tais dados são compatíveis com aqueles encontrados por Fábio Kühn (2014, p. 444-450) para a Colônia do Sacramento no período de 1740-60.

Em seu trabalho, Kühn discorre sobre a perspectiva do que era o tráfico no século XVIII, analisando especificamente o entreposto comercial que era a Praça de Sacramento. Em sua análise, destaca que no decorrer das três décadas esse entreposto comercial tinha na distribuição de mercadorias manufaturadas e escravos para a América espanhola o centro de sua economia. Assim, comparando os dados das fontes lusas com os das fontes castelhanas e contrapondo-os com estudos feitos a partir dos livros de óbitos, o autor estima que passaram pela Praça da Colônia, em direção da América espanhola, entre 15 e 30 mil escravos no decorrer dos anos de 1740 a 1777. Deste modo, se partirmos dos números encontrados por

Fábio Kühn, e dividi-los pelos 37 anos correspondentes, teremos como resposta aproximada entre 400 e 800 escravos contrabandeados por ano. Levando em consideração que esses números são referentes aos envios totais da América portuguesa para a região platina e que, segundo Borucki (2009, p10), o envio de escravos da Bahia pra o Rio da Prata era em torno de 25% da quantidade total de escravos, concluimos que o número de escravos enviados da Bahia fica em torno de 25 a 50 indivíduos por ano.

Mesmo trabalhando com um período maior do que Ribeiro, Kühn encontra números muito próximos, demonstrando que o contrabando poderia ter um fluxo bem maior que o comércio legal. Devemos considerar antes de tudo que Ribeiro extrai seus dados dos livros de despachos de escravos da Bahia, ou seja, registros oficiais, que mostram somas declaradas, mas escondem o descaminho praticado. Já Fábio Kühn busca respostas em outras fontes até então desconhecidas para essa análise, o que lhe permite estimar o contingente de indivíduos que passaram longe dos "olhos da coroa", sendo distribuídos ilegalmente. O número encontrado nessas fontes pode parecer pequeno em quantidade, mas o que devemos ter claro, é que ele mostra aquilo que passava despercebido pela administração régia.

Dessa forma, podemos constatar que o tráfico interno no sentido de distribuição de cativos oriundos da África estava distante de ser algo raro na colônia. Antes disso, era corriqueiro e conhecido tanto pela administração quanto pelos particulares. Seu auge foi no período posterior à descoberta das minas, mas também esteve presente em todo o período anterior e ligava os portos africanos aos sertões americanos através da Bahia e posteriormente do Rio de Janeiro. Além do envio legal de cativos pelos caminhos coloniais, contava com as artimanhas de particulares para a sonegação do fisco.

Assim, concluimos que desde antes do *asiento* as redes de comércio, tráfico e contrabando coexistiram dos dois lados da fronteira americana, do lado espanhol e do lado português. Vimos que essas redes propiciavam às comunidades dos sertões espanhol e português o acesso a bens que suas coroas não lhes supriam. As redes discutidas aqui se estendiam desde a Bahia até o Rio da Prata evidenciando o alcance desses comerciantes no território americano. A diminuição da participação no abastecimento das Minas Gerais, possivelmente reorganizou as rotas para o extremo sul da América, inserindo esses traficantes nas teias sacramentinas.

As rotas que levavam a Sacramento eram continuadas do lado castelhano do Rio da Prata. Comerciantes da Colônia se responsabilizaram pela continuação do contrabando após a retirada do *asiento* dos ingleses, e foram os responsáveis pela inserção de milhares de escravos no império espanhol, demonstrando que aquelas redes do século XVII ainda estavam

operantes e necessitavam de mão de obra. Colônia foi um importante ponto estratégico para o comércio português, já que estava na embocadura do Prata e tinha acesso ao *argentum* potosino.



## 2. Homens de Negócios Soteropolitanos.

Nos últimos anos, os estudos de história das elites vêm se multiplicando. Após um período de preconceito por parte dos historiadores, as análises que pretendem trazer luzes para as relações entre esses indivíduos ressurgem na historiografia. A importância desses estudos é que muitos buscam demonstrar as trajetórias das elites na América e suas estratégias de vida nos confins do Império luso, enquanto outros retomam as redes e alianças que estes homens faziam na tentativa de ascender social e economicamente. Dentre estes trabalhos podem ser citados os de Helen Osório, que analisam a formação do grupo mercantil no Rio Grande de São Pedro no século XVIII e início do XIX. Na Bahia, Cristiana Ximenes, Hyllo Salles e Alexandre Ribeiro nos esclarecem muito daquela praça mercantil e de seus comerciantes através de seus estudos. Para o Rio de Janeiro temos os trabalhos de João Fragoso que analisa os *conquistadores e negociantes* da Praça de São Sebastião do Rio de Janeiro. Ainda, encontramos estudos que explicam outras localidades da América trazendo ricas informações sobre o período colonial.<sup>11</sup>

A historiografia brasileira mais recente tem rompido com aquela visão clássica do exclusivo colonial e colocado em xeque as relações entre colônia e metrópole muito propagada em trabalhos como o de Fernando Novais, onde a colônia era subordinada a metrópole através do comércio.

“É no regime do comércio entre metrópoles e colônias que se situa o elemento essencial desse mecanismo [de funcionamento do Antigo Sistema colonial]. Reservando-se a exclusividade do comércio com o Ultramar, as metrópoles europeias na verdade organizavam um quadro institucional de relações tendentes a promover necessariamente um estímulo à acumulação primitiva de capital na economia metropolitana a expensas das economias periféricas coloniais.” (NOVAIS 1979, p. 72)

Desde a década de setenta, mas principalmente a partir da de noventa, com os estudos de Florentino e Fragoso, as análises sobre a colônia e a metrópole tem seu foco na demonstração de um império diferente daquele que se imaginava. É na década de noventa que

---

<sup>11</sup> FRAGOSO, João L. R. Homens de grossa aventura. 2. ed. ver. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998 [1. ed.: 1992]. Ver também FURTADO, Júnia Ferreira. Homens de Negócio: a interiorização da Metrópole e do comércio nas Minas setecentistas. São Paulo: Hucitec, 1999; OSÓRIO, Helen. O Império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007; RIBEIRO, Alexandre V. O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial. In: FRAGOSO, João (Org.). Conquistadores e negociantes: história de elites no Antigo Regime nos trópicos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007; SALLES, Hyllo Nader de Araújo. Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica; o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731; XIMENES, C. F. L. Redes comerciais e o tráfico de escravos entre a Bahia e Angola: 1755-1808, Tese de Doutorado em História, Universidade Federal Fluminense, UFF, Brasil, Ano de obtenção: 2012; BORREGO, Maria Aparecida M. A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-1765). São Paulo: Alameda, 2010. FLORENTINO, Manolo G. O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840. Rio de Janeiro, Diadorim, 1993.

o conceito de sociedade colonial passa a ser visto como essencial para a compreensão dessa mesma sociedade, fugindo da dicotomia entre metrópole e colônia, o historiador se vê obrigado a pensar em uma totalidade mais vasta, além de demonstrar que essa totalidade é mais complexa que se imaginava.

A historiografia brasileira, a partir desses trabalhos recentes, tem se dado conta que a partir do século XVIII os setores mercantis se elevam de status. Até o século XVII quando se falava em elite se pensava principalmente em senhores de engenho, proprietários de terra criadores de gado. No século XVIII esse estrato da sociedade se projeta e acessa postos militares, cargos administrativos e outros privilégios que até então eram restritos aos homens da terra. Esses estudos têm como destino a melhor compreensão dos mecanismos constitutivos da sociedade em que estes se inseriam. Além disso, nos mostraram que a sociedade é mais complexa do que se imaginava (SAMPAIO 2006)

A ascensão desses comerciantes, no caso de Salvador, será importante por sua autonomia em relação à metrópole. Essa autonomia é demonstrada no alargamento das relações entre a América e a África, na quebra do exclusivismo comercial e do comércio triangular. A relativa independência comercial era demonstrada nas relações de Salvador com a Costa de Benin, por exemplo.

### **2.1 A Praça Mercantil da Bahia.**

A povoação na Bahia nasce dentro do modelo de capitânicas hereditárias e o responsável pela colonização do território baiano foi o particular Francisco Pereira Coutinho. Pereira Coutinho chegou à América no ano de 1536 e iniciou a distribuição de seu "quinhão" entre seus homens e Diogo Álvares, também conhecido como Caramuru, antigo morador desse território. Infelizmente, para Pereira Coutinho, sua estada em terras brasílicas foi pequena, pois dez anos após sua chegada ele abandonava suas terras devido aos desentendimentos entre seus homens e os indígenas, além de conflitos com os próprios colonos. O início do povoamento é dado com a chegada de Tomé de Souza e seus homens para o estabelecimento do governo geral em 1549 (MATTOSO *apud* Ribeiro, p. 33).

Tomé de Souza recebeu ordens para construir:

“[...] uma fortaleza e povoação grande e forte na Bahia de Todos os Santos, por ser para isso o mais conveniente lugar que há nas ditas terras do Brasil, para dali se dar favor e ajuda às outras povoações, e se ministrar justiça e prover nas coisas que cumprem a [seu] serviço e aos negócios de [sua] Fazenda”. (PUNTONI *apud* XIMENES, 2012, p. 25).

Assim, Salvador nasce como o bastião da coroa na América e sua escolha não foi

aleatória. Salvador tinha um papel definido na colônia e possuía um conjunto de fatores que influenciou a escolha deste sítio para a sede do governo geral e vice-reinado do Brasil. Sua posição central, a privilegiada natureza de sua baía e a facilidade da coroa em reaver a posse da terra faziam desse terreno um ótimo ponto para a instalação do primeiro vice-reino do mundo atlântico português (RUSSEL-WOOD A.J.R. *apud* XIMENES, 2012, p. 26).

O porto de Salvador em pouco tempo ganha notoriedade econômica e se vincula aos demais portos do atlântico. Sua importância está ligada ao sucesso da empresa açucareira e ao domínio da arte da navegação e técnicas de construção naval. Uma vez que foi o principal porto do Brasil, era conhecido como o "pulmão por onde respira a colônia". Além disso, essa cidade desempenhava muito bem sua tripla vocação:

"[...] àquela ligada à sua função de cidade administrativa e religiosa; àquela ligada à sua função comercial como **porto de importação e de exportação de mercadorias** as mais variadas e, finalmente, àquela ligada a seu papel de **redistribuidor de mercadorias**, vindas da Europa, da África e da Ásia, para várias partes da colônia portuguesa." (MATTOSO, 1983, p. 9)

Kátia Mattoso, em seu artigo sobre a "Bahia opulenta", nos mostra que a capital portuguesa no novo mundo era o coração da colônia, responsável pela redistribuição das mercadorias que chegavam até seu porto. Dividia-se entre os proprietários de engenhos que exerciam seu poder político, sobretudo, no bojo das instituições militares e civis e os "agricultores", que são outros produtores rurais que cultivam principalmente gêneros de subsistência e tabaco.

"O tabaco é tão precioso quando o açúcar: serve de moeda de troca na África para a compra de escravos ou é exportado para Portugal. A agricultura voltada para a produção de gêneros necessários à alimentação e para a criação de gado contribui para o equilíbrio econômico da região" (MATTOSO, 1983, p. 13).

Além dessas duas categorias, temos os responsáveis pelo vai e vem de mercadorias, os comerciantes. Mattoso diz que o "fazer negócio" era a vocação dos habitantes de Salvador desde o início de sua colonização. O comércio era amplamente difundido entre "livres e cativos, desembargadores ou simples aprendizes de algum ofício, viúvas desprovidas ou jovens representantes de profissões liberais". Entretanto, a qualidade de "mercador" era atribuída àqueles que possuíam casa própria, restringindo seu uso aos mais humildes. Já o termo "homem de negócios" era utilizado para designar aqueles comerciantes que estavam envolvidos com o comércio transatlântico ou com a redistribuição de mercadorias na colônia. Além disso, frequentemente possuíam armazéns e/ou trapiches no porto e estavam envolvidos com a arrematação de contratos e arrendamento de taxas. (MATTOSO, 1983, p. 15)

Esses homens de negócios eram os responsáveis pelas ligações entre os diversos pontos do império ultramarino, fazendo negócio com a África, Ásia e Europa. Podemos verificar no relato abaixo as ligações que o porto da Bahia fazia com o mundo atlântico:

“Grande o comércio da Bahia, [...], o tráfico de gêneros do país que tornava os seus habitantes abastados. Chegaram em março [...] vinte navios mais ou menos, saídos de Lisboa, carregados de panos de algodão e lã, sobretudo, destas fazendas, de que se serviam as mulheres para fazerem os rebuços de baeta, [...]. Importava a Bahia muitos gêneros europeus: biscoitos, farinhas de trigo, azeite, manteiga, queijos e das manufaturas inglesas; chapéus, meias, ferro, cobre, quinquilharias. A exportação consistia em açúcar, fumo, pau-brasil, balsamo de copaíba couros, ipecacuanha. Avultada também a importação de bugigangas destinadas a serem impingidas aos negros da Costa da África, em troca de marfim, pó de ouro e „pau de ébano [escravos], enviado às lavras do Brasil. Vinha também pano de algodão tecido no Cabo Verde, com destino no tráfico africano” (TAUNAY apud XIMENES 2012, p. 32).

Vemos que existia uma preocupação no comércio com a África, na importação de *bugigangas* e *panos de algodão* que seriam trocados pelas mercadorias africanas. Além desses artefatos importados, o comércio de *negros* girava em torno do tabaco baiano como mostra Puntoni: "*As mercadorias com que iam os negreiros á Costa de Guiné comprar negros eram o fumo ou as fazendas grosseiras inglesas*" (PUNTONI apud XIMENES 2002, p. 34). A posse do tabaco permitia que os comerciantes baianos livrassem parte de seu comércio do sistema triangular. Esse sistema, que era dominado pelos comerciantes metropolitanos, previa um circuito fixo para as mercadorias lusitanas e "brasileiras" que formava o triângulo Lisboa - Angola - Salvador - Lisboa.

A posse do fumo baiano permitia que os comerciantes buscassem escravos de melhor qualidade diretamente da África, escapando das redes metropolitanas, como é demonstrado por Lisboa e Mattoso:

"O commercio para a Africa he de grande consequência para esta praça: he dirigido para o que se denomina resgate de escravos. Porem não he esse só o beneficio desta negociação, como logo direi. A baze della he o tabaco, ordinariamente de refugo ou da segunda folha e aguardentes do paiz” (LISBOA apud ALVES, 1965, p. 138)

"O tabaco era trocado na África por escravos e os mesmos comerciantes mandavam para Portugal o açúcar, o tabaco de primeira qualidade e couros, produtos que eram trocados com bens manufaturados e gêneros alimentícios. Este comércio direto com estrangeiro, estendia-se para todo o Brasil, o que permitiu à economia baiana fazer face às crises do final do século XVII e às que se desenvolveram no decorrer do século XVIII."(MATTOSO 1983, p. 17)

Segundo Mattoso o que manteve a Bahia durante a baixa de preços do açúcar foi a

metamorfose que sofreu em distribuidor da colônia, enviando mercadorias para as mais diversas áreas americanas.

## 2.2 Salvador e seus comerciantes.

A praça mercantil de Salvador reunia parte dos mais importantes Homens de Negócios da América. Segundo Lisboa, além de trazer as manufaturas que faltavam na praça, os comerciantes traziam a mão de obra que fazia a economia açucareira se movimentar (LISBOA *apud* ALVES, 1965, p. 139). Homens como Joaquim Inácio da Cruz, Luiz Coelho Ferreira, José de Souza Reis, faziam a ligação entre os portos atlânticos e Salvador, dominando, senão toda, boa parte do comércio da praça.

Relendo David Smith e Rae Flory, Alexandre Ribeiro aponta que a comunidade soteropolitana no período de 1680-1740 se caracterizava pela alta concentração de portugueses (83%). Esses eram oriundos majoritariamente da região do Entre Douro e Minho, norte de Portugal (73%), região conhecida por ser bastante pobre e sofrer com a má distribuição de terras. Após a chegada à América, esses comerciantes buscavam constituir matrimônio com moças residentes da Praça ou do Recôncavo, já que a maioria era de solteiros. Essas ligações eram vistas pela elite local como possibilidade de acesso ao capital mercantil, já os comerciantes viam o casamento como a constituição de laços familiares, o que era fundamental para os recém chegados (RIBEIRO 2006, p.16).

As estratégias dos comerciantes, que futuramente se tornariam homens de negócios, transcorriam por um caminho sinuoso. Além da dificuldade de se inserir nas teias mercantis transatlânticas, esses indivíduos ficavam a mercê de diversos fatores que punham a prova sua "inteligência" comercial. Segundo Jorge Pedreira, acessar "crédito e operações de financiamento do Estado, sociedades, heranças sociais, relações familiares e profissionais", além de exigir uma rede de correspondentes, eram fatores a serem conquistados para galgar ao topo da hierarquia mercantil (PEDREIRA *apud* RIBEIRO 2009, p. 358).

Outra importante necessidade era a de manter boas relações sociais, e uma das maneiras encontradas para tal era associar-se com outros comerciantes. Essas sociedades, além de dividir os custos da empresa transatlântica, propiciavam o estreitamento das relações entre comerciantes. Dados referentes à Bahia nos mostram que, entre 1678 e 1815, 2.277 expedições saíram do porto de Salvador com destino à África no intuito de resgatar escravos. Dessas, cerca de um quinto (448) eram constituídas por parcerias. Além de parcerias entre comerciantes da mesma praça, era comum manter ligações com outros territórios do mundo atlântico, estes poderiam ser na América, África, Ásia ou no Reino (ELTIS *apud* RIBERIO

2009, p. 358).

Essas ligações, segundo Cristiana Ximenes, possibilitavam a inserção e ampliação de novos itinerários nas viagens, permitindo-os aportarem em mais um local. Isso era possível, uma vez que os requerimentos eram enviados pelos diversos sócios, cada um para um porto, favorecendo a empresa que recebia diferentes autorizações para navegar por diversos territórios. (XIMENES 2012, p. 89).

A sociedade não era uma estratégia utilizada apenas nas viagens transatlânticas. Segundo Jorge Pedreira, outro ramo em que a sociedade era vista como interessante era o da aquisição dos contratos régios. Segundo ele, os contratos eram o que diferenciava os negociantes de grosso trato daqueles medianos e inferiores, e eram normalmente arrematados por sociedades (PEDREIRA 1996, p. 360).

Na Bahia, essa estratégia fica evidente no caso da contratação dos dízimos da Fazenda Real pela sociedade entre Antônio Cardoso dos Santos, Clemente José da Costa e Frutuoso Vicente Viana<sup>12</sup>, ou pelo pedido dos Homens Bons de Salvador para a criação da Companhia que seria responsável pelos resgates de escravos na África. Essa representação<sup>13</sup> foi dirigida a D. José através do Conde dos Arcos e foi assinada por 12 dos mais importantes comerciantes de grosso trato de Salvador. Nessa petição podemos observar algumas ligações entre esses homens de negócios e sua importância através dos cargos que cada um receberia. Luiz Coelho Ferreira ocuparia o cargo de Provedor e o vice Provedor seria Joaquim Inácio da Cruz. Aqui podemos ver a importância desses dois armadores, pois estão ocupando os principais postos da sociedade. Antônio Cardoso dos Santos viria em terceiro lugar assumindo a função de Deputado da Mesa da Inspeção. Cardoso dividiria a Mesa com outros dois comerciantes, Manuel Álvares de Carvalho e Frutuoso Vicente Viana. Essa petição seria a resposta à tentativa da coroa de restituir o controle sobre o resgate de escravos, já que a população reclamava da "carestia" de escravos que Salvador sofria. Esses alegavam que a falta de mão de obra era causada "por certos negociantes que faz[iam] o comércio do resgate de escravos" e assim monopolizavam a distribuição. Dessa forma, a coroa não acata o pedido de criação da Companhia (XIMENES 2012, p. 162).

Outro caso importante encontrado foi o requerimento para a nova "Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro"<sup>14</sup>, onde constam novamente os mesmos comerciantes da anterior, Joaquim Inácio da Cruz e Luis Coelho Ferreira. Esse requerimento, assim como o outro, foi recomendado pelo Conde dos Arcos e atendido tanto pela Câmara quanto pelo Vice

---

<sup>12</sup> Documentos Históricos. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (Doravante BNRJ), 1910. v. 32, p. 200.

<sup>13</sup> BNRJ, 1909. v. 31, p. 237.

<sup>14</sup> BNRJ, 1909. v. 31, p. 158.

Rei. Entretanto, esse apoio do Conde dos Arcos aos referidos requerimentos será visto com estranhamento e entendido como uma possível veiculação do Conde nas redes dos homens de negócios baianos.<sup>15</sup>

Esses nomes citados nos dois casos aparecem na relação feita por Caldas<sup>16</sup> sobre os homens de negócios da praça. Junto com esses já citados, constam na relação mais 117 “homens de negócio, mercadores, traficantes e todas as mais pessoas que na cidade da Bahia vivem de alguns gêneros...”. Dentre esses, 59 estavam envolvidos com o tráfico transatlântico, sendo responsáveis pelo resgate de escravos na África e pela distribuição na colônia (RIBEIRO 2006, p. 16).

Luiz Coelho Ferreira foi descrito por Marieta Alves como um dos mais ativos armadores da Bahia (ALVES 1965, p. 141). Era Familiar do Santo Ofício e estava entre os "oito homens de negócio dos mais principaes desta praça", em Ofício do Vice Rei Conde dos Arcos, para Sebastião José de Carvalho e Melo<sup>17</sup>. Fez parte da associação que, como vimos anteriormente, propôs a criação da Companhia de comércio com a Costa da Mina e da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro<sup>18</sup>. Foi Procurador da Câmara em 1748 e 1767, Guarda-mor da Alfândega da Bahia em 1761<sup>19</sup>, Capitão no Regimento dos Úteis em 1774. No ano de 1757 pediu permissão para transportar açúcar para Colônia do Sacramento em seu navio *Senhor do Bonfim, São Pedro e Santo Antônio*, mas a Mesa da Inspeção não permitiu. Em 1760, Ferreira impetrou licença para despachar a corveta *Jesus Maria José, São Francisco Xavier e Almas*, que tinha em parceria com Davi de Oliveira Lopes, para Moçambique<sup>20</sup>.

Em 1749, solicitando provisão de licença para mandar a sumaca Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio e Almas ao porto de Benguela a resgatar escravos para a cidade da Bahia.<sup>21</sup> E em 1753, pedia provisão para mandar uma embarcação da cidade da Bahia ao porto de Benguela, a fim de resgatar escravos. Solicitou, ainda, provisão pedindo que caso a carga de escravos existentes em Moçambique não compensasse a viagem que lhe fosse permitido carregar sua embarcação com fazendas deste local.<sup>22</sup>

<sup>15</sup> BNRJ, 1909. v. 31, p. 57.

<sup>16</sup> O livro de José Antonio Caldas "Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759", publicado fac-similar na Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 57. Que descreve aspectos político, militar, administrativo e, sobretudo, econômico da Bahia de meados do século XVIII e compreende “descrições geográficas, inventários administrativos (civil e eclesiástico), mapas de populações e rendimentos da Fazenda Real, catálogos de autoridades (bispos, governadores, capitães-mores), coleção de tratados e cópias da legislação vigente” (KANTOR 2004, p. 142), além de um rico apêndice de anexos com relações sobre os comerciantes da Bahia.

<sup>17</sup> BNRJ, 1909. v. 31, p. 159.

<sup>18</sup> idem.

<sup>19</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 151, D. 11537.

<sup>20</sup> BNRJ, 1909. v. 31, p. 897.

<sup>21</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 99, D. 7786.

<sup>22</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 139, D. 10722.

Coelho Ferreira é um dos traficantes com mais viagens à África. Em pesquisa no Transatlantic Slave Trade Database (TSTD)<sup>23</sup>, encontramos onze viagens<sup>24</sup> onde figura como armador único e uma onde divide com Dozio de Oliveira Lopes os gastos da viagem. Essas viagens foram responsáveis pelo sequestro de 3,070 escravos embarcados na África. Entre aqueles embarcados, 2806 chegaram ao seu destino e possivelmente foram distribuídos pela colônia.

Essa informação fica evidente quando cruzamos esses dados com os dados do contrabando. Coelho foi um dos traficantes que mais enviou escravos para Colônia do Sacramento no século XVIII. Seu nome aparece cinco vezes nos registros de óbitos de escravos da Colônia, caracterizando um envio frequente de escravos para aquele território. Segundo Fábio Kühn, "Ferreira foi um dos negociantes mais atuantes tanto no comércio atlântico de escravos quanto na sua redistribuição para as áreas mineradoras da América portuguesa" (KÜHN 2014, p. 448).

Tal fato é confirmado por Martins, que encontrou nos códices do Arquivo Público da Bahia escravos enviados por Coelho Ferreira para as Minas Gerais, demonstrando que esses mercadores eram responsáveis pela distribuição da carga recebida:

No Caminho do Sertão podem ser relacionados, através dos registros do Códice, alguns grandes traficantes como o próprio João Gomes e o Sr. João da Costa Lima, o Sr. Luís Coelho Ferreira, comboiando 110 escravos entre 1771 e 1776, o Sr. Matias Fernandes Sampaio, levando 164 escravos entre 1759 e 1764 e o Sr. Antônio Álvares dos Reis, levando 78 escravos entre 1759 e 1768 (MARTINS 2006, p. 18).

Além de Coelho Ferreira, outro responsável pelo tráfico era Antônio Cardoso dos Santos. Cardoso dos Santos era natural do Bispado do Porto, filho de Pedro Domingues e Antonia Francisca. Chegou à Bahia antes de 1739 e trabalhou como caixeiro para a casa comercial de José Francisco Cruz Alagoa, irmão de Joaquim Inácio da Cruz. Foi denominado pelo conde dos Arcos, junto a outros 12, como "os mais distintos pela sua capacidade e inteligência do negócio". No requerimento, auto intitulavam-se "os homens de negócio da Praça da Cidade da Bahia, entre eles os principais que há muitos anos a esta parte tem sustentado a navegação e comércio da Costa da Mina...". Esteve na provedoria da Santa Casa de Misericórdia e foi quem determinou o tombamento de todos os seus bens. Enquanto era

---

<sup>23</sup>O The Transatlantic Slave Trade Database é um banco de dados desenvolvido e coordenado por David Eltis, com acesso livre, que disponibiliza informações sobre o tráfico transatlântico. Entre essas informações encontram-se mapas, estimativas e os relatórios das viagens. As informações retiradas desse banco de dados e mencionadas nesse estudo terão a seguinte notação: TSTD # e em seguida o número da viagem no banco de dados.

<sup>24</sup> TSTD viagens #49845, #48128, #48649, #49857, #49858, #48654, #50789, #48657, #50814, #50881, #50930, #50952 14/11/2014.



Provedor, o escrivão era Frutuoso Vicente Viana. Essa parceria com Frutuoso também se manifestou em 1768, quando os dois mais Clemente José da Costa arremataram o contrato dos dízimos reais<sup>25</sup>.

Os dados acima são compatíveis com o encontrado por Jorge Pedreira em seus estudos para Lisboa. Segundo o autor, além de ser altamente rendosa a aquisição dos contratos, eles permitiam a "nomeação de sócios ou a cedência de participações no negócio." Ser contratante régio era uma forma de distinção no corpo mercantil e propiciava a formação de uma elite. Os contratos, por serem instrumentos de acumulação e fonte de influência, podiam provocar a formação de tendências oligárquicas na praça mercantil. Esse fator era mais comum quando os contratos mais rendosos mantinham-se sob o domínio de um mesmo grupo ou família. Isso ocorrerá principalmente no reinado de D. Maria, mas contará com famílias que vinham desde o tempo de Pombal, como os Cruz-Sobral, Braamcamp, Machado, Caldas, Quintela, Ferreira, Fernandes Bandeira. (PEDREIRA 2003, p. 48)

Em uma perspectiva colonial, os estudos de Helen Osório para o continente de Rio Grande são consoantes os dados encontrados por Pedreira para o reino. Osório em seu artigo analisa a arrematação dos contratos régios pela elite econômica sulista e conclui que o lucro sobre os contratos ultrapassava os de vários negócios coloniais. Segundo a autora, em uma releitura de Schwartz e Florentino, os lucros líquidos dos contratadores eram superiores aos obtidos com os engenhos de açúcar (5-10%) e com o tráfico transatlântico (média de 19,2%), demonstrando a importância dessa arrematação para os homens de negócios do império (OSÓRIO 2001).

Antônio Cardoso dos Santos também estava envolvido com o tráfico de escravos da África. Em 1783 uma sumaca que tinha em sociedade com Inocêncio José da Costa foi apreendida pelos ingleses no porto de Castelo holandês da Mina. Segundo Marieta Alves, esse aprisionamento gerou enérgicos protestos. Além disso, foi um dos que encabeçou a Companhia para resgate de escravos na Mina, demonstrando seu interesse naquele território. Encontramos no TSTD seis viagens feitas por suas embarcações com um total de 2,264 escravos embarcados e 2,077 desembarcados. Foram todas feitas sem sócios e compreendiam o período de 1749 a 1768<sup>26</sup>.

Cardoso dos Santos ocupou o cargo de Tesoureiro Geral da Bahia com ordenado de três mil cruzados. Foi comandante e tenente-coronel do Regimento da Gente Escolhida e Útil ao Estado em 1781 com o posto de coronel (ALVES 1967, p. 94). Faleceu no ano de 1786 na Bahia (RIBEIRO 2006, p. 20).

---

<sup>25</sup> BNRJ, 1910. v. 32, p. 200.

<sup>26</sup> TSTD viagens #50711, #49851, #50866, #47636, #50917, #50926, 12/11/2014.

Vemos que as estratégias dos comerciantes baianos não diferiam muito daquelas analisadas por Jorge Pedreira em Lisboa, ou por Helen Osório no continente de Rio Grande. Economicamente, o que os qualificava era a pluralidade dos ramos em que investiam. Os contratos régios e créditos públicos, o comércio, etc., eram o foco daqueles que faziam sua vida no comércio. Transportando para a América, esses objetivos também estavam na pauta dos comerciantes da Bahia. Os soteropolitanos também souberam associar-se para adquirir contratos e criar companhias para o monopólio em diversas áreas de atuação. Além dos serviços legais, estavam inseridos naqueles que ocorriam de forma clandestina, alheios à administração régia, e que feriam o exclusivo colonial.

### 3. Joaquim Inácio da Cruz: um traficante no rio da prata

Conforme vimos no capítulo anterior, Salvador possuía um dos principais grupos de mercadores da colônia. Esse grupo estava envolvido em diversos tipos de negociações, tráfico, contrabando e contratos régios eram apenas os mais importantes. Entre esse grupo estava Joaquim Inácio da Cruz homem de negócios da Bahia, mas com raízes no reino. Associado aos diversos comerciantes soteropolitanos, Joaquim sabia como transitar tanto no comércio legal quanto naquele velado da administração régia. Esse personagem conhecido de Pombal e do vice-rei do Brasil será tratado por mim neste capítulo.

#### 3.1 As Redes Familiares

O percurso de Joaquim está intimamente ligado ao de seus irmãos a partir de uma teia familiar de interesses. Seu irmão mais velho, Antônio José da Cruz, cuidou para que seus irmãos mais novos ascendessem socialmente intercedendo junto a Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal.

A história da família Cruz<sup>27</sup> é descrita por Jacome Ratton em suas memórias. Segundo ele, os irmãos Cruz são naturais de Lisboa e descendem de um *ensebrador* que se distinguiu no ofício e possibilitou a melhor educação que pode para os filhos, que seguiram a carreira mercantil. Joaquim foi o terceiro dos quatro filhos homens que seu pai teve, e assim como seus irmãos seguiu a carreira de comerciante. Bem verdade que o varão mais velho, Antônio, preferiu a carreira eclesiástica, o que lhe possibilitou agenciar a carreira de seus irmãos (RATTON 1813, p. 257).

Antônio José da Cruz ao escolher a carreira da fé, entrou para a congregação de S. Filippe Neri. Neste local conheceu a figura de Sebastião José de Carvalho, que lhe abriu as portas quando chegou ao ministério. Carvalho visitava a congregação em busca dos conselhos de outro religioso, Domingos de Oliveira, que tinha ligações com D. José e era conhecido no Paço. Antônio, vendo em Carvalho possibilidades de ascensão, "favoreceu-o no conceito de seu colega Domingos, essa intercessão resultou no breve chamamento de Carvalho para Ministro do Reino" (CASTILHOS 1956, p. 8). Obviamente que esse "auxílio" de Antônio será muito bem recompensado por Pombal que, quando entra para o ministério, abre as portas para a família Cruz. É importante que atentemos para o fato de que a ascensão da família Cruz se deu não só pelas relações pessoais com Carvalho e Melo, mas também pela política que este desenvolvia durante seu ministério.

---

<sup>27</sup> João Francisco da Cruz (Pai), Joana Maria de Souza (Mãe), Antonio Jose da Cruz, Jose Francisco da Cruz, Joaquim Inácio da Cruz, Anselmo Jose da Cruz, D. Agostinha Maria dos Prazeres, D. Teresa Perpétua de Jesus. (CASTILHOS 1956, p. 7)

Pombal se torna Ministro do Rei em 1755 e logo implementa diversas mudanças no sentido de modernizar o império. Pombal sentia que Portugal estava escravizado economicamente pelos interesses britânicos, muito mais do que foi pela Espanha. Entendia que para romper essa dominação era necessário reformular a economia lusa. Nesse sentido, esforçou-se na criação de diversas companhias monopolistas que tinham como meta a ruptura do cerco do crédito estrangeiro ao sistema luso-brasileiro. A criação dessas companhias estava diretamente ligada à racionalização da estrutura empresarial com favorecimento dos "comerciantes maiores e estabelecidos". O intuito de Pombal era de privilegiar os monopolistas portugueses para que estes, com o acúmulo de capital, pudessem competir com o crédito estrangeiro. Assim foram criadas as Companhias do Grão Pará e Maranhão, Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba e a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. (MAXWELL 2010, p.40-48)

Outro ponto tratado por Pombal foi o auxílio despendido para os negociantes. Esse auxílio era a partir da cuidadosa arrematação dos contratos reais, pois esperava que com essa ajuda os comerciantes pudessem estabelecer "grandes casas" em Portugal.

O primeiro a ser agraciado com mercês foi José Francisco da Cruz, que após passar tempo na Bahia e retornar (CASTILHOS 1956, p. 9), foi agraciado com a administração da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. José assume o posto após a retirada de Domingos de Bastos Viana, que tinha desagradado o Ministro. Anselmo José da Cruz, o mais novo dos irmãos, é admitido como administrador do Tabaco, pelo falecimento de Duarte Lopez Rosa. E Joaquim assumiu a tesouraria da Mesa da Misericórdia (RATTON 1813, p. 258).

Anselmo o Irmão mais novo será enviado por José para Gênova, onde deveria aprender a língua e o comércio (RATTON 1813, p. 261). Pedreira expõe o sentido dessa estratégia dos irmãos Cruz. Segundo o autor, grande parte daqueles gêneros que eram descarregados em Lisboa tinham como destino a reexportação. "O movimento comercial com o Brasil supunha a colocação destes produtos nos principais entrepostos de redistribuição", entre eles Gênova (PEDREIRA 2003, p. 51). Desse modo, Joaquim era uma das pontas da rede e Anselmo outra.

Assim, Joaquim estava ligado ao reino pelos dois irmãos mais velhos, Antonio e José, e ao Mediterrâneo pelo irmão mais novo, Anselmo. Pedreira explica que fazer parte de redes de correspondentes, sociedades e relações familiares, aumentava as possibilidades de ascensão, e nesse sentido os irmãos Cruz souberam utilizar esses fatores a seu favor. (PEDREIRA *apud* Ribeiro 2009, p. 358)

### 3.2 A trajetória na Bahia, o tabaco e o tráfico.

Joaquim Inácio da Cruz nasceu a 27 de setembro de 1725 e com doze anos já está na Bahia com seu irmão José aprendendo a arte de negociar. Segundo José Gramoza, Joaquim chegou à Bahia e acomodou-se como caixeiro de um rico negociante (GRAMOZA 1882, p.125). Esta informação vai ao encontro do que nos diz Mattoso sobre a trajetória dos homens que vinham tentar a sorte na colônia, colocando-se primeiramente como caixeiro e depois ascendendo na carreira de comerciante (MATTOSO 1983, p. 16).

Gramoza dá a entender que Joaquim teria se casado com a filha de seu "patrão", que Castilhos alega se chamar D. Ana Joaquina Inácia da Cunha:

Joaquim Inácio da Cruz conservou-se na Bahia mais algum tempo; e falecendo o seu Patrão deixou uma Única Filha que herdou grande riqueza [...]Os progressos que seu irmão José Francisco ia fazendo com a introdução, e amizade do Marquês do Pombal influíram muito no casamento da Filha do referido Seu Patrão, que finalmente se concluiu; passando de um a outro extremo. (GRAMOZA 1882, p. 127)

A representação deste na Capital, e a larga influência sempre crescente do bom Padre António, auxiliaram-no na obtenção da mão de uma rica herdeira baiana, filha única, D. Ana Joaquina Inácia da Cunha, filha de um brasileiro cujo nome ignoro, e de D. Maria da Encarnação Correia. A essa jovem senhora ligou Joaquim Inácio o seu destino, e os haveres dela auxiliaram-no de certo no desenvolvimento do seu comércio. Parece que a Fortuna da noiva se achava onerada de dívidas passivas reputadas incobráveis. (CASTILHO 1956, p.19)

Segundo Castilhos, a grande riqueza de Ana Joaquina estava constituída de dívidas impossíveis de serem cobradas.

Joaquim começa sua ascensão sob o signo do tabaco. Em 1752, aparece ao lado de Antônio Cardoso dos Santos e Teodósio Rodrigues Farias como administrador do tabaco. Nesse documento é pedida a averiguação, pelo desembargador João Eliseu de Sousa, das relações desses três comerciantes com o Vice Rei Conde de Athouguia. Desconfiava-se da existência de associação entre o Vice Rei e os mercadores para a navegação com a costa da Mina.<sup>28</sup>

No ano de 1754, Joaquim Inácio da Cruz requereu, junto a Mesa da Inspeção da Bahia, que não fosse permitido aos navios das esquadras e da navegação da Costa da Mina que carregassem tabaco sem que este fosse selecionado e separado para o carregamento dos navios que tinham a licença por conta do contrato. Nesse documento Joaquim é referido como Procurador do Contrato Geral do Tabaco<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> BNRJ, 1909. v. 31, p. 57.

<sup>29</sup> BNRJ, 1909. v. 31, p. 91.

Em 1758, junto a Antônio Cardoso dos Santos, Joaquim encontra-se como procurador dos contratadores do Contrato Geral do Tabaco do Reino, Duarte Lopes Rosa e Antonio Francisco Jorge<sup>30</sup>. Em 1760 encontramos o irmão do contratador Duarte Lopes Rosa, João Lopes Rosa, em sociedade com Joaquim e Antônio na procuração dos contratadores. Esses dois documentos são referentes ao empréstimo de 40:000\$000 feitos pela coroa aos contratadores do tabaco por intermédio de seus procuradores<sup>31</sup>.

Os serviços de Joaquim à coroa foram de tanto agrado àquela que em 1758 o Conde dos Arcos, em ofício ao Primeiro Ministro do Reino acerca da cultura do tabaco, recomendava que pelos serviços prestados por Joaquim Inácio da Cruz lhe fosse concedido o Hábito da Ordem de Cristo<sup>32</sup>.

Os negócios de Joaquim iam além do comércio e administração do tabaco. Este comerciante estava ligado também a cargos da administração da Bahia. No ano de 1757, Joaquim é nomeado por D. José por tempo de três anos no ofício de tabelião da cidade da Bahia. No mesmo ano é nomeado, por tempo de três anos, no ofício de segundo escrivão dos Órfãos da cidade da Bahia.<sup>33</sup> Além disso, esteve à frente da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro com outros comerciantes<sup>34</sup>.

Devemos lembrar que obter cargos da administração régia era ter a possibilidade de interferir em setores importantes da sociedade, desde a economia até a justiça. Segundo Fragoso:

Além do poder e do prestígio neles contidos, conferiam ganhos pecuniários aos seus titulares. Ao lado dos salários pagos pela Fazenda Real, as cartas-patentes dos oficiais e dos ministros do rei previam 'gratificações' sob diversas rubricas, como emolumentos e propinas. O capitão de uma das fortalezas da baía de Guanabara, por exemplo, podia ganhar emolumentos das naus que passavam defronte à sua guarnição. (FRAGOSO 2003, p. 4)

Outro fator importante era a "possibilidade de acumulação de riquezas à margem da produção e do comércio". Fragoso explica que essa era a *economia do bem comum*. Segundo o autor, "em nome do bem da República uma elite se apossava de recursos públicos" e assim detinha o controle sobre o governo da República se transformando no grupo com chances de dominar a sociedade (FRAGOSO 2003, p. 5).

O envolvimento de Joaquim no tráfico de escravos é notório, sendo responsável por sete

<sup>30</sup> BNRJ, 1909. v. 31, p. 286.

<sup>31</sup> BNRJ, 1909. v. 31, p. 427.

<sup>32</sup> BNRJ, 1909. v. 31, p. 289.

<sup>33</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 131, D. 10226.

<sup>34</sup> BNRJ, 1909. v. 31, p. 158.

viagens para resgate de escravos da África. Encontramos no Slave Trade Database<sup>35</sup>, no período de 1748 a 1760, seis embarcações que pertenciam a Joaquim Inácio da Cruz e uma em que ele aparece como associado de Dózio Gonçalves da Silva, que segundo Cristiana Ximenes, pode ser Teodósio Gonçalves da Silva, outro grande armador da Bahia. Essas viagens foram responsáveis pelo sequestro de 2.406 escravos, dentre os quais 2.151 foram desembarcados na Bahia. O porto de embarque foi, por cinco vezes, o Golfo de Benin e em outras duas vezes o embarque se deu na Baía de Biafra e no Golfo da Guiné. Se inferirmos que Teodósio era sócio constante de Joaquim em outras viagens, poderíamos somar mais duas à conta desses armadores, já que Teodósio fez mais duas viagens<sup>36</sup> ao Golfo de Benin no período compreendido, embarcando 580 escravos.

Em 1757 encabeçou a companhia para resgate de escravos na Costa da Mina com outros comerciantes. Essa companhia seguia a política pombalina de monopólio dos negócios por parte de comerciantes portugueses, e tinha a mesma função daquela que seu irmão administrava no Grão-Pará e Maranhão. Assim era, que um dos argumentos e pedidos feito à coroa foi que esta aprovasse "na forma que tem aprovado a do Gram Pará e Agricultura das Vinhas do Alto Douro"<sup>37</sup>.

A companhia do Grão-Pará e Maranhão vinha na esteira pombalina de redução da intervenção estrangeira na colônia e foi incentivada por José Francisco da Cruz, que recebeu do Marquês o monopólio da navegação e do tráfico de escravos por vinte anos. Tinha como uma de suas finalidades atender às reiteradas reclamações dos colonos que sofriam com o domínio, por parte dos jesuítas, da mão de obra indígena. Segundo ele, se a falta de indígenas fosse suprida com mão de obra africana, a influência dos jesuítas seria diminuída e proporcionaria o indispensável para o trabalho na terra e o desenvolvimento do comércio. (MAXWELL 2010, p.39-40)

Joaquim dividia a iniciativa da companhia com outros dois grandes armadores baianos, Coelho Ferreira e Cardoso dos Santos. Vimos em capítulo anterior que somente esses dois foram responsáveis pelo desembarque de 8.365 escravos na Bahia. Vimos também que Coelho era conhecido por enviar escravos, através do contrabando, para outras localidades. Entretanto, Joaquim também se inseria nessas redes de contrabando.

---

<sup>35</sup> TSTD viagens #50708, #46695, #49598, #50764, #47614, #50830, #50803. 14/11/2014.

<sup>36</sup> TSTD viagens #50773, #50808. 14/11/2014.

<sup>37</sup> BNRJ, 1909. v. 31, p. 237

### 3.3 O contrabando

No ano de 1755 anotava o padre João de Almeida Cardoso no livro de óbitos de escravos da Colônia do Sacramento:

Maria Mina, preta falecida no dia anterior, que declarou o capitão Luíz Pereira da Silva ser **da conta de Jácome José de Seixas e de Joaquim Inácio da Cruz**, moradores da cidade da Bahia. Foi sepultada no cemitério desta matriz. Vigário João de Almeida Cardoso.<sup>38</sup>

Maria Mina possivelmente era uma escrava oriunda do tráfico transatlântico. Carregava o "sobrenome" Mina que poderia indicar sua origem, mesmo que isso não seja a regra, já que os escravos oriundos do sertão africano eram batizados nos portos que os embarcavam. Esta escrava deve ter sido trocada por alguns rolos de fumo de terceira qualidade e embarcada no Castelo São Jorge da Mina (SILVA JR 2009, p. 44), e por isso levava em seu nome o local de onde partira para a América. Maria chegou à Bahia amontoada em um porão imundo de alguma embarcação de Jacome ou Joaquim e logo que desembarcou foi selecionada para ser inserida na rota do Prata. Rota que ligava a Bahia e Rio de Janeiro aos portos sacramentinos e destes à América espanhola. De sacramento seria vendida para algum espanhol que precisava de mão de obra, mas queria gastar pouco, então preferia comprar escravos dos comerciantes portugueses.

O relato que fizemos acima é uma inferência a partir do que conhecemos, mas é bastante plausível sua ocorrência dessa forma. Segundo a fonte, Joaquim Inácio da Cruz foi responsável por apenas um envio e seu contato em Colônia era o capitão Luis Pereira da Silva. Não encontramos documentação sobre Luis Pereira, mas é possível que tenha sido um capitão de embarcação e não militar. Homem que partiu de Salvador e trouxe consigo escravos para revendê-los em Sacramento.

Devemos ter claro, que esse único registro de óbito de cativos de propriedade de Joaquim Inácio da Cruz não significa que foi o único enviado por ele para Colônia, mas sim que é único que faleceu e foi registrado. Luis Coelho Ferreira teve cinco escravos registrados no livro de óbitos. Em uma análise rápida poderíamos dizer que Coelho teve mais relevância que Joaquim para o descaminho. O que acontece é que estaríamos incorrendo em um erro, pois aqui fazemos uma análise qualitativa e não quantitativa. Esse registro não demonstra o número de escravos enviado por Joaquim, mas sim a agência deste nas redes de contrabando. É possível que ele tenha enviado apenas esse cativo, mas também é possível, e mais provável, que de muitos enviados apenas um faleceu. Podemos inferir isso a partir da associação dos

---

<sup>38</sup> Livro 6º de óbitos de negros, índios, mulatos e cativos (1747-1774), folha 30 verso. Grifo nosso.



números de escravos que Joaquim e Jacome trouxeram da África. Em uma soma grosseira das viagens desses dois armadores chegamos a um número superior a dez mil cativos.

Jacome era um capitão do terço de auxiliares da Bahia<sup>39</sup> já muito experimentado no tráfico transatlântico. No STDB<sup>40</sup> encontramos dezenove viagens onde aparece como contratador, sendo responsável pelo embarque de quase oito mil cativos. Jacome era já bem avançado na idade, quando em 1755, pede baixa do posto de capitão pelo "miserável e decrépito estado a que se achava"<sup>41</sup>. No mesmo ano já havia pedido para passar com a mulher e os filhos ao Reino<sup>42</sup>. As viagens feitas por esse mercador têm, em sua maioria, datas anteriores a 1750, contando com apenas duas na segunda metade do século XVIII, e assim como Joaquim, suas viagens tinham como principal destino o Golfo de Benin.

Foi visto em capítulo anterior que os cativos que eram trazidos da África tinham seu destino no sertão da América. Parte desses cativos era enviada através do tráfico para a Colônia do Sacramento. Na Colônia os responsáveis pela chegada desses escravos eram homens bem conhecidos na praça. Segundo Fábio Kühn:

Esse grupo de traficantes, apesar de relativamente pequeno, tinha entre seus componentes alguns dos principais homens de negócio da Colônia: capitão Antônio da Costa Quintão (cavaleiro da Ordem de Cristo), capitão Bartolomeu Nogueira (homem bom), capitão João de Freitas Guimarães (homem bom), capitão Manuel Gomes dos Santos Lisboa (homem bom e escrivão da Fazenda Real) e capitão Manuel Pereira Franco (almoxarife da Fazenda Real). (KÜHN 2014, p. 449)

As redes que estes comerciantes se inseriam iam de um lado até a Bahia, passando pelo Rio de Janeiro, e do outro atravessavam o Rio da Prata e adentravam o império espanhol. Na fonte foram encontrados nomes de comerciantes de Buenos Aires como nos registros abaixo:

Em os quatro dias do mês de novembro de mil setecentos quarenta e dois anos faleceu com o sacramento da Penitencia e Extrema unção uma preta por nome Roza de nação Angola assistente em casa de Diogo Gonçalves Lima o qual disse a tinha deixado em seu poder Dom Ambrósio Calderon espanhol e que havia comprado para Dom Basilio [Peña] assistente em Buenos Aires [...]<sup>43</sup>

12/03/1748 - Rosa, negrinha angola, faleceu em casa de Manuel Coelho Rosa, o qual disse ser ela da conta de Pedro Coelho, morador em Buenos Aires. Foi sepultada no cemitério desta matriz. Vigário João de Almeida

<sup>39</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 123, D. 9597

<sup>40</sup> TSTD viagens: #51971, #51987, #52008, #50652, #49675, #50656, #50666, #52016, #50678, #49742, #50693, #50696, #50704, #52022, #40287, #50721, #50754, #52028, #50835 14/11/2014.

<sup>41</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 123, D. 9597

<sup>42</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 123, D. 9550.

<sup>43</sup> Livro 2º de Óbitos de livres e escravos (1735-1747), folha 116 reto.

Cardoso.<sup>44</sup>

Segundo esses registros, Roza foi comprada por Ambrósio Calderon para um tal Dom Basílio. Essa cativa estava como assistente na casa do Capitão Diogo Gonçalves Lima que possivelmente era o contato português de Calderon em Sacramento. Sete anos mais tarde outra Rosa era sepultada na Colônia sendo propriedade de Pedro Coelho e estando sob a posse de Manuel Coelho Rosa. A leitura desses fragmentos demonstra que parte dos cativos trazidos até o Rio da Prata tinha como destino o território espanhol. Além disso, nos permite desenhar as redes que faziam as ligações comerciais na colônia.

Assim, Joaquim Inácio da Cruz estava ligado a Jacome José de Seixas, que trouxe da África perto de oito mil escravos, e Antônio Cardoso dos Santos, responsável pelo transporte de mais de cinco mil escravos do Golfo de Benin. Este utilizou, em duas de suas viagens, a mesma embarcação que Luis Coelho Ferreira e Joaquim Inácio da Cruz. A embarcação NS da Conceição S Antônio e Almas foi, por onze vezes, resgatar escravos em África. Esses dados demonstram que esses armadores estavam ligados por uma rede de abastecimento de escravos na África. Além disso, as associações em diversos negócios mostram que estes comerciantes estavam ligados por laços comerciais muito fortes.

Conforme vimos neste capítulo Joaquim teve uma trajetória marcada pelas relações familiares. Através de seu irmão José iniciou sua vida na Bahia, enquanto Antônio tecia suas relações no reino. Sua ascensão econômica foi através das estratégias relacionadas ao tráfico, aos contratos régios, mas principalmente ao tabaco. Sua ação no tráfico transatlântico foi considerável se levarmos em conta suas associações para o resgate de escravos na África. Nesse sentido, devemos considerar a possibilidade de que o número de escravos enviados pelos descaminhos seja maior do que imaginamos.

---

<sup>44</sup> Livro 6º de óbitos de negros, índios, mulatos e cativos (1747-1774), folha 9 reto.

## Considerações Finais

Vimos no primeiro capítulo que o contrabando fez parte da sociedade colonial e era conhecido, mas velado pela sociedade. O descaminho acontecia à revelia das ordens régias e muitas vezes era realizado por aqueles que deviam zelar pelos bens da coroa. Assim, desde a instância mais baixa da administração imperial até o mais alto posto do governo as ilicitudes eram praticadas e tinham como objetivo o enriquecimento.

As coroas espanhola e portuguesa buscavam cessar o fluxo intrafronteira, mas muitas vezes acabavam incentivando o descaminho com suas legislações, que privavam os colonos dos bens necessários à sua subsistência. Assim, existindo procura, era certo que o mercado daria conta da demanda provendo aquelas lacunas deixadas pelos impérios ibéricos.

Pensando no caso espanhol, comerciantes ingleses e portugueses competiam pelo abastecimento das localidades marginais da América. Estes foram decisivos na constituição das redes que ligavam desde a África até Colônia do Sacramento, dando vida àquelas teias mercantis no Rio da Prata. Comerciantes como Joaquim Inácio da Cruz eram responsáveis pela distribuição dos produtos que chegavam aos portos atlânticos da América lusa. Desde especiarias até o infame comércio de seres humanos, esses comerciantes distribuíram pelo sertão americano.

O tráfico interno, aqui entendido como o terceiro seguimento da viagem, comportava uma fração legal e ilegal. No sentido do extremo sul era notório o comércio ilícito desenvolvido pelos comerciantes baianos. As análises feitas nos registros de óbitos de escravos da Colônia do Sacramento comprovam que esses armadores estavam envolvidos com o comércio clandestino no Rio da Prata. Ligavam a África ao império espanhol através de Sacramento.

Joaquim Inácio da Cruz, mesmo não sendo o traficante que mais aparece enviando escravos, era um dos homens responsáveis por esse comércio. A peculiaridade de aparecer registrado apenas uma vez não retira dele a importância que tinha como grande armador. Além disso, aparecer associado com Jacome José de Seixas, um dos comerciantes que mais resgatou escravos na África dá credibilidade a hipótese de ter mais envios a serem descobertos.

A ressalva a ser feita em relação à fonte é que ela não foi feita para esse tipo de análise. Os registros eclesiásticos tinham a intenção de reger a vida social das comunidades coloniais. O óbito, assim como o batismo, era sacramento que tinha alcance maior, atingindo os mais pobres e escravos. Assim, utilizar essa fonte para análises como a minha, necessita de cuidados para não incorrer em erros. Um desses erros seria, dependendo da pergunta, buscar

uma resposta quantitativa. Seria impossível os registros de óbitos nos dizer quantos escravos Joaquim Inácio da Cruz enviou para Sacramento, pois o registro não se prestava a isso. A possibilidade que ele nos traz é a de entender e mapear os nódulos que ligavam os diversos territórios.

Minha intenção neste trabalho foi demonstrar o uso que Joaquim fez de suas redes, principalmente da familiar. Ficou claro que muito das relações foram desenvolvidas a partir das associações com outros comerciantes, mas não podemos negar que ser um dos homens de Pombal tenha lhe auxiliado. A vida deste homem de negócios continuou após sua retirada para o Reino com tantas ou mais peculiaridade, mas isso são análises para futuros trabalhos.

## Fontes e Bibliografia

### 1. Fontes

#### 1.1 Fontes primárias manuscritas

##### ACMRJ. Colônia do Sacramento

Livro 2º de Óbitos de livres e escravos, fls. 91-137v (1735-1747)

Livro 6º de óbitos de negros, índios, mulatos e cativos (1747-1774), fls. 1-54v (registros de 1747 a 1752).

##### AHU / Arquivo Histórico Ultramarino - Projeto Resgate

1755, Janeiro, 17, Lisboa CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre o pedido de Jacome José de Seixas para passar a este Reino com sua mulher e filhos.

Anexo: 2 docs.

AHU-Bahia, cx. 131 doc. 48

AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 123, D. 9550.

[ant. 1755, Fevereiro, 5], Bahia] REQUERIMENTO de Jacome José de Seixas ao rei [D. José] solicitando para lhe dar baixa do posto de capitão de uma das companhia do terço de auxiliares da cidade da Bahia.

Anexo: 3 docs.

AHU-Bahia, cx. 132 doc. 7

AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 123, D. 9597.

1757, Maio, 4, Belém DECRETO do rei D. José nomeando Joaquim Inácio da Cruz para a serventia por tempo de três anos no ofício de segundo escrivão dos Órfãos da cidade da Bahia.

Anexo: 2 docs.

AHU-Bahia, cx. 139, doc. 20

AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 131, D. 10226.

[ant. 1759, Janeiro, 17] REQUERIMENTO do negociante da cidade da Bahia, Luís Coelho Ferreira ao rei [D. José] solicitando provisão determinando a possibilidade carregar sua embarcação de fazendas de Moçambique caso a carga de escravos existente não compense a viagem.

Anexo: requerimento.

AHU-Bahia, cx. 147, doc. 19

AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 139, D. 10722.

[ant. 1763, Maio, 17] REQUERIMENTO do guarda-mor da Alfândega da cidade da Bahia, Luís Coelho Ferreira, ao rei [D. José], solicitando que se lhe passe carta de propriedade do dito ofício, com o poder de nomear serventuário.

AHU-Bahia, cx.157, doc. 52

AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 151, D. 11537.

[ant. 1749, Agosto, 1] REQUERIMENTO de Luís Coelho Ferreira ao rei [D. João V] solicitando provisão de licença para mandar a sumaca Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio e Almas ao porto de Benguela a resgatar escravos para a cidade da Bahia. Anexo:

bilhete de pagamento.  
 AHU-Bahia, cx. 106, doc. 28.  
 AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 99, D. 7786.

### **BNRJ / Biblioteca Nacional do Rio De Janeiro**

Documentos Históricos – volumes 31, e 32. Rio de Janeiro: Oficina Tipográfica da Biblioteca Nacional, s/d.

### **1.2. Fontes Primárias Impressas**

RATTON, Jacome, 1736-1820; Carvalho, Joaquim Martins Teixeira de. Recordacoens de Jacome Ratton, fidalgo cavalleiro da Caza Real, cavalleiro da ordem de Christo, ex-negociante da praça de Lisboa, e deputado do tribunal supremo da Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação. Sobre occurrencias do seu tempo, em Portugal, durante o lapso de sessenta e tres annos e meio, aliás de maio de 1747 a setembro de 1810, que rezidio em Lisboa: acompanhadas de algumas subsequentes reflexoens suas, para informaçoens de seus proprios filhos. Com documentos no fim. Londres. Impresso por H. Bryer, Bridge Street, Blackfriars, 1813.

GRAMOZA, José Pedro Ferras, “Successos de Portugal – Memorias Historicas Politicas e Civis em que se descrevem os mais importantes successos ocorridos em Portugal desde 1742 até ao anno de 1804”, Lisboa, José Maria dos Santos, 1882.

### **1.3. Fonte digital**

ELTIS, David; RICHARDSON, David; FLORENTINO, Manolo & BEHRENDT, Stephen. The Trans-Atlantic Slave Trade: a Dataset on-line. [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

## **2. Bibliografia Geral**

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O Trato dos Viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul – Séculos XVI e XVII. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Luís Ferrand de. A Colónia do Sacramento na época da sucessão de Espanha. Coimbra: Faculdade de Letras, 1973.

ALVES, Marieta, “O Comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”. In Revista de História, vol. XXXI, nº. 63, pp. 133-142, 1965; vol. XXXIV, nº. 69, pp. 91-98 e nº. 70, pp. 537-543, 1967; vol. XXXVI, nº. 73, pp. 153-160, nº. 74, pp. 425-434, 1968; vol. XL, nº. 81, pp. 179-183, 1970; vol. XLII, nº. 86, pp. 475-481, 1971.

BERUTE, Gabriel Santos. Dos escravos que partem para os Portos do Sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790- c.1825. Porto Alegre: PPG-História/UFRGS, 2006 [dissertação de mestrado].

\_\_\_\_\_. Gabriel Santos. O tráfico negreiro no Rio Grande do Sul e as conjunturas do tráfico atlântico, c. 1790 – c. 1830. In: Anais do V Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil

Meridional. Porto Alegre: UFRGS, 2011.

BORREGO, Maria Aparecida M. A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-1765). São Paulo: Alameda, 2010.

BORUCKI, Alex. Las rutas brasileñas del tráfico de esclavos hacia el Río de la Plata, 1777-1812. 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba, 2009. In: [www.labhstc.ufsc.br/ivencontro/pdfs/.../AlexBorucki.pdf](http://www.labhstc.ufsc.br/ivencontro/pdfs/.../AlexBorucki.pdf) Acessado em: 24/10/2014

BORUCKI, Alex, Tráfico de escravos en el Virreinato del Río de la Plata, 1777-1812. Redes trans-imperiales y guerra atlántica. Mimeo 2009.

CANABRAVA, Alice P. O comércio português no Rio da Prata (1580-1640). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1984;

CASTILHOS, Júlio de. Lisboa Antiga o Bairro Alto, VOL. III

CUNHA, Gabriel Torelly F. C. da.. Os cristãos-novos portugueses e o comércio de escravos no porto de Buenos Aires. (c. 1595-1640). (Monografia de Conclusão de Curso de Graduação). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

FLORENTINO, Manolo G. O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840. Rio de Janeiro, Diadorim, 1993.

\_\_\_\_\_. Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX). São Paulo: Companhia das Letras, 1997

\_\_\_\_\_. M; RIBEIRO, A. V.; SILVA, D. D. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (sec. XVIII e sec. XIX). (2004)

FRAGOSO, J. L. R.. A nobreza vive em bandos: a economia política das melhores famílias da terra do Rio de Janeiro, século XVII. Tempo. Revista do Departamento de História da UFF, Niterói, v. 8, n.15, p. 11-35, 2003.

\_\_\_\_\_. Homens de grossa aventura. 2. ed. ver. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998 [1. ed.: 1992].

\_\_\_\_\_. GOUVÊA, M. F. (orgs.) Na trama das redes: política e negócio no império português, séculos XVI-XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

FURTADO, Júnia Ferreira. Homens de Negócio: a interiorização da Metrópole e do comércio nas Minas setecentistas. São Paulo: Hucitec, 1999.

GOULART, Mauricio. A Escravidão Africana no Brasil. Das origens à extinção do tráfico. São Paulo, Alfa-Ômega, 1975.

GRAHAM, Richard. Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil. Afro-Asia, Salvador, n. 27, p 121-160, 2002.

KÜHN, Fábio. Clandestino e ilegal: o contrabando de escravos na Colônia do Sacramento (1740-1777). In: Regina Célia Lima Xavier. (Org.). Escravidão e liberdade: temas, problemas e perspectivas de análise. 1ª ed. São Paulo, 2012, v. 1, p. 179-206.

\_\_\_\_\_. Os fundos vivos da contravenção: o contrabando de escravos na Colônia do Sacramento (1740-1777). In: 5º Encontro Internacional de História Colonial, 2014, Maceió. V Encontro Internacional de História Colonial - Cultura, Escravidão e Poder na Expansão Ultramarina (séc. XVI ao XIX). Maceió: Eduafal, 2014. v. 1. p. 444-450.

\_\_\_\_\_. Os interesses do governador: Luiz Garcia de Bivar e os negociantes da Colônia do Sacramento (1749-1760). Topoi (Rio de Janeiro), v. 13, p. 29-42, 2012.

LEMKE, Maria. Rotas do tráfico Atlântico entre Goiás e África: o caminho do sertão. História Revista (UFG. Impresso), v. 15, p. 285-304, 2010.

LEVI, Giovanni. 1992. "Sobre à micro-história". In A escrita da história: novas perspectivas, Peter Burke, org., págs. 133-162. São Paulo: Editora UNESP.

LIMA, Henrique Espada Rodrigues. "Questões de escala: Giovanni Levi". In: A micro-história italiana: escalas, indícios e singularidades. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

LOIOLA, Maria Lemke. Rotas do tráfico atlântico entre Goiás e África: o caminho do Sertão. *Hist.R.*, Goiania, v. 15, n2, jul./dez. 2010, p. 285-302.

MARTINS, Maria do Carmo Salazar e SILVA, Helenice Carvalho Cruz da. "Via Bahia: a importação de escravos para Minas Gerais pelo Caminho do Sertão, 1759-1772". Diamantina: Cedeplar/UFMG, 2006.

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

MAXWELL, Kenneth, A devassa da devassa: a inconfidência Mineira, Brasil - Portugal, 1750-1808. 7ª edição ampliada e ilustrada 1ª reimpressão, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2010.

MOUTOUKIAS, Zacarias. Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1988.

MOTTA, José Flávio. Escravos daqui, dali e de mais além. Tese de Livre Docência – FEA-USP. 2010.

NOVAIS, Fernando. Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808). São Paulo: Hucitec, 1979.

OSÓRIO, H.. As elites econômicas e a arrematação dos contratos reais: o exemplo do Rio Grande do Sul (século XVIII). In: FRAGOSO, João L. Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda B.; GOUVEA, Maria de Fátima. (Org.). O Antigo Regime nos trópicos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 107-137.

OSÓRIO, Helen. O Império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007;

PAREDES, Isabel. "Camino y productos del contrabando hormiga (Colonia del Sacramento y Buenos Aires a mediados del siglo XVIII)". Ponencia presentada en las Terceras Jornadas de Historia Económica organizadas por la Asociación Uruguaya de Historia Económica (AUDHE), Montevideo, 9 al 11 de julio 2003.



PEDREIRA, Jorge. Tratos e contratos: actividades, interesses e orientação dos investimentos dos negociantes da Praça de Lisboa (1755 – 1822). *Análise Social*, vol. XXXI (136 – 137), 1996 (2º- 3º), 355-379.

\_\_\_\_\_. *Negócio e capitalismo, riqueza e acumulação: os negociantes de Lisboa (1750-1820)*. Tempo. Rio de Janeiro, n.15, p.37-39. Jul. 2003.

POSSAMAI, P. C.. El contrabando en la Colonia del Sacramento en la primera mitad del siglo XVIII. In: 5as Jornadas de História Económica, 2011, Montevideu. 5as Jornadas de História Económica, 2011.

\_\_\_\_\_. O tráfico de escravos na Colônia do Sacramento. In: V Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2011, Porto Alegre. V Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, 2011.

PRADO, Fabrício P. *Colônia do Sacramento: o extremo sul da América Portuguesa*. PortoAlegre, Fumproarte, 2002.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c. 1800)*. 2009. 256 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

\_\_\_\_\_. “E lá se vão para as minas: perfil do comércio de escravos despachados da Bahia para as Gerais na segunda metade do século XVIII”. In: *Anais do XII Seminário sobre a Economia Mineira, Diamantina*, 2006.

\_\_\_\_\_. *Padrão e perfil do comércio de escravos da Bahia para o Rio Grande do Sul e Colônia do Sacramento, 1760-70 - 1811-20 (2007)*

\_\_\_\_\_. O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial. In: FRAGOSO, João (Org.). *Conquistadores e negociantes: história de elites no Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007;

SALLES, Hyllo Nader de Araújo. *Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731*. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Juiz de Fora: (PPG-História-UFJF), Juiz de Fora, 2014.

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

\_\_\_\_\_. *Riqueza, poder e hierarquia social: história e historiografia da elite mercantil setecentista*.

Disponível em: <http://www.ichs.ufop.br/memorial/trab2/antoniocarlosjucasampaio.pdf>  
acessado em: 15/11/2014

SANTOS, Corsino Medeiros dos. *O Tráfico de escravos do Brasil para o rio da Prata*. Brasília: Senado Federal, 2010. 190p. (Edições do Senado Federal, 132)

SILVA JR. Carlos F. “Tráfico, traficantes e agentes na Bahia Setecentista”. *Revista de História (UFBA)*, nº 1 (1º semestre de 2009), pp. 37-52.

STUDER, Elena F. S. de, La trata de Negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII. Buenos Aires: Departamento Editorial de la Universidad de Buenos Aires, 1958.

VERGER, Pierre Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de todos os Santos: século XVII ao XIX. São Paulo, Corrupio, 1987

VILLALOBOS, Sergio. Comercio y contrabando em el Rio de la Plata y Chile. Buenos Aires: Eudeba, 1965.

VILA VILAR, Enriqueta. Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Sevilla, EEHA, 1977.

XIMENES, C. F. L. Redes comerciais e o tráfico de escravos entre a Bahia e Angola: 1755-1808, Tese de Doutorado em História, Universidade Federal Fluminense, UFF, Brasil, Ano de obtenção: 2012.