



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
DOUTORADO EM HISTÓRIA

LUANNA MARIA VENTURA DOS SANTOS OLIVEIRA

**A TRIBUTAÇÃO SOBRE OS ESCRAVIZADOS NO PORTO DO RECIFE E SUAS
CONEXÕES NO IMPÉRIO PORTUGUÊS (1699-1750)**

RECIFE

2021

LUANNA MARIA VENTURA DOS SANTOS OLIVEIRA

**A TRIBUTAÇÃO SOBRE OS ESCRAVIZADOS NO PORTO DO RECIFE E SUAS
CONEXÕES NO IMPÉRIO PORTUGUÊS (1699-1750)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutora em História. Área de concentração: Mundo Atlântico.

Orientadora: Prof.^a. Dra. Suely Creusa Cordeiro de Almeida.

RECIFE

2021

O48t Oliveira, Luanna Maria Ventura dos Santos.
A tributação sobre os escravizados no Porto do Recife e suas conexões no Império Português (1699-1750) / Luanna Maria Ventura dos Santos Oliveira. – 2021.
390 f. : il. ; 30 cm.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Suely Creusa Cordeiro de Almeida.
Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.
Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2021.
Inclui referências.

1. Pernambuco – História. 2. Escravidão. 3. Tributos. 4. Alfândegas. I. Almeida, Suely Creusa Cordeiro de (Orientadora). II. Título.

981.34 CDD (22. ed.) UFPE (BCFCH2021-225)

Luanna Maria Ventura dos Santos Oliveira

**A TRIBUTAÇÃO SOBRE OS ESCRAVIZADOS NO PORTO DO RECIFE E SUAS
CONEXÕES NO IMPÉRIO PORTUGUÊS (1699-1750)**

Tese apresentada ao **Programa de Pós-Graduação em História** da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de **Doutor em História**.

Aprovada em: **26/08/2021**

BANCA EXAMINADORA

[Participação por videoconferência](#)

Prof^ª. Dr^ª. Suely Creusa Cordeiro de Almeida

Orientador (Universidade Federal de Pernambuco)

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. Marcus Joaquim Maciel de Carvalho

Membro Titular Interno (Universidade Federal de Pernambuco)

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. George Felix Cabral de Souza

Membro Titular Interno (Universidade Federal de Pernambuco)

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. Angelo Alves Carrara

Membro Titular Externo (Universidade Federal de Juiz de Fora)

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. Gustavo Acioli Lopes

Membro Titular Externo (Universidade Federal Rural de Pernambuco)

ESTE DOCUMENTO NÃO SUBSTITUI A ATA DE DEFESA, NÃO TENDO VALIDADE PARA FINS DE COMPROVAÇÃO DE TITULAÇÃO.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Dedico ao meu filho Celso Gabriel.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer, primeiramente, aos meus avós (*in memoriam*), Dona Mocinha e Seu Ventura, por terem sido minha base durante suas vidas. Eu sou a síntese da educação que eles me deram. Tenho gratidão pela luta que travaram em busca de inclusão social, pelo modo destemido como enfrentaram a vida, pela contribuição deles na construção de um futuro melhor para esta neta. Gratidão e orgulho.

Serei eternamente grata ao meu marido, Celso Júnior, por seu apoio incondicional durante a elaboração desta tese. Em vários momentos pensei em desistir, mas ele nunca deixou. Segurou minha mão e mostrou que o amor também é compreensão e sensibilidade à dor do outro. Dizer que o caminho até o fim desse trabalho foi fácil e tranquilo é mentira. Fazer essa tese foi o meu maior desafio. Ter o acolhimento do meu marido e de meu filho foi o motor e a força para terminar. Agradeço também pelo carinho e pela paciência do meu irmão Gabriel e da minha mãe Rosecleide.

Agradeço aos professores da banca de qualificação pelas contribuições tão valiosas. Ao professor Gustavo Acioli, por ser um leitor crítico desta tese, apontando pontos a repensar e indicando, inclusive, a bibliografia que tanto auxiliou na construção da versão final deste trabalho. Gratidão também ao Angelo Carrara que, por diversas vezes, acolheu meus questionamentos e dificuldades na pesquisa sobre a Fazenda, tendo sido um grande estímulo desde o início do mestrado, contribuindo sempre. Muito obrigada, professor! Ao professor Marcus Carvalho agradeço pelos problemas apontados, por ser um crítico contundente, dedicando-se em me mostrar a importância de uma escrita mais fluída e mais clara, além de ser uma inspiração para a construção desta tese. Suas aulas na pós-graduação, sobre a temática da escravidão, conjuntamente às da professora Suely Almeida, minha orientadora, foram a base de que eu precisava para compreender o sistema escravista.

À minha orientadora, Suely Almeida, meu profundo agradecimento pelos anos de acompanhamento acadêmico: sua orientação no PIBIC, na monografia, no mestrado e atual suporte neste doutoramento. Por essa relação de mais de dez anos de convivência, muito obrigada, professora! Agradeço o carinho, o acolhimento e a amizade.

Agradeço aos meus amigos de longas datas, Paulo Conti, Jeffrey Aislan, Talita Lopes e Rosinaldo Souza pela amizade e ajuda em tornar esses anos de doutorado mais leves, adoro

vocês! Sou grata aos meus amigos Suzana Veiga, Estevam Machado, Juarlyson Souza, Wildson Félix e Felipe Marinho por dividirem o amor pela pesquisa sobre Pernambuco. É sempre muito prazeroso conversar e discutir com vocês. Agradeço também a Hylo Nader, que sempre esteve disposto a ajudar e debater sobre os temas em torno da Fazenda Real, e à Gláucia Freire, por ser tão gentil e fotografar vários documentos em Portugal para essa pesquisa. Muito obrigada!

Agradeço ao grupo de pesquisa sobre a História das Américas, pelo acolhimento, pelas críticas e apontamentos. O grupo contribuiu bastante, especialmente quando levei um capítulo desta tese para discussão. Muito obrigada, Valter Lenine, Helena Trindade, Bruno Silva e Hevelly Acruche por mostrarem que é possível criticar e ser gentil ao mesmo tempo. Agradeço também aos queridos Thiago Dias, Victor Hugo, Bruno Boto, Raphaela Ferreira, Gian Carlos e Jeannie Menezes por serem parceiros acadêmicos e grandes colegas.

Outras pessoas também foram muito importantes nessa caminhada, como o professor Carlos Silva, sempre muito acessivo para discussões. O professor João José Reis, o qual tive o prazer em conhecer em um congresso em Alagoas, que escutou com muita paciência essa pesquisadora apaixonada e obcecada pelo tema, sendo muito acessível e fazendo sugestões muito precisas de como melhorar o trabalho. Agradeço também ao professor George Cabral, por sempre me incluir nos eventos acadêmicos da UFPE e na organização do NEMAtl (Encontro Nacional do Núcleo de Estudos do Mundo Atlântico) pois foram períodos de extremo aprendizado. Agradeço, ainda, por sua ajuda no acesso aos documentos no IAHGP.

Agradeço à professora Virgínia Almoedo (*in memoriam*) que, com sua doçura e conhecimento, foi uma professora maravilhosa na pós-graduação. Uma perda lamentável para a historiografia pernambucana. Terminar uma tese em um período de pandemia foi um desafio assustador. Gratidão também à Janainna Beckman, por sua dedicação e apoio, sem o qual eu não teria concluído esse doutorado; a Amanda Lucy, pela leitura atenta e comentários críticos; e a Eder Deodato, por sua amizade e paciência.

Agradeço, por fim, ao CNPq, por financiar essa pesquisa. Finalizar essa tese foi o despertar de um novo ciclo.

Quem quiser lançar no rendimento do direito que pagam os escravos por entrada na Alfândega de Pernambuco venham ao Conselho Ultramarino em 31 de agosto que nesse dia se há de rematar. Lisboa 19 de agosto de 1740[...] (LAVRE, 1740, AHU_ACL_CU_003, Cx. 7, D. 676).

RESUMO

Nesta tese investigamos como incidia a tributação sobre os escravizados nas instituições fiscais existentes no Pernambuco da primeira metade do século XVIII, sem dissociá-la das formas tributárias aplicadas em outros espaços da América portuguesa e do Império. Demonstramos como a alfândega de Pernambuco foi administrada pela Provedoria da Fazenda e consequentemente pelo Provedor que atuava como juiz da Alfândega, o que a diferenciava, em termos de funcionamento, de outras capitanias. Defendemos a existência de um sistema fiscal moldável às conjunturas políticas e econômicas vividas pela Coroa portuguesa, bem como às realidades e experiências impostas ao escravismo no Novo Mundo. Havia um pluralismo jurídico que permitia a coexistência de diversas leis, ordens e alíquotas, próprias da lógica administrativa do Antigo Regime. Sem uma lógica única e padronizada, que só será implementada na segunda metade do século XVIII, em cada circunstância buscou-se encontrar uma forma de se realizar o “comércio das almas” sua tributação. Nesse período, o centro do império, em relação à tributação dos escravizados, situava-se na Bahia, onde atuavam os principais agentes de controle e fiscalização sobre esse comércio no Estado do Brasil. Tais mecanismos e aparatos fiscais serviram, portanto, como parâmetro de funcionamento para a alfândega de Pernambuco.

PALAVRAS-CHAVE: Alfândega; Escravidão; Tributação.

ABSTRACT

This thesis investigated the impact of taxation on enslaved people in the fiscal institutions existing in Pernambuco in the first half of the 18th century, without dissociating itself from the tax forms applied in other spaces in Portuguese America and the Empire. It demonstrated how the Customs of Pernambuco was administered by the Treasury Department and, consequently, by the Ombudsman who acted as a Customs judge, which differentiated it in terms of functioning from those of other captaincies. We defend the existence of a fiscal system that can be adapted to the political and economic circumstances experienced by the Portuguese Crown, as well as the realities and experiences imposed on slavery in the new world. There was a legal pluralism that allowed the existence of different laws, orders and different rates, typical of the administrative logic of the Ancient Regime. Without a single, standardized logic that will only be implemented in the second half of the 18th century, each reality sought to find a way to carry out and tax the “trade of souls”. The center of the empire in relation to the taxation of enslaved people in the first half of the 18th century was in Bahia, which acted as head of control and inspection over this trade in the State of Brazil and served as the basis for the Customs of Pernambuco.

KEYWORDS: Customs; Slavery; Taxation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Família Rego Barros e os Provedores da Fazenda Real de Pernambuco	40
Figura 2 –	Planta da cidade do Recife de C.B. Golijath em 1648	70
Figura 3 –	Navegação pelo Porto do Recife até o ancoradouro da Senzala	74
Figura 4 –	Planta da cidade de Recife entre os Fortes Bom Jesus e do Matos (1732)	75
Figura 5 –	Planta do Bairro Pé da Ponte da Conceição do Recife de Pernambuco (1788)	81
Figura 6 –	Manuscrito do Brasil. Descrição de Pernambuco (1763)	82
Figura 7 –	Planta da cidade de Recife, entre a Restinga de Olinda e o Forte do Matos (1732)	83
Figura 8 –	Planta do bairro do Recife, levantada pelos engenheiros João Macedo Corte Real e Diogo da Silveira Veloso (1733)	89
Figura 9 –	Sala de exposição número 6, sede do Museu Paranaense, Arca das três chaves - Fotografia	93
Figura 10 –	Demonstração geográfica e verdadeira, na qual se mostra a lesão enormíssima do novo Armazém (senão for sobrado) ereto em cima do Cais Real	110
Figura 11 –	As Ilhas de Cabo Verde	137
Figura 12 –	Upper Guinea(Alta Guinea), 1501-1740	138
Figura 13 –	Costa da Mina	181
Figura 14 –	Fluxo do comércio de escravos para Pernambuco (Pernambuco: African Coastal Origins of Slaves and Home Ports of Vessels Carrying Them, 1561-1851)	182
Figura 15 –	Escravos em espécie, escravos em fazendas e escravos, na espécie e fazendas (1717)	190
Figura 16 –	Diagrama dos despachos dos escravos dentro da Alfândega de Pernambuco, ou pelos oficiais da Alfândega de Pernambuco (1721 até 1750)	201
Figura 17 –	Rendimentos da alfândega, em 1799	204
Figura 18 –	Imagem de escrava sendo marcada pela Carimba na Costa do Haiti “ <i>Branding a female slave</i> ”	218
Figura 19 –	Marcas de escravos de Buenos Aires, registradas no “Libro de Hernandarias”	220
Figura 20 –	Termo de desprendimento e entrega dos escravos, contento diversas marcas de ferro em escravizados (Recife,1828)	226
Figura 21 –	Certidão do escrivão da Alfândega de Pernambuco, contendo as marcas dos escravizados (1725)	239
Figura 22 –	Caminhos para as Minas	269
Figura 23 –	Exemplo de Carta guia passada em Pernambuco (1735)	286
Figura 24 –	Continuação da Carta de Guia	287
Figura 25 –	Costa da Guiné no século XVII [fonte: adaptado de Barbot on Guinea]	300
Figura 26 –	Rede dos irmãos Lobo Guimarães nas mais importantes praças do Império	316
Figura 27 –	Capa do livro do lançamento dos direitos dos escravos vindo do Brasil, na Alfândega de Funchal (1718-1731)	327
Figura 28 –	Rede das arrematações dos contratos de 3\$500 réis das capitanias da Bahia e Rio de Janeiro (1724)	335

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 –	Quadro de oficiais criados pelo governador D. Lourenço, para auxiliar na cobrança da dízima da Alfândega de Pernambuco	41
Quadro 2 –	Oficiais da Provedoria e Alfândega ordenados em 1743	47
Quadro 3 –	Emolumentos pagos na entrada e saída das embarcações no porto do Rio de Janeiro (1754)	99
Quadro 4 –	Valores das visitas recebidas pelo ofício de escrivão da abertura, descarga e despacho da Alfândega de Pernambuco	103
Quadro 5 –	Sobre os ofícios e seus respectivos locais de atuação e etapas de emissão na Alfândega de Pernambuco	107
Quadro 6 –	Despacho dos escravos na alfândega de Funchal - Ilha da madeira	128
Quadro 7 –	Classificação de “tipos” de escravos em Pernambuco (1711-1728)	173
Quadro 8 –	Despacho dos escravizados na alfândega contendo o desenho das Marcas e quantidades	206
Quadro 9 –	Rendimentos dos direitos dos escravos que saíam para Minas pelo sertão ou pelo Rio de Janeiro (1722-1725)	249
Quadro 10 –	Fluxograma do controle fiscal sobre o direito dos escravos que desciam para as Minas da Bahia (1725)	278
Quadro 11 –	Avaliação dos escravizados através da referência da peça da Índia nas Alfândegas de São Tomé e Príncipe	312
Quadro 12 –	Primeiros arrematantes dos direitos de entrada e saída dos escravos de Pernambuco e Paraíba (1724-1725)	320
Quadro 13 –	Valores das arrematações do novo contrato de entrada dos escravos nas alfândegas do Brasil, direito de 3\$500 réis (1724-1725)	332
Quadro 14 –	Primeiros arrematantes dos direitos de entrada e saída dos escravos de Pernambuco e Paraíba (1724-1725)	338

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 –	Quantidade de escravos e seus respectivos despachantes	210
Gráfico 2 –	Gráfico com o quantitativo por gênero e idade dos escravizados	211
Gráfico 3 –	Locais das marcações à ferro registrada na Alfândega de Pernambuco	213
Gráfico 4 –	Rendimentos dos direitos de saída dos escravizados para Minas do Brasil (1722-1725)	255
Gráfico 5 –	Média do número de escravizados redistribuídos para as Minas, vindos dos portos da Bahia, do Rio de Janeiro e de Pernambuco	258
Gráfico 6 –	Número dos escravos despachados para a região das Minas (1715-1725)	259
Gráfico 7 –	Rendimento do direito dos escravos que iam da Bahia para as Minas em réis (1722-1725)	260
Gráfico 8 –	Valores dos contratos de saída dos escravizados da Bahia para as Minas (1725-1734)	264
Gráfico 9 –	Escravos entre 15 e 40 anos de idade por origem e década, 1720-1888	266
Gráfico 10 –	Escravos africanos entre 15 e 40 anos de idade por sexo e década (em números absolutos), 1720-1888	266
Gráfico 11 –	Entrada de escravizados vindos da Costa da Mina para as alfândegas da Bahia e de Pernambuco	346
Gráfico 12 –	Arrecadação dos direitos dos escravos vindos da Costa da Mina na Alfândega da Bahia (1723-1731)	347
Gráfico 13 –	Comparação dos dados da Alfândega da Bahia com as estimativas feitas por Nardi	348

ABREVIATURAS

AHU	Arquivo Histórico Ultramarino.
ANTT	Arquivo Nacional da Torre do Tombo.
APEJE	Arquivo Público Estadual Jordão Emereciano
BN	Biblioteca Nacional
CGPP	Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba.
IAHGP	Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
2	A ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO E SUA ADMINISTRAÇÃO PELA PROVEDORIA DA FAZENDA REAL DE PERNAMBUCO (1724-1750)	31
2.1	ALFÂNDEGA DAS FAZENDAS DURANTE O “GOVERNO” DA FAMÍLIA REGO BARROS E A PROVEDORIA DE PERNAMBUCO (1704 ATÉ 1750)	36
2.2	JOÃO DO REGO BARROS (III), O NETO (1704-1738)	40
2.3	FRANCISCO DO REGO BARROS (II), O BISNETO (1738-1750)	43
2.4	D. MARCOS DE NORONHA X FRANCISCO DO REGO BARROS: A REORGANIZAÇÃO DAS CONTAS DA FAZENDA REAL E ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO (1746-1749)	51
3	OS TERRITÓRIOS DE FISCALIDADE DE PERNAMBUCO: A CASA DOS CONTOS E A ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO (1694-1759)	65
3.1	OS PORTOS DE PERNAMBUCO: ORIGEM, PROBLEMAS ESTRUTURAIS E ADQUIRIDOS DURANTE OS SÉCULOS XVII-XVIII	65
3.2	AS RUAS DAS SENZALAS NA VILA DO RECIFE (XVIII E XIX)	78
3.3	A CASA DOS CONTOS E A ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO (1694-1759)	85
3.4	OS ESPAÇOS DE TRIBUTAÇÃO DENTRO DA PROVEDORIA E ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO	90
3.5	AS PROVEDORIAS E ALFÂNDEGAS “SUBALTERNAS” À PROVEDORIA DE PERNAMBUCO (PRIMEIRA METADE DO XVIII)	94
3.6	O CONTROLE NA BARRA DO PORTO DO RECIFE: A FORTALEZA DO BRUM E A FORTALEZA DO BURACO	96
3.7	AS VISITAS, OS TRAPICHES E A DESCARGA NA ALFÂNDEGA	100
4	O APARATO TRIBUTÁRIO SOBRE OS CATIVOS QUE ENTRAVAM PELO PORTO DO RECIFE (XVII-XVIII)	114
4.1	O SISTEMA FISCAL PORTUGUÊS E SUAS ADAPTAÇÕES EM TORNO DO SISTEMA ESCRAVISTA NO BRASIL	120
4.2	AS LEIS, ALVARÁS E ORDENS REFERENTES AO COMÉRCIO DE GENTE (XVI-XVIII)	126
4.3	A CONSTRUÇÃO DAS NORMATIVAS TRIBUTÁRIAS SOBRE O COMÉRCIO DE CATIVOS E SUAS CONEXÕES COM O BRASIL (1640-1750)	148
4.4	JURISDIÇÕES SOBRE OS DIREITOS DOS ESCRAVOS: PROVEDORIA E ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO (1655-1727)	164
5	A ALFÂNDEGA DOS ESCRAVOS DE PERNAMBUCO: CAMINHOS, MARCAS E DESPACHOS (1722-1759)	186
5.1	OS CAMINHOS DOS ESCRAVOS DENTRO DA ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO DURANTE O COMÉRCIO LIVRE (C. 1722-C. 1750)	193
5.2	AS MARCAS DE FERRO NOS ESCRAVOS: NA ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO, NO TRATO E NA HISTORIOGRAFIA	204
5.3	“NÃO PODIAM ENTREGAR OS ESCRAVOS TÃO LEVEMENTE, SEM CONSTAR DE QUEM ERAM”: O CASO DO NAVIO NOSSA SENHORA DO CALVÁRIO E NOSSA SENHORA DA NATIVIDADE NA ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO (1722-1725)	228

6	OS PRIMEIROS CONTRATOS DE SAÍDA DOS ESCRAVIZADOS PARA AS MINAS: BAHIA, PERNAMBUCO E PARAÍBA, ADMINISTRADOS POR JERÔNIMO LOBO GUIMARÃES (1725-1728)	244
6.1	ANTES DO CONTRATO DE JERÔNIMO LOBO GUIMARÃES NA BAHIA: PRIMEIRAS PROVIDÊNCIAS TOMADAS PELAS AUTORIDADES LOCAIS (1715-1725)	246
6.2	OS CONTRATOS BASE PARA O “CONTRATO NOVO DOS DIREITOS DOS ESCRAVOS QUE VÃO PARA AS MINAS” DE JERÔNIMO LOBO GUIMARÃES NA BAHIA E EM PERNAMBUCO E PARAÍBA (1725)	272
6.3	O CONTRATO DE SAÍDA DOS ESCRAVOS DE PERNAMBUCO PARA MINAS DE JERÔNIMO LOBO GUIMARÃES	280
7	OS PRIMEIROS CONTRATOS DE ENTRADAS DOS ESCRAVOS NAS ALFÂNDEGAS DA BAHIA, PERNAMBUCO E PARAÍBA (1724-1750)	293
7.1	PAGAMENTO DOS DIREITOS NA SAÍDA DAS ALFÂNDEGAS DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE E SUAS ESPECIFICIDADES (1701-1761)	299
7.2	AS PRIMEIRAS ARREMATACÕES NO CONSELHO ULTRAMARINO DOS DIREITOS DE 3\$500 RÉIS E 1\$200 RÉIS (1725)	314
7.3	O CONTRATO BASE DE ENTRADA, DE 3\$500 RÉIS, DE JERÔNIMO LOBO GUIMARÃES NA ALFÂNDEGA DA BAHIA. (1725-1728)	325
7.4	“POR UMA GENERALIDADE AO SEU FAVOR”: IMPLEMENTAÇÃO DO PRIMEIRO CONTRATO DE 3\$500 RÉIS SOBRE A ENTRADA DOS ESCRAVOS VINDOS DA COSTA DA MINA NA ALFÂNDEGA DA BAHIA	330
7.5	FIM DO CONTRATO E SUA LIQUIDAÇÃO	345
8	CONSIDERAÇÕES FINAIS	358
	FONTES	365
	REFERÊNCIAS	372

1 INTRODUÇÃO

Temos como objetivo nesta tese, intitulada “*A tributação sobre os escravizados no Porto do Recife e suas conexões no Império Português (1699-1750)*”, investigar o processo de tributação realizado pelas instituições fiscais portuguesas durante a primeira metade do século XVIII. Nosso foco está sobre as mudanças empreendidas na arrecadação da Alfândega de Pernambuco, entre os anos de 1724, quando houve a implementação do contrato da dízima da Alfândega de Pernambuco e Paraíba (e de diversos contratos sobre os escravizados) até a sua suspensão, em 1759.¹ Ano que, por sua vez, marca a transição do comércio livre para o monopólio pela instalação da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba.

Nosso intento é dar continuidade ao trabalho de dissertação intitulado: “*A Alfândega de Pernambuco: História, conflitos, tributação no Porto do Recife (1711-1738)*”.² Cuja lida buscou analisar o tributo da dízima desta Alfândega. Trabalho acadêmico pioneiro sobre a instituição, tanto para Pernambuco como para as alfândegas das capitanias do Norte.

Entender o funcionamento da instituição, antes do período do exclusivo da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, permitiu a análise do funcionamento da arrecadação e da burocracia existente durante o comércio livre. Foi possível também verificar quais foram os passos dados dentro da instituição, assim como as querelas em torno dos contratos régios, dos direitos e da sonegação de seus tributos.

Examinar o período anterior ao monopólio favoreceu também a compreensão do período de transição do comércio e, conseqüentemente, das mudanças para os comerciantes e demais pessoas residentes na capitania de Pernambuco. Visto que os residentes pagavam a dízima da Alfândega ao despachar seus produtos importados, mas, com o monopólio sobre o Porto do Recife, passaram a ser proibidos de despachar livremente.

¹ Lisboa, 21 de dezembro de 1759. Aviso do secretário de Estado adjunto do Reino e Mercês, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, ao Conselho Ultramarino, Alexandre Metelo de Souza e Menezes, ordenando que se suspendam as diligências relativas às arrematações das dízimas das alfândegas do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Pará e Maranhão. AHU_ACL_CU_003, Cx. 16, D. 1468.

² OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco: História, Conflitos e Tributação no Porto do Recife (1711-1738)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016. 273f.

Buscamos, então, fazer uma História Social sobre o âmbito fiscal, mas com um olhar que vai além dos números de importações e exportações. Pois, analisamos a instituição como um local estratégico para facilitar o entendimento das demandas comerciais do Porto do Recife.

Além do tributo da dízima, também nos debruçamos sobre os tributos cobrados sobre os cativos dentro da Alfândega de Pernambuco. Eram cobrados 3\$500 réis sobre os escravos vindos da Costa da Mina e 1\$000 réis por cabeça, na entrada, sobre os vindos da Costa da Mina para a Fortaleza do Ajudá. Ademais os mencionados tributos, como a Provedoria da Fazenda Real de Pernambuco era imbricada à Alfândega de Pernambuco, analisamos o tributo de saída dos escravos, pago por cada escravizado que saísse para as Minas do Rio de Janeiro, visto serem despachados ainda no porto e encaminhados através de um sistema fiscal muito parecido ao sistema de entrada. Buscamos, então, aproximar e diferenciar esses tributos.

Através das nossas averiguações, conseguimos identificar que a dinâmica tributária da Alfândega de Pernambuco foi reorganizada durante diversos períodos do século XVIII. Porém, a documentação primária para Pernambuco é muito fragmentada, resultando na ausência de documentos que auxiliassem na construção do funcionamento cotidiano da Alfândega. Por isso, tivemos que buscar fontes de outras capitanias, como a da Paraíba e a da Bahia, para auxiliarem a nossa compreensão sobre o comércio e a fiscalização em Pernambuco.³

Sabendo que o Porto do Recife era o terceiro principal porto da América portuguesa, procuramos identificar como funcionavam as entradas de cativos neste porto, os valores arrecadados e seus desdobramentos dentro da Provedoria e Alfândega de Pernambuco. Levando em consideração sempre que o Porto do Recife teve um grande diferencial em comparação aos portos da Bahia e do Rio de Janeiro, já que estes, na primeira metade do século XVIII, possuíam alfândegas independentes das Provedorias da Fazenda.

Essa junção de poderes em torno dessas instituições, unidas e ao mesmo tempo autônomas, levaram nossa análise sobre o sistema tributário muito além dos números, sendo as

³ O artigo sobre “Fiscalidade e Comunicação Política no Império” concluir que Pernambuco teve uma comunicação política significativa sobre o tema da fiscalidade na amostragem quantitativa observada, que englobava os anos de 1640 a 1656, 1680 a 1690, 1725 a 1726, 1735 a 1736, 1755 a 1756, 1763 a 1764, 1785 a 1795. Porém, esta tese buscou averiguar anualmente a primeira metade do século, em uma perspectiva sobre a fiscalidade, na qual tivemos muita dificuldade em compreender o período por ausências recorrentes da documentação no recorte dessa tese. COSTA, André; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá; ALMEIDA, Carla Almeida. Fiscalidade e Comunicação Política no Império. In: FRAGOSO, João e MONTEIRO, Nuno Gonçalo (orgs.). *Um Reino e as suas Repúblicas no Atlântico: Comunicações Políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos Séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2017.

questões sociais dentro da Provedoria e Alfândega primordiais para entender as brigas pelo poder, entre poderes e influências desses oficiais reais e da família Rego Barros, que detinha a propriedade dos ofícios de Provedor e Juiz da Alfândega da capitania de Pernambuco durante o recorte desta tese.

Tencionamos demonstrar como funcionava uma alfândega portuguesa que tributava não somente fazendas e produtos vindos do Reino, mas também os diversos cativos oriundos das mais variadas regiões do Continente Africano. E no que concerne aos impostos sobre os escravizados, podemos afirmar que havia uma “classificação”, através da lógica tributária de cobrança, que se dava a partir do local de saída dessas pessoas, como “mega-regiões”: uma separação não por etnias, mas sim pelos portos e locais de saída de cada cativo.⁴

Os direitos e isenções eram cobrados ou abonados dependendo da origem do escravizado: Angola, Costa da Mina, Moçambique, Cabo-verde, Guiné-Bissau, Ilhas de São Tomé, Ilha do Príncipe ou mesmo se nascidos no Brasil (crioulos). Cada cativo, dependendo das mencionadas especificidades, seria tributado de uma forma diferente, sendo estas questões mais detalhadas ao longo do trabalho, ao longo do qual explicaremos as conexões entre os entrepostos comerciais e tributários que viabilizavam o controle desse comércio nas diversas margens do Oceano Atlântico.

Empenhamo-nos em revelar um porto e Alfândega dinâmicos e complexos que, com o passar das décadas da primeira metade do século XVIII, foram “vivenciando” uma série de medidas adotadas para controlar a entrada e a cobrança sobre as mercadorias que circulavam na América portuguesa. E não somente pelos portos, mas, igualmente por rotas marítimas traçadas no Atlântico, rotas internas terrestres e fluviais do Estado do Brasil.

Diante dos entraves e dificuldades que enfrentamos no labor da pesquisa científica, compreendemos que, talvez, os resultados possam não corresponder a todas as expectativas que o tema sugere. No entanto, buscamos contribuir com a historiografia para o desenvolvimento de um tema espinhoso, fragmentado e escorregadio, o que auxiliará pesquisadores que lidam diretamente com o comércio e com as instituições fiscais coloniais.

⁴ Sobre esse tema, a historiadora Mariza Soares tratou com discussões em torno das identidades étnicas que nem sempre são as mesmas identidades levantadas pelos portos/ou locais de procedência dos africanos que eram transportados da África para o Brasil. SOARES, Mariza de Carvalho. *Mina, Angola e Guiné: Nomes d'África no Rio de Janeiro Setecentista*. Revista Tempo, Vol. 3, n. 6, dez de 1998.

Nesse sentido, a presente tese se enquadra como um estudo de História Econômica sobre instituições fiscais alfandegárias em torno do controle sobre o comércio colonial. Nossos fios condutores são as diversas instâncias de administração fazendária e como elas se conectavam dentro do Império português. Demonstramos, conectando os números à História Social, as complexas articulações que resultaram na travessia de milhares de pessoas do Continente Africano para as lavouras e as minas de ouro do Brasil, em seu auge, nas primeiras décadas do século XVIII.

Não pretendemos com essa tese fazer uma análise sobre a história da escravidão e, muito menos, sobre o comércio de escravos, mas sim fazer uma análise de como esse comércio era controlado e tributado pela Coroa portuguesa. Quais eram os meandros dessa fiscalização e os possíveis descaminhos, conjuntamente ao comércio das fazendas que sofriam a imposição da dízima. Vale salientar que, nesse trâmite, existia uma aproximação, por parte dos comerciantes, entre os escravos “em espécie” e os escravos “em fazendas”, o que influenciava a transmutação dos preços das fazendas e dos escravizados e, conseqüentemente, no lucro advindo das transações, conforme veremos com mais detalhes ao longo dos capítulos.

Além dessas perspectivas, buscamos tratar sobre as pessoas que faziam a instituição funcionar, identificando as funções de cada oficial da Alfândega e suas possíveis conexões com os comerciantes que estavam na praça do Recife ou em outras praças do Império. Ademais, também é nosso intuito examinar alguns contratadores dos tributos supracitados, que eram, em sua maioria, homens de grosso trato, vivendo tanto no Reino quanto na Colônia e que enriqueceram através do comércio de gente nas principais praças do Brasil.

Conforme já anunciamos, propomo-nos a analisar a Provedoria e a Alfândega de Pernambuco, antes do período do monopólio e, para a análise da primeira metade do século XVIII, fundamentamo-nos na historiografia existente a respeito das alfândegas ultramarinas.

O primeiro historiador a tratar diretamente da instituição, mais especificamente sobre os contratadores e o contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro, de 1726 a 1743,⁵ foi Valter Lenine⁶, que defendeu sua dissertação em 2010. Em seguida, Graziella Cardoso (2013),

⁵ FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da dízima da Alfândega de cidade do Rio de Janeiro (1726-1743)*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2010. 217p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2010.

⁶ Antes dele só existiam livretos escritos sobre as alfândegas, sem uma análise histórica aprofundada do tema. Como exemplo, podemos citar os livretos de José Eduardo Pimentel de Godoy (2002), que explorou a Alfândega de Pernambuco e a Alfândega do Rio de Janeiro; o livreto de Flávio Guerra: *Uma construção portuguesa do século*

trata da estruturação da Alfândega do Rio de Janeiro, no governo de Aires de Saldanha e das inúmeras medidas para organizar a instituição, durante o período de 1719 a 1725.⁷ Nossa terceira fonte de informação é a dissertação de Hylo Nader (2014)⁸, que esclarece o funcionamento da Alfândega da Bahia e a luta em relação à instalação do imposto da dízima e os reflexos do estabelecimento do contrato na zona portuária da capitania da Bahia. Esta provocou o deslocamento de vários homens de negócios residentes na praça mercantil da Bahia para a praça mercantil fluminense.⁹

Em sua tese, Valter Lenine se propôs a analisar as estruturas e dinâmicas das alfândegas de Lisboa e do Rio de Janeiro, criando uma aproximação entre elas, no que se refere ao uso do mesmo Foral da Alfândega de Lisboa de 1587. Para o historiador, a instituição Alfândega controlava parte do comércio colonial, porém não o todo.¹⁰ Tese com a qual concordamos, pois a instituição teria servido muito mais para amedrontar e controlar do que, de fato, fiscalizar todas as mercadorias circulantes dentro da Colônia.

Além dos trabalhos supracitados, temos a dissertação de Helena Sá (2016),¹¹ que esclarece o funcionamento da alfândega do Rio de Janeiro durante o período Filipino e a nossa dissertação¹² que contribuiu com o primeiro estudo historiográfico sobre a Alfândega de Pernambuco. Os trabalhos mencionados, concentram sua linha de investigação entre o início do século XVII e a primeira metade do século XVIII.

Para a segunda metade do Setecentos, encontramos a dissertação de Renata Moreira Ribeiro, que investigou a Alfândega do Rio de Janeiro no período Pombalino (1750-1777).¹³ Mas a historiadora que, de fato, verticalizou o estudo sobre a Aduana Fluminense da segunda

XVIII: Alfândega de Pernambuco (1983) e um livreto da série Preservação e Desenvolvimento MONUMENTA: *Aula Patrimônio Alfândega e Madre de Deus*. 2007.

⁷ CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *A Luta pela estruturação da Alfândega do Rio de Janeiro durante o governo de Aires de Saldanha de Albuquerque (1719-1725)*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2013. 186p. (dissertação de Mestrado em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro).

⁸ SALLES, Hylo Nader de Araújo. *Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731*. Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Federal de Juiz de Fora, MG, 2014.

⁹ Idem.

¹⁰ FERNANDES, Valter Lenine. *Império e colonização: alfândegas e tributação em Portugal e no Rio de Janeiro (1700-1750)*. 2019. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. p. 18.

¹¹ SÁ, Helena de Cassia Trindade de. *A alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração (ca.1580-ca. 1668)*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2016.184f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

¹² OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit. 2016.

¹³ RIBEIRO, Renata Moreira. *A Alfândega do Rio de Janeiro no período pombalino (1750-1777)*. São Gonçalo: UERJ, 2012. 87p. Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Formação de Professores. São Gonçalo, 2013.

metade do século XVIII até 1808, foi Helena Sá, em sua tese de doutorado. Sá defendeu que a Coroa promoveu uma maior racionalidade na administração no âmbito estrutural e nas dinâmicas internas, porém, sem provocar mudanças profundas na Aduana fluminense.¹⁴

Encontramos outra importante contribuição na tese de Thiago Dias. O seu estudo sobre as alfândegas nos direciona às questões em torno da necessidade de não mais se arrendar as aduanas para terceiros, com base no discurso levantado por Ribeiro Sanches, em 1757. O que demonstra, de fato, uma mudança de mentalidade sobre a questão do Estado e das finanças, em contraposição ao sistema de contratos aduaneiros para terceiros, os quais foram suspensos em 1759.¹⁵

No que concerne a Pernambuco, o historiador Paulo Guerra foi o primeiro a traçar um breve estudo sobre a Alfândega pernambucana.¹⁶ Em relação aos contratos nas instituições fiscais, Breno Almeida Vaz Lisboa, em sua tese de doutorado, trata sobre os contratos da esfera camarária;¹⁷ e a historiadora Poliana Silva traça o perfil dos contratadores da capitania de Pernambuco em sua tese, porém sem se dedicar ao estudo das instituições onde os contratos estavam lotados.¹⁸ Nenhuma dessas pesquisas tem como foco um estudo sistemático sobre a tributação em torno dos escravizados e suas conexões dentro do Império português, sendo teses que se concentram mais em torno da História Social do que do universo institucional fiscal do âmbito da História Econômica.

O primeiro trabalho que levantou indícios sobre a Alfândega dos escravos de Pernambuco e sua conexão com as alfândegas africanas foi a tese de Gustavo Acioli. Esta foi, inclusive, ponto de partida para o desenvolvimento de vários aspectos desenvolvidos na nossa tese. O segundo trabalho que tratou da Alfândega dos escravos, porém para Bahia e Rio de Janeiro, foi a tese de Graziela Cardoso, desenvolvida contemporaneamente ao presente estudo.

¹⁴ SÁ, Helena de Cassia Trindade de. *Economia, Fiscalidade e Comércio: A Alfândega do Rio de Janeiro (ca.1750 - ca.1808)*. Tese de doutorado em História – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Rio de Janeiro, 2021.

¹⁵ DIAS, Thiago Alves. *Monopólio indireto: colonização mercantil no norte do Estado do Brasil (c. 1710 - c. 1780)*. 2017. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017. p. 100 e 101. AHU_ACL_CU_003, Cx. 16, D. 1468.

¹⁶ GUERRA, Flávio. *Uma construção portuguesa do século XVIII: a Alfândega de Pernambuco*. Pref. De Marco Aurélio de Alcântara. Recife: Pool Editorial, 1983.

¹⁷ LISBOA, Breno Almeida Vaz. *Uma das principais dos domínios de vossa majestade: poder e administração na capitania de Pernambuco durante o reinado de D. João V*. Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2019.

¹⁸ SILVA, Poliana. *Nos Bastidores da arrematação: A atuação dos homens de negócio nas arrematações dos principais contratos régios da capitania de Pernambuco (1727-1780)*. Tese de doutorado – Programa de pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2020.

Cardoso dá continuidade ao seu trabalho de dissertação sobre a Aduana fluminense, conectando-a à Alfândega de Salvador, retomando parte das pesquisas desenvolvidas por Nader.¹⁹ Suas análises contribuem para a historiografia ao estabelecer uma conexão entre ambas as instituições e engendrando uma primeira compreensão sobre as Alfândegas dos escravos e os contratos do Jerônimo Lobo Guimarães, mas sem esmiuçar a rede desse importante contratador. Inclusive, não estabelece associações entre essa tributação e os outros locais do Império português e do Continente Africano.²⁰ O que é necessário para uma compreensão mais generalizante da tributação.

Necessidade que se explica ao entendermos as alfândegas coloniais como as portas que detêm o controle do fluxo sobre o território ultramarino. Elas são, por si só, instituições atlânticas que entrelaçam todas as quatro partes do mundo.²¹ Seja através de produtos ou de pessoas que circulavam ao longo do Setecentos.

Entender as especificidades locais é extremamente importante para o processo de produção histórica. Apropriamo-nos das reflexões de Giovanni Levi sobre a necessidade de se problematizar a pesquisa histórica, partindo de perguntas gerais, embora se busque respostas para questões locais.²² Transpondo esse entendimento para o universo das alfândegas portuguesas, compreender as especificidades das instituições no complexo Mundo Atlântico torna-se profundamente elucidativo para desvendar as dinâmicas, as redes constituídas e as conexões dentro desse universo. Portanto, é inviável generalizar o funcionamento e as práticas de atuação nas alfândegas do ultramar.

Acreditamos no novo paradigma que apresenta as possessões ultramarinas portuguesas sob uma perspectiva de negociação e trocas. Não identificamos, como antes, um centro de poder estático, mas vários centros nos quais, através de um jogo macro e micro, fluido, os interesses se revezam em importância.²³ Existe uma mudança na lógica do sistema fiscal, que era moldável

¹⁹ SALLES, Hyllo Nader de Araújo. op. cit., 2014.

²⁰ CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *Normas e práticas da instituição alfandegária em tempos de mudança*: Rio de Janeiro e Salvador, 1700-1733. Tese de doutorado – Programa de pós-graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2020.

²¹ GRUZINSKI, Serge. *As quatro partes do mundo*: história da mundialização. Tradução: Mourão, Clénice Paes Barreto; SANTIAGO, Consuelo Fortes. Belo Horizonte: Ed. UFMG; São Paulo: Edusp, 2014.

²² LEVI, Giovanni. *O Trabalho do historiador*: pesquisar, resumir, comunicar. Revista Tempo, Volume 20, 2014. P. 1. Acessado em 29/07/2015, às 11:05. In: http://www.scielo.br/pdf/tem/v20/pt_1413-7704-tem-20-20143606.pdf

²³ RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Centros e Periferias no Mundo Luso-Brasileiro, 1500-1808*. Revista Brasileira de História. Vol.18. N. 36; São Paulo, 1998; BICALHO, Maria Fernanda; FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

às conjunturas do Império através das diretrizes da Coroa portuguesa, mas com auxílio de seus oficiais espalhados pelo Império português.

A relação que antes se pensava ser de total obediência aos interesses metropolitanos, subsumindo a colônia em apenas ser um ente que alimentava a perfídia exploradora de uma monarquia, foi superada por uma imagem de negociação constante. Uma monarquia corporativa que se exercitava através de seus vassallos que, como mãos do rei em terras longínquas, mantinham-lhe o poder. Através do ato de nobilitar, é possível perceber a ação de uma elite colonial que irá negociar mercês e favores ao rei, em troca de seus serviços no Império português e, especificamente, no Brasil colonial.²⁴

Oportunamente, utilizamos também o conceito de redes em nossa análise. Sabendo que “o conceito pressupõe sempre a existência de relações interpessoais, e que essas podem ser segmentadas e analisadas, a partir dos suportes que a configuram”.²⁵ Pretendemos explicar como cada indivíduo que compõe a Alfândega de Pernambuco pode, ou não, fazer parte de uma rede de interesses, seja ela consanguínea, de matrimônio ou de natureza econômica, tecendo dependências que se configuram no clientelismo ou na fidelidade.²⁶

Sabemos que, para se configurar uma rede, é necessário determinar a sua operacionalidade no contexto de suas atuações.²⁷ Planejamos, então, comprovar, dentro da instituição alfandegária de Pernambuco, a existência ou não de uma rede, voltada para a sonegação de mercadorias na capitania de Pernambuco, para as capitanias vizinhas ou até mesmo para outras possessões ultramarinas.

Abordamos uma monarquia portuguesa, na primeira metade do século XVIII, marcada por uma gestão econômica familiar, na qual a boa gestão do pai seria representada pelo Rei, que cuidaria das necessidades e do bom sustento da monarquia em prol de seus vassallos e do Reino.²⁸ Uma lógica própria do Antigo Regime português.

²⁴ SILVA, Maria Beatriz Nizza. *Ser Nobre na Colônia*. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

²⁵ CUNHA, Mafalda Soares da. *Redes sociais e decisão política no recrutamento dos governantes das conquistas, 1580-1640*. In: FRAGOSO, João e GOUVÊA, M. F. (org.). op. cit., p. 119.

²⁶ CUNHA, Mafalda Soares da. op. cit., p. 120. Essa lógica se insere em nosso trabalho para a primeira metade do XVIII, pois sabemos que a legislação pombalina conseguiu desativar várias redes familiares e institucionais, tirando as “razões da política”, fazendo com que as mercês que nomeavam ofícios e bens da Coroa como uma “graça” e não patrimonializada como anteriormente. In: HESPANHA, António Manuel e XAVIER, Ângela Barreto. *As redes clientelares*. História de Portugal, dir. de José Mattoso, Vol. VII, O Antigo Regime, Lisboa, Lexicultural, 2002. p. 392.

²⁷ Ibid.p.119.

²⁸ SUBTIL, José. *O Governo da Fazenda e das Finanças (1750-1974)*. (S/d). p. 2

Essa política paternalista interferia diretamente sobre como o poder régio administrava suas riquezas. Na esfera política, essa concepção de governo é marcada por uma economia de mercês e privilégios para gratificar e retribuir os feitos de seus vassalos, o que possibilitava, em alguns casos, a hereditariedade de cargos e ofícios, o que contrariava a “Lei Mental”.²⁹ Também é marcante, nesse período de governo, o poder do rei e o instrumento da “graça”, que poderia dispensar a lei através da vontade e arbítrio do monarca.³⁰

Em relação às rendas tributárias do aparato financeiro da monarquia, no mesmo período, estas são marcadas por uma pulverização dos centros de controle e de arrecadação de receitas. Trata-se, pois, da característica de um governo corporativo, ligada à concepção de que a sociedade é uma constelação de corpos agregados.³¹

A ruptura desse sistema familiar da gestão econômica, deu-se a partir da segunda metade do século XVIII, com as reformas pombalinas que modificaram a forma de pensar a economia e a administração do governo. Esse momento de mudança de paradigma administrativo coincidiu com o período do terremoto de 1755, que, por sua vez, marca a ascensão de Sebastião de Carvalho e Melo, mais conhecido com Marquês de Pombal.³²

Estes processos refletem em Portugal como uma das etapas de formação dos estados modernos e a passagem de um Estado jurisdicional, caracterizado por Fioravanti como um território entendido com um sentido único. Um governo que atua em prol da manutenção do conjunto territorial através das jurisdições que permitiam uma elasticidade na pluralidade de realidades (complexas) e o poder de impor os tributos e convocar para a guerra.³³

O terremoto, que se deu também na esfera política, interferiu diretamente sobre o nosso objeto de pesquisa. Por marcar a ascensão do Estado absolutista em detrimento ao jurisdicional.³⁴ Na ocasião, foi solicitado a Pernambuco³⁵ e a todas as partes do Império, o envio de remessas de dinheiro e da cobrança de um novo tributo, de 4% sobre os produtos na alfândega, que foi oferecido inicialmente pelos mercadores de Lisboa, para a reconstrução da

²⁹ Lei que dava aos reis a possibilidade de reintegrar ao patrimônio da Coroa os bens uma vez concedidos. HESPANHA, António Manuel e XAVIER, Ângela Barreto. op. cit. 2002.p. 391.

³⁰ Ibid. p. 2.

³¹ Idem.

³² Ibid. p. 3

³³ FIORAVANTI, Maurizio (ed.), El Estado Moderno en Europa. *Instituciones y Derecho* (Traducción de Manuel Martínez Neira). Madrid, Editorial Trotta, 2004. p. 18-19.

³⁴ Idem.

³⁵ Olinda, 8 de maio de 1759. Carta dos oficiais da câmara de Olinda ao rei [D. José I], sobre a notícia que receberam do terremoto de Lisboa e do envio de uma quantia retirada dos gêneros secos e molhados, cobrada pelo tesoureiro da dízima da Alfândega daquela praça, para ajudar na reconstrução da Corte. Avulsos de Pernambuco Arquivo Histórico Ultramarino_AHU_ACL_CU_015, Cx. 81, D. 6706.

sua Alfândega. Antes do terremoto, o prédio da Alfândega se localizava no Terreiro do Paço e foi reconstruída em frente à Praça do Comércio em Lisboa.³⁶

No Reino, as alfândegas estiveram, até 1761, sob a alçada da Casa dos Contos, uma repartição dentro do Conselho da Fazenda. Porém, com a criação do Erário Régio, pelo Marquês de Pombal, as aduanas passaram a ser supervisionadas pelas Contadorias do Erário Régio, que instalou uma nova lógica contábil, com mais rigor no controle da informação sobre as receitas e despesas.³⁷ Essa nova lógica foi implementada para as mais diversas repartições públicas que cobrassem tributos, obrigando a utilização da técnica das partilhas dobradas e novos registros como: a folha de caixa, os balancetes e os movimentos de receita e despesas.³⁸ Todo esse sistema visava aprimorar o controle do comércio, evitando possíveis sonegações e descaminhos.

A este propósito, a expressão “corrupção” ganhou relevo historiográfico para ilustrar o comportamento de diversos oficiais régios dentro da administração do Império português. Adriana Romero, em seu livro “*Corrupção e poder no Brasil*”, demonstra que três autores consagrados trataram, ainda que indiretamente, desse tema: Caio Prado Júnior, Charles R. Boxer e Fernando Novais.³⁹

Romero, legitima o uso do conceito de corrupção para:

a sociedade da Época Moderna, mas como sinônimo dos seus efeitos desagregadores sobre a República e, é claro, desde que se leve em consideração a sua íntima relação com uma visão orgânica da sociedade, concebida como análoga ao corpo humano. É, aliás, curioso observar que o conceito de corrupção se aplica melhor àquela sociedade, concebida como análoga ao corpo humano.⁴⁰

Segundo a autora, a disseminação desse termo, como “doença do corpo político”, aparece nas obras de Rousseau e Montesquieu. Ela analisou textos produzidos no mundo luso-brasileiro entre o século XVI e o XVIII, que se relacionavam, de alguma forma, com a ideia de corrupção, além da documentação que relatava as queixas contra os governadores ultramarinos. E, por fim, o caso do ex-governador da capitania de Pernambuco, D. Lourenço de Almeida, em relação ao seu enriquecimento durante o período no qual foi governador de Minas Gerais.⁴¹

³⁶ TREMOCEIRO, Paulo Manuel e MACHADO, Joaquim Abílio Ferreira. *Alfândegas de Lisboa*. Oficinas gráficas dos arquivos Nacional da Torre do Tombo. 1995. p. 28 e 29

³⁷ SUBTIL, José. op. cit. p.4.

³⁸ Ibid.p.10.

³⁹ ROMERO, Adriana. *Corrupção e Poder no Brasil: Uma história, séculos XVI a XVIII*. Belo Horizonte: Ed. Autêntica, 2017. p. 33.

⁴⁰ Idem.

⁴¹ ROMERO, Adriana. op. cit.

Concordamos com o universo de análise feito por Romero e com o seu conceito de corrupção, cujos efeitos seriam “desagregadores sobre a República”. Inclusive, na documentação consultada, encontramos o uso do termo “corrupção”, o qual era utilizado pelo provedor da Fazenda Real, João do Rego Barros, em 1678, para se referir a apreensão de alguns gêneros pelo rei. Gêneros estes que foram encontrados em um armazém, depois de estarem guardados por três ou quatro anos. O que ele, então, sugere, para justificar o tempo que os gêneros passaram guardados, como um caso de corrupção.⁴² Evidenciando que existia certa tolerância sobre um oficial que se beneficiasse indevidamente de seu ofício.

Como exemplo, apresentamos, no decorrer do trabalho, o caso do afastamento de dois escrivães da Alfândega por seus “erros” de exercício. É um tênue limite que, durante a primeira metade do século XVIII, tentou-se controlar, vigiando-se os oficiais da Alfândega e Provedoria. Vários oficiais chegaram a ser afastados de seus cargos por denúncias e devassas realizadas durante esse período. A família Rego Barros, dona do ofício de Provedor e Juiz da Alfândega de Pernambuco é exemplo disso.⁴³

Outro historiador que tratou da ideia de “corrupção” – mas sob o epíteto de “descaminho”, como aparece na documentação – foi Paulo Cavalcante de Oliveira Júnior, que desenvolveu a tese intitulada “*Negócios de Trapaça: Caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)*”, na qual aborda o tema do descaminho explicando que:

Debruçar-se sobre o tema dos descaminhos significa lançar luz numa brecha resultante deste jogo de pressões e contrapressões, significa trabalhar nos limites preestabelecidos da tessitura econômico-social, percebendo-lhes alternativas e extensões. Os descaminhos são a expressão dessa fuga, dessa evasão, são os sinais sutis das possibilidades de existência numa terra erma, área de conquista e exploração [...] compreende-se, portanto, o problema dos descaminhos como a ponta do *iceberg*. Por seu intermédio, é possível abordar outras facetas das relações administrativas, as tensões entre os diversos níveis hierárquicos, a corrupção da burocracia, as mediações possíveis entre colônia e metrópole, as múltiplas interações entre colonos e reinóis, enfim, a diversidade da sociedade colonial.⁴⁴

⁴² Pernambuco, 22 de junho de 1678. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao príncipe regente D. Pedro, sobre execução da fazenda seca que foi de D. Francisco de Lima. AHU_ACL_CU_015, Cx. 11, D. 1117.

⁴³ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Fazenda Real de Pernambuco: Família, comércio e poder entre os séculos XVII e XVIII*. Pág. 19-42. Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano. Dossiê Jurisdições da América Portuguesa. N. 71, Recife, Pernambuco.

⁴⁴ JUNIOR, Paulo Cavalcante de Oliveira. *Negócios de Trapaça: Caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)*. São Paulo: Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. 2002. p. 6.

Nota-se aqui que Cavalcanti não nega a ideia de corrupção e de ser ela inerente ao sistema colonial. Tanto que, para esta tese, utilizamos o termo “descaminho”, com a lógica de “desvio do caminho que deveriam seguir os tributos”. Resulta do descaminho o enriquecimento indevido, que é uma realidade incontestável dessa sociedade. Negar a existência da corrupção dentro da lógica colonial é negar os benefícios e redes clientelares existentes dentro desse universo, onde as punições são dadas diferentemente, dependendo da qualidade e poder dos envolvidos.

Com isso, apresentamos as principais bases teóricas e documentais da nossa tese. Que, por sua vez, está dividida entre duas ideias principais. Propomos que a Alfândega de Pernambuco tinha duas faces na primeira metade do século XVIII, a primeira referente às fazendas que tributava e outra sobre os escravos que ora tributava, ora apenas fiscalizava, dependendo da origem do escravo desembarcado. Porém, essa face da Alfândega dos escravos foi sendo perdida após a segunda metade do século XVIII, sobre o que discutiremos mais adiante.

A primeira parte da tese foi intitulada de “Alfândega das fazendas”, mais especificamente sobre o tributo da dízima da Alfândega e sua fiscalização. Por conta dessa dupla face da Alfândega, tivemos que adentrar o microcosmo da instituição pernambucana para compreender quais oficiais atuavam internamente e nos espaços fiscais do Porto do Recife.

O primeiro e o segundo capítulo compõem essa primeira parte da tese. No primeiro capítulo, explicamos como o direito da dízima foi reimplementado na capitania de Pernambuco em 1711. Também aludimos à sua origem, considerando o fato de que a alfândega “base” para normatização dessa tributação foi Alfândega do Rio de Janeiro. Esta teria fundamentado a instalação do direito da dízima, sendo a pauta do Rio de Janeiro, a primeira a ser utilizada em Pernambuco para se cobrar este direito. Posteriormente, analisamos os contratadores da dízima de Pernambuco e Paraíba e os períodos de ausência de contratador.

Desenvolvemos uma análise que não está focada especificamente nos contratos da dízima da Alfândega de Pernambuco e Paraíba, como feito na pesquisa de dissertação⁴⁵ que precede e auxilia na fundamentação do presente trabalho. Buscamos seguir um viés institucional, sabendo que os contratadores entram e saem do cotidiano da Alfândega, porém,

⁴⁵ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit. 2016.

sua estrutura interna permanece. Para complementar esse capítulo, analisamos os contratos que foram sendo desdobrados da dízima: o contrato dos navios soltos e o do trapiche da Alfândega.

Ao fim do primeiro capítulo, abordamos os problemas em torno das prestações de contas da Alfândega de Pernambuco – que passou 11 anos sem prestar contas dos valores da dízima recebidos pelo provedor e juiz da alfândega. Até que, no ano de 1759, o contrato da dízima foi suspenso e foram colocados administradores para cuidar desse rendimento pela Fazenda Real.

No segundo capítulo, buscamos explicar como foi sendo construído historicamente o Porto de Pernambuco, sendo ele transferido várias vezes até a sua definitiva localização atual. Nosso intuito, é compreender seus problemas estruturais e suas dinâmicas portuárias, auxiliando na criação de um cenário histórico para a Alfândega de Pernambuco. Para isso, utilizamos dimensões macro e micro de interpretação desse cotidiano do Porto do Recife na primeira metade do século XVIII.

Para que a visualização cenário se torne mais clara, utilizamos diversos mapas e plantas para compor esse espaço fiscal. Além disso, demonstramos a diferença do desembarque dos produtos no trapiche da Alfândega, para o dos escravos, que eram descidos no ancoradouro da senzala. Por fim, nesse capítulo, demonstramos as querelas entre o governador D. Marcus de Noronha e os oficiais da Aduana, além de seu empenho em organizar a Alfândega de Pernambuco e cobrar mais severamente os direitos. Por conta dessas denúncias e reorganização, conseguimos perceber o porquê da ausência da documentação de Pernambuco, por falta de sua escrituração no cotidiano do Recife. Também devido a isso, tomamos conhecimento do incêndio da Alfândega de Pernambuco, no fim do século XVIII, o que pode ter destruído os documentos depositados nesta instituição.⁴⁶

A segunda parte da tese refere-se à Alfândega dos escravos. Compõem essa segmentação os capítulos três, quatro, cinco e seis. No capítulo três, ocupamo-nos do aparato tributário sobre os cativos que entravam no Porto do Recife nos séculos XVII e XVIII. Desse modo, explicamos as origens dos direitos e suas cobranças em Pernambuco, associando-as aos entrepostos portugueses na África. Analisamos também as leis e alvarás que regimentavam o

⁴⁶Arquivo Público Jordão Emereciano. Iconografia. Planta da Alfândega de Pernambuco, 1799. Apud. Oliveira, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit. 2016, p.114.

comércio de escravos e fizemos uma análise sobre as jurisdições da Provedoria e da Alfândega de Pernambuco em relação à tributação dos escravizados.

No capítulo quatro, esmiuçamos um caso de registro de navio negreiro chegado ao Porto do Recife, contendo fragmentos do livro do despacho dos escravos da Alfândega de Pernambuco, com suas marcas e sinais. Pois, as querelas em torno desse navio, decorrentes dos erros dos despachos dos escravos pelo escrivão da alfândega, fizeram emergir o funcionamento dessa tributação. Logo, esse evento torna-se de grande valor e interesse para nós. Por fim, discutimos sobre as marcas, símbolos e bilhetes produzidos por essa instituição em relação aos escravizados, tidos como “produtos”.

No capítulo cinco, elucidamos o funcionamento das primeiras arrematações dos contratos dos escravos de Pernambuco: o de entrada, de Manuel Correia Bandeira; e o direito sobre a “saída para as minas”, de Pernambuco para as Minas por terra e por mar, de Jerônimo Lobo Guimarães, que foi o grande contratador do seu tempo. Para poder explicar a tributação sobre o comércio de escravos em Pernambuco, tivemos que examinar dados da capitania da Bahia, sendo seus contratos a chave para entendermos as estruturas fiscais do Império português no Estado do Brasil.

No capítulo seis, discutimos sobre os contratos de 3\$500 réis na Alfândega de Pernambuco e Paraíba, assim como as formas de controle, fiscalização e cobranças realizados, mediante do sistema de contratos, por cada escravo vindo da Costa da Mina. No intento de explorar o funcionamento desse contrato, foi necessário acessar a Alfândega da Bahia e compreender sua instalação, visto que o contrato de entrada da Bahia era o contrato base para esses direitos em Pernambuco.

Utilizamos o contrato da Bahia, de Jerônimo Lobo Guimarães, para explicar a execução do mencionado contrato de 3\$500 réis sobre os escravizados vindos de diversas regiões, exceto Angola. Ao conectar as aduanas africanas de São Tomé e Príncipe, às Alfândegas de Pernambuco e da Bahia, demonstramos as diferentes formas de cobrar os direitos, seja como em peça da Índia ou por cabeça, além das variações das formas de pagamento, que poderia ser na saída ou na entrada de uma aduana.

Buscamos explicar, através da complexificação dos direitos e instalação dos contratos, as mudanças ocasionadas durante o comércio livre, dentro da Alfândega de Pernambuco. Ilustramos também a liberdade vivida pelos oficiais da Alfândega e pelos comerciantes, que

despachavam seus produtos livremente no Porto do Recife. Por fim, apresentamos as aproximações entre os portos do Recife e Salvador, antes da instalação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, em 1759.

2 A ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO E SUA ADMINISTRAÇÃO PELA PROVEDORIA DA FAZENDA REAL DE PERNAMBUCO (1724-1750)

Nosso objetivo com este capítulo é explicar o funcionamento da Alfândega de Pernambuco durante o comércio livre, de 1711 até o ano de 1750, fim do governo de D. João V. O nosso foco será institucional, mas tentaremos construir uma imagem mais ampla, possibilitando ao leitor compreender que a Alfândega não era uma instância de poder independente, ela fazia parte de uma engrenagem administrativa que lidava com diversos espaços de poder.

Dentre eles, teremos a Provedoria de Pernambuco, que possuía controle e administração sobre a Alfândega desde sua criação no século XVI. A partir de 1724, teremos também os contratos da dízima, os contratos de entrada dos escravos que vinham da Costa da Mina e os contratos dos escravos que saíam para as minas, que incluíram oficiais do contrato dentro dos espaços de controle portuário, conjuntamente aos oficiais da Alfândega e da Provedoria.

Entendemos que os contratadores entravam e saíam da instituição e que nosso foco não são eles, por mais que alguns contratadores – como o Jerônimo Lobo Guimarães, José Vaz Salgado e o José de Freitas Sacoto – sejam essenciais para verticalizarmos nossas compreensões em relação ao cotidiano dessas instituições.

Um problema que norteia nossos estudos sobre a administração fazendária da capitania de Pernambuco é a ausência dos livros que fizeram parte da escrituração da Alfândega. Sabemos, no entanto, que ela, no fim do século XVIII, sofreu um incêndio que provavelmente é a chave para explicar a ausência dos livros que tratam desta Aduana colonial. O único livro diretamente relacionado a ela que conseguimos localizar foi o Livro de Termos da Alfândega, preenchido no Palácio do Governo no período de 1760-1806, no qual apenas aparecem termos assinados, não permitindo a explicação do seu funcionamento e, ainda, misturando termos feitos na Alfândega e em outras instituições.⁴⁷

Na historiografia referente à administração fazendária da capitania de Pernambuco, temos apenas a dissertação de mestrado de Clarissa Costa Carvalho e Silva,⁴⁸ que possui recorte

⁴⁷ Livro de Termos. Documentação do setor de manuscritos, do Arquivo Público de Pernambuco Jordão Emereciano (APEJE), encontra-se atualmente interditado para manuseio, devido ao grave estado de deterioração do manuscrito.

⁴⁸ CARVALHO E SILVA, Clarissa Costa. *Nos labirintos da governança: a administração fazendária na capitania de Pernambuco (1755-1777)*. Dissertação(mestrado)- Universidade Federal de Pernambuco, Departamento de História. Recife, 2014.

posterior ao desenvolvido neste capítulo. Além dela, existe somente a nossa dissertação de mestrado sobre a Alfândega de Pernambuco nas primeiras décadas do século XVIII.⁴⁹

Para os estudos da Alfândega do século XIX, há as séries no Arquivo Público Jordão Emereciano (APEJE). A esperança é de que, em breve, novos trabalhos se debrucem sobre essa documentação. Partindo da ausência de documentação institucional da Alfândega e da Provedoria no século XVIII, utilizaremos os documentos avulsos da capitania de Pernambuco do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), os Livros de Ordens Régias do APEJE e os Livros de Ordens Régias do Instituto Histórico, Geográfico e Arqueológico de Pernambuco, como base para a construção desse capítulo.

Outro embaraço que encontramos foi a reduzida quantidade de documentos sobre a Provedoria nos arquivos pernambucanos. Mas, graças ao Prof. Dr. Gustavo Acioli, que localizou o Livro das Ordens Régias, da extinta Provedoria de Pernambuco, produzido no fim do século XVIII, tivemos acesso a esse que foi o primeiro documento trazendo fontes diretas sobre a Provedoria, mesmo que feito posteriormente à sua extinção. Outro manuscrito, também levantado pelo historiador, foi o “Extrato do rendimento da Provedoria de Pernambuco (1744-1756)”, que possui as contas dos contratos da capitania de Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte antes do período do monopólio. Esse documento deve ter servido de base para a análise sobre o comércio livre, comparado ao período de monopólio em relação à Alfândega de Pernambuco, feita pelo governador José Cesar de Menezes. Ambas as documentações foram localizadas na Biblioteca Nacional.⁵⁰

Sabendo previamente como funcionavam os contratos de entrada da dízima da Alfândega, buscaremos explicar as alterações feitas pelas instâncias superiores do Reino na organização da administração fiscal da Alfândega de Pernambuco. Apontaremos ainda como ela foi construída para dar base a um aparato de fiscalização mais complexo no decorrer da primeira metade do XVIII. Intensificando-se mais a partir da década de 1750.

Diversos contratadores passaram pela Alfândega de Pernambuco para executarem a cobrança da dízima. Entre os anos de 1731, marcado pela última frota do contrato do Jerônimo Lobo Guimarães, e o ano de 1733, tivemos uma desistência de executar esses contratos nas capitanias de Pernambuco e Paraíba.⁵¹

⁴⁹ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco: História, Conflitos e Tributação no Porto do Recife (1711-1738)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016.

⁵⁰ Agradecemos pelos documentos cedidos pelo Prof. Dr. Gustavo Acioli.

⁵¹ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit., 2016. p. 153-158.

Foram, ao todo, dez contratadores da dízima de Pernambuco, dos quais apenas um desistiu, na década 1730. Talvez o prejuízo do contrato de Jerônimo Lobo Guimarães, na sua segunda experiência como contratador da dízima nessas Capitanias, tenha provocado um certo receio por parte dos negociantes do Reino para investir em Pernambuco.

Não sabemos quais argumentos eram utilizados para gerar desconfiças em investir nas mencionadas capitanias. Mas o negociante Salvador Fernandes Palhares desistiu de executar o contrato da dízima de Pernambuco, ficando o recolhimento deste direito sob responsabilidade das suas respectivas provedorias e alfândegas na década de 1730.⁵²

O contrato da dízima de Pernambuco e Paraíba foi posto novamente em arrematação, sendo arrematado por Manoel Gomes de Carvalho e Silva, através de Antônio Garcia do Amaral. O novo contratador, morador do Reino, passa a administrar seu contrato da dízima. Porém, com algumas condições mais restritas do que os contratos anteriores, arrematados por Jerônimo Lobo Guimarães (1724-1727) e, posteriormente, pelo seu “testa de ferro” José dos Santos (1728-1732) – personagens que já discutimos e analisamos em trabalhos anteriores.⁵³

Os contratos de Jerônimo Lobo Guimarães eram escritos com diversas condições que acabavam criando brechas para que ele pudesse questionar a aplicabilidade ou não de determinados itens junto à Fazenda Real. Tal estratégia costumava ocasionar prejuízos pelo não pagamento completo dos contratos.

Por exemplo, o contrato da dízima de Pernambuco e Paraíba tinha mais de quarenta condições, protegendo o contratador e permitindo-lhe questionar diversos pontos. A Coroa, visando evitar transtornos, acabou criando formulários para os contratos, com condições mais enxutas, que limitavam as mencionadas brechas, conforme ocorreu no caso do Jerônimo Lobo Guimarães. Contratador que não só utilizou essa “estratégia” para o contrato da dízima, mas também para os direitos dos 3\$500 réis da Bahia, questão que analisaremos nos capítulos cinco e seis desta tese.

Com o intuito de controlar e reduzir os prejuízos da Fazenda Real, a Coroa criou alguns “formulários” que deveriam ser utilizados através do decreto de 6 de dezembro de 1731. Definiu-se que novas condições não poderiam ser incluídas durante os lanços dos contratos do

⁵² Idem.

⁵³ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit., 2016.

Estado do Brasil, sem serem esses enviados do Reino. Os formulários já eram enviados com as condições e assinados pelo secretário do Conselho Ultramarino.⁵⁴

É relevante notar tais mudanças nas condições dos contratos e que praticamente todos os contratos que foram sendo arrematados posteriormente seguiram a mesma prática dos contratos simplificados. O que acaba dificultando um pouco a compreensão, por parte dos historiadores, do funcionamento dessa fiscalização. No entanto, após localizarmos os primeiros contratos ultramarinos que realizavam essas cobranças, foi possível esmiuçar esse cotidiano da fiscalização e compreender os embates entre a Coroa e os contratadores.

Compreendemos, ao estudarmos a Alfândega de Pernambuco, que esta instituição era comandada por um proprietário que adquiriu o ofício de provedor da Fazenda de Pernambuco, ainda no século XVII, o período das guerras holandesas. Sendo este o motivo apresentado pela Coroa portuguesa para vender um ofício tão importante para a Capitania, que permaneceu na família Rego Barros por quase cem anos, mais especificamente entre aos anos de 1675 a 1769, quando a instituição da Provedoria da Fazenda Real foi extinta, sendo criada a Real Junta.⁵⁵

Sobre a venda de propriedades dos ofícios de provedores da Fazenda na monarquia portuguesa, Roberta Stumpf alude que os ofícios foram algumas vezes vendidos pela Coroa, citando os casos da Provedoria de Pernambuco em 1675; da provedoria da Fazenda da Capitania do Rio de Janeiro em 1714 e; a provedoria de Angola em 1695.⁵⁶ Segundo a historiadora, o estudo sobre a venalidade de ofícios implica no entendimento sobre a realidade socioeconômica da Colônia, através da patrimonialização dos ofícios.

Ainda segundo Stumpf, havia duas modalidades para exercer um ofício dentro da monarquia portuguesa, a primeira seria como serventuário ou como proprietário do ofício. Quando adquirido o ofício através da propriedade, o direito de hereditariedade começava a ser utilizado dentro da família do comprador. Tema que foi bastante discutido, inicialmente, pelos historiadores do Direito. No entanto, atualmente essa temática ganha mais atenção dos

⁵⁴ Eles, inclusive, expõem que “se rematou o contrato da dízima da Alfândega da mesma Capitania com as condições expressadas no formulário...” Ant. 26 de setembro 1732. Requerimento do contratador das dízimas da alfândega das capitanias de Pernambuco e da Paraíba, Manoel Gomes de Carvalho e Silva, ao rei [D. João V], pedindo sejam deferidos os seus requerimentos para poder tomar as fianças de seu contrato. AHU_ACL_CU_015, Cx. 43, D. 3901.

⁵⁵ Nesse livro há um compilado “desde o ano de 1644, em que teve princípio aquela guerra, até o de 1769, em que, sendo criada a Real Junta, foi extinta a Provedoria”. ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. Catálogo das Reais Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco, 1799. p. 10V.

⁵⁶ STUMPF, Roberta Giannubilo. Os provimentos de ofícios: a questão da propriedade no Antigo Regime português. Topoi (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 15, n. 29, p. 612-634, jul./dez. 2014 | www.revistatopoi.org. p. 615.

historiadores sociais, principalmente com as mudanças ocorridas durante a segunda metade do século XVIII, com o Marquês de Pombal.⁵⁷

Retomando, o ofício de provedor da Fazenda de Pernambuco trazia anexado o ofício de juiz da Alfândega. Por isso, a necessidade de elucidar um pouco essas peculiaridades da capitania de Pernambuco. O interessante é que com o fim da Provedoria da Fazenda, a Alfândega de Pernambuco conseguiu permanecer como instituição central para o controle fiscal até o fim do período colonial e, se quisermos ir mais adiante, até os dias atuais.

Desse modo, parte da explicação sobre a instituição da Alfândega de Pernambuco perpassa a história da Provedoria da Fazenda Real e cruza-se também com trajetória da família Rego Barros, enquanto gestores dessas duas instituições. Pontos que talvez sejam chaves para explicar o porquê de Pernambuco não conseguir impedir a instalação de uma companhia monopolista na segunda metade do XVIII.

Compreender os descaminhos, os desvios e a má gestão dessas instituições, fizeram com que a Coroa portuguesa realizasse, na década de 1750, uma verdadeira auditoria na Capitania, exigindo diversas prestações de contas e devassando os oficiais que descaminharam parte dos recursos da Capitania.

Então, teremos que compreender o exercício dos provedores e juízes da Alfândega de Pernambuco. Utilizando-os como fio condutor para explicarmos a instituição e as modificações durante o período de 1704-1759. Os provedores dos quais trataremos serão: João do Rego Barros(I), que comprou o ofício; o João do Rego Barros (III)⁵⁸, neto do primeiro e que serviu o ofício de 1704-1738; Francisco do Rego Barros, bisneto do comprador, provedor de 1738 a 1750; e, por fim, o trineto João do Rego Barros (IV), que serviu interinamente de 1751 a 1757 e como proprietário de 1757 a 1769, com a extinção da Provedoria e consequentemente de seu ofício.⁵⁹

⁵⁷ PÉRES, José Manuel Santos. Práticas Ilícitas, Corruptelas e Venalidade no Estado do Brasil a inícios do século XVII. *O fracasso das tentativas de reforma de Felipe III para o Brasil*. Revista CLIO: Revista de Pesquisa Histórica. N. 37, jan.-jun., 2019. STUMPF, Roberta Giannubilo. Ibid. p. 614.

⁵⁸ Existia um João do Rego Barros (II), tio de João Rego Barros (III). Durante a menoridade de João do Rego Barros (III), seu tio João do Rego Barros (II) também serviu o ofício de Provedor da Fazenda de Pernambuco de 1699-1704. GODOY, *Alfândega de Pernambuco*. Recife: 2002.p. 24.

⁵⁹ Nesse último, iremos até a instalação da companhia de comércio de Pernambuco e Paraíba, em 1753, quando ele é suspenso em 19 de novembro de 1753 e foi substituído pelo juiz de fora João Rodrigues Colaço. Ele retoma até ser deposto pelo rei em 19 de junho de 1761. Recife, 21 de outubro de 1774. Ofício da Junta da Fazenda da capitania de Pernambuco ao secretário de estado do Reino e Mercês, marquês de Pombal, Sebastião de Carvalho e Melo, sobre o cumprimento da ordem para se fazer sequestro dos bens dos antigos provedores da Fazenda Real, João e Francisco do Rego Barros, AHU_ACL_CU_015, Cx. 117, D. 8974.

2.1 ALFÂNDEGA DAS FAZENDAS DURANTE O “GOVERNO” DA FAMÍLIA REGO BARROS⁶⁰ E A PROVIDORIA DE PERNAMBUCO (1704 ATÉ 1750)

João do Rego Barros(I), o primeiro proprietário, arrematou o ofício de provedor da Fazenda Real em Pernambuco. Porém, quem primeiro exerceu o ofício foi seu irmão Luís do Rego Barros, o qual serviu interinamente, de 31 de agosto de 1675 até setembro de 1676, enquanto o arrematante ainda estava no Reino.⁶¹ Ambos lutaram no período da guerra contra os holandeses, sendo a família deslocada no início da invasão para a Bahia.⁶²

Seu filho, Francisco do Rego Barros(I) também serviu interinamente como provedor da Fazenda Real, de 17 de setembro de 1676, após a morte do seu tio Luiz do Rego Barros, até a chegada de seu pai João do Rego Barros(I). O proprietário exerceu o novo ofício, mas se envolveu em alguns problemas em relação a sua administração fazendária.

Antes de arrematar o ofício, ele foi Capitão-mor da Paraíba de 1663 até 1670⁶³. E teve a sua residência tirada ouvidor de Pernambuco, João da Silva Lacerda Matoso, em 1672. O ouvidor dizia que ele teria atuado com zelo nos serviços de sua majestade. No entanto, existiam testemunhas que afirmavam que ele teria carregado pau-brasil em um patacho francês e que também teria se envolvido em interesses particulares no contrato dos dízimos. Ainda assim, o ouvidor afirmava que não conseguia provar tais irregularidades e, portanto, considerava que as denúncias não eram verdadeiras. Resolução que não impediu o apontamento de outras questões pelas autoridades paraibanas. O que ocasionou a necessidade de serem analisados outros pontos. E a devassa seguiu para a Corregedoria da Corte.⁶⁴

Após essa residência, não encontramos mais informações sobre seu desfecho, mas foi expedida ordem régia, dando-lhe o ofício de provedor e juiz da Alfândega de Pernambuco, em

⁶⁰ Para uma genealogia sobre a família, acessar: <https://www.parentesco.com.br/pdf/volume6.pdf>, buscamos ainda a obra: MELLO, Antônio Joaquim. *Biografia de João do Rego Barros*. Recife: Tipografia de Manoel Figueiroa de Faria e Filho, 1896.

⁶¹ GODOY, José Eduardo Pimentel de. *As Alfândegas de Pernambuco*. Brasília. Ed. ESAF, 2002. p. 22

⁶² PEREIRA, José Geraldo. Provedores da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco. O caso do provedor João do Rego Barros (1675-1697). In: Cruz, Maria Leonor García da, coord. - *Estudos sobre Fazenda Pública*. Lisboa, Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2014. p. 1. Acessado no dia 08/04/2020 às 16:28min, in: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/20672>.

⁶³ Ibid. p. 2.

⁶⁴ Lisboa, 27 de março de 1673. Consulta do Conselho Ultramarino, ao príncipe regente D. Pedro, sobre a residência que se tirou de João do Rego Barros, ex-capitão-mor da Paraíba. AHU_ACL_CU_014, Cx. 1, D. 84.

19 de julho de 1675.⁶⁵ Mais tarde, encontraremos novamente o proprietário envolvido em problemas em torno de sua administração.

O novo escândalo em que se envolveu foi quando realizou uma arrematação dos contratos do açúcar e miunças, às nove horas da noite, não aceitando o lance de Jeronimo Leitão e posterior arrematação de Gonçalo Ferreira. Ignorando assim os dois possíveis arrematantes, recebendo a quarta parte deste contrato de José Fernandes de Matos. Por causa do episódio, o rei enviou ordem régia, em 1686, estranhando a atitude do Provedor e questionando a intencionalidade do fato. Portanto, deveria ser feita uma devassa, para averiguar se houve “conluio ou suborno nas arrematações, que lhe o caso, ou havendo razão, em que se deve anular as arrematações feitas, e tornar a pôr lanços, chamando os lançadores e arrematantes”.⁶⁶ Por causa desse problema, foi criada uma lei proibindo a realização de arremates à noite.⁶⁷

Em consequência, o proprietário foi afastado do ofício enquanto era realizada a sindicância. O governador Félix Machado foi quem encaminhou ao provedor a suspensão e, em seu lugar, o ouvidor deveria assumir, em 1690. Em 1691, localizamos uma consulta do Conselho Ultramarino na qual se discutia sobre a residência tirada por Belchior Ramires de Carvalho das ações do Provedor, Escrivão e demais oficiais da Alfândega de Pernambuco e Fazenda.⁶⁸

O Conselheiro responsável por resumir a “devassa da residência” foi D. João de Sepúlveda e Mattos, que apontou o costume do Provedor João do Rego Barros em receber vários “mimos” de todos os mestres e capitães que “passavam ou descarregavam” no porto do Recife. Segundo o conselheiro, ele tinha criado “lei e obrigação deste costume, em que consta estiveram sempre seus antecessores no tempo da restauração da dita praça até o presente”.⁶⁹ A prática dos provedores teve início no pós-guerra holandesa e se estendeu até a década de 1750. Portanto, este costume estava sendo aplicado na Capitania a mais de quarenta anos.⁷⁰

⁶⁵ PEREIRA, José Geraldo. Provedores da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco. O caso do provedor João do Rego Barros (1675-1697). In: Cruz, Maria Leonor García da, coord. - *Estudos sobre Fazenda Pública*. Lisboa, Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2014. Pág. 1 Acessado no dia 08/04/2020 às 16:28min, in: <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/20672> p. 2.

⁶⁶ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit., 1799. P. 455-456.

⁶⁷ Idem.

⁶⁸ Lisboa, 1 de junho de 1691. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II, sobre a residência tirada pelo desembargador sindicante de Pernambuco, Belchior Ramires de Carvalho, acerca dos delitos e irregularidades cometidas pelo provedor, escrivão e demais oficiais da Alfândega e Fazenda Real da capitania de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 15, D. 1542.

⁶⁹ Idem

⁷⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 15, D. 1542.

Além dos mimos, foi identificado que ele também não pagava pelos fretes aos mestres dos barcos que faziam a navegação da costa de Pernambuco, por onde mandava suas encomendas: açúcares, aguardentes, madeira e o mais que desejasse. O Provedor também interferia no contrato do dízimo, indicando pessoas de sua estirpe para arrendar partes do contrato do dízimo da freguesia de São Lourenço por preços mais cômodos e, conseqüentemente, tirava benefícios desta mediação.⁷¹

Em relação aos pagamentos das pensões de seus engenhos, ele era omissos, além de ser negligente no pagamento do contrato que estava arrendado, enviando junto aos rendimentos “algumas roupas com que se costuma fardar a infantaria por conta da Fazenda Real.”⁷² No mesmo processo, o escrivão da Fazenda, Francisco Bernardes, também foi acusado de cometer irregularidades em relação aos tributos das certidões que eram emitidas para os mestres dos navios que levavam pau-brasil, além de cobrar para entregar as fardas dos soldados. O que deveria ser feito sem custo, podendo ter recebido essa “taxa” em roupas, quem sabe não eram as mesmas que foram junto do rendimento do dízimo, enviadas pelo Provedor.

Por fim, o Conselheiro informava que o sindicante não se pronunciou em relação ao cometido pelo Provedor, dando-o por livre. Afirmando, inclusive, que ele não era culpado do crime de “descaminho da Fazenda Real”⁷³. O Belchior Ramires de Carvalho afirmava que o Provedor poderia seguir em suas funções e que ele apelava pela sentença de livramento.⁷⁴

No entanto, o Conselheiro considerou o escrivão Francisco Bernardes culpado, conforme relatou: que ele era “capaz de fazer enganos e descaminhos como fez neste Reino, servindo de almoxarife na casa das cinco, que não deu conta da quarta parte qual razão veio fugido para essa Capitania (Pernambuco)”.⁷⁵ O Desembargador solicitava que ele fosse obrigado a pagar por tudo que descaminhou.⁷⁶

João do Rego Barros sofreu duas devassas. A primeira em relação à arrematação realizada durante a noite, pela qual ele foi considerado culpado. Na segunda devassa, foi acertado pelos conselheiros juntar todos os papéis e remeter ao juiz dos feitos da Fazenda e Casa de Suplicação, onde se encontra o primeiro processo, e que fosse feita outra devassa.⁷⁷

⁷¹ Idem.

⁷² Idem.

⁷³ Idem.

⁷⁴ Idem.

⁷⁵ Idem.

⁷⁶ Idem.

⁷⁷ Idem.

Pela documentação foi possível identificar os períodos de atuação e suspensão do Provedor. Ele atuou até o ano de 1688⁷⁸ e ficou sem registros de cartas enviadas ao Conselho Ultramarino. Mais uma vez o encontramos em atividade no ano de 1693 e 1694. E, mais uma vez, o período foi marcado pelo não envio de cartas pelo Provedor (1695-1697). A partir daí, não conseguimos identificar o retorno do proprietário ao exercício do ofício.

Sabemos que ele faleceu no ano de 1697 e, entre os anos de 1698 e 1699, dois interinos ficaram à frente da Provedoria de Pernambuco, ambos ouvidores da comarca. O primeiro, Inácio de Moraes Sarmiento, promovido ainda em 1698 para ser desembargador da Relação da Bahia; e o segundo, que assumiu no mesmo ano, Manuel da Costa Ribeiro, que por sua vez, foi nomeado em 1700 para ser juiz e superintendente da Casa da Moeda do Recife.⁷⁹

O pedido sobre a propriedade do ofício foi solicitado, no ano de 1698, pelo neto do proprietário João do Rego Barros (III), homem com pouco mais de 22 anos. Naquele momento, já estava casado e com filhos. Ele argumentava ao rei D. Pedro II, que seu avô teria recebido à mercê em 19 de julho de 1675, através do donativo de 12 mil réis e dos seus serviços “nas guerras do Brasil e Pernambuco mais de trinta anos com boa satisfação”.⁸⁰

Ele afirmava que seu avô teria servido com muito zelo e satisfação e que teria renunciado ao ofício de provedor e juiz da Alfândega de Pernambuco para ele, através de um requerimento, através do qual afirmava ser indicado ao ofício o filho mais velho de Francisco do Rego Barros, seu único filho.⁸¹

Em uma reunião do Conselho Ultramarino sobre o pedido, foi reafirmada a renúncia do proprietário em favor do seu neto, que foi feita através do governador de Pernambuco, Caetano de Melo e Castro. Sendo definido que o rei fizesse mercê do ofício, visto ser “considerado o direito que tem a ele”.⁸²

Em janeiro de 1699, o ofício de provedor voltou a ser exercido pela Família Rego Barros, por João do Rego Barros (II), sobrinho do proprietário homônimo, o qual ficou à frente da instituição durante a menoridade de João do Rego Barros (III). Abaixo, segue a sequência

⁷⁸ Recife, 23 de setembro de 1688. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei D. Pedro sobre o falecimento do governador da dita capitania, Fernão Cabral, e que o Bispo, D. Matias de Figueiredo e Melo assumiu o dito cargo. AHU_ACL_CU_015, Cx. 14, D. 1461.

⁷⁹ GODOY, José Eduardo Pimentel de. op. cit., 2002. p. 23 e 24.

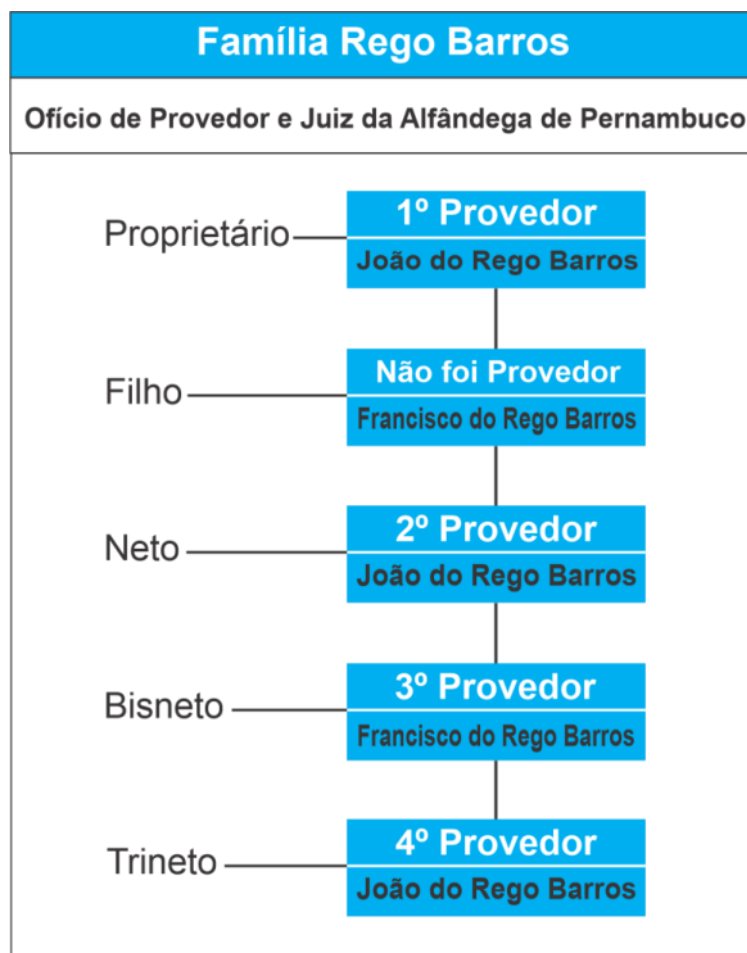
⁸⁰ Lisboa, 28 de novembro de 1698. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II, sobre o requerimento de João do Rego Barros, pedindo a propriedade do ofício de Provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 18, D. 1763.

⁸¹ Idem.

⁸² AHU_ACL_CU_015, Cx. 18, D. 1763.

dos proprietários do ofício por essa família, o único que não foi proprietário foi o filho daquele que comprou o ofício.

Figura 1: Família Rego Barros e os Provedores da Fazenda Real de Pernambuco.



Fonte: GODOY, José Eduardo Pimentel de. op. cit., 2002.

2.2 JOÃO DO REGO BARROS (III), O NETO (1704-1738)

João do Rego Barros (III), assumiu a propriedade do ofício de provedor em março de 1704. Esteve à frente da instituição durante a Guerra dos Mascates, negando-se a fazer o cerco contra os mascates junto aos olindenses durante o conflito.⁸³ O Provedor João do Rego Barros sempre se fez presente na cobrança da dízima da Alfândega, desde a sua implementação em 1711, até a inclusão desse direito no sistema de contratos, em 1724.⁸⁴ O direito da dízima se

⁸³ MELLO, Evaldo Cabral de. *A Fronda da dos Mazombos: nobres contra mascates*, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo. Ed: 34, 2003. 2º edição. p. 406-407.

⁸⁴ Para uma análise sobre a cobrança da dízima antes da instalação do sistema de contratos, consultar a dissertação: OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit., p. 77-81.

tornou, no século XVIII, um dos tributos mais importantes da Capitania subsidiando vários investimentos e o pagamento de tropas com seu provimento.

Ao chegar, o governador D. Lourenço de Almeida reorganizou a cobrança da dízima, criando diversos oficiais para ajudarem na cobrança do tributo. Vejamos o quadro abaixo:

Quadro 1: Quadro de oficiais criados pelo governador D. Lourenço, para auxiliar na cobrança da dízima da Alfândega de Pernambuco.

Quadro de ofícios criados pelo governador D. Lourenço de Almeida (1716-1719)	
1	Tesoureiro da Dízima (1716)
1	Escrivão da Ementa da Dízima (1716)
2	Feitores da arrecadação da Alfândega
1	Cobrador das rendas da dízima da Alfândega (1716)
1	Juiz da Balança (1719) ⁸⁵

Fonte: Pernambuco, 12 de fevereiro de 1718. Requerimento do serventuário do ofício de feitor da arrecadação da Alfândega da capitania de Pernambuco, José Moreira Ramos, ao rei [D. João V], pedindo para continuar na dita serventia por mais três anos. Anexo: 1 doc. Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 28, D. 2530. Lisboa, 4 de abril de 1718. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre o requerimento do coronel José Pereira Leitão, pedindo a serventia de um dos ofícios de Feitor da alfândega da capitania de Pernambuco, por tempo de três anos. Anexo: 1 doc. Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 28, D. 2535. Lisboa, 26 de agosto de 1716. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre o requerimento de Domingos da Costa de Araújo, pedindo provisão para servir o ofício de tesoureiro da Dízima da Alfândega da capitania de Pernambuco. Anexos: 2 docs. Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 27, D. 2493. Ant. 12 de janeiro de 1718. Requerimento do sargento João Rodrigues Fraga ao rei [D. João V], pedindo provisão para que possa servir, por tempo de três anos, o ofício de cobrador das rendas da dízima da Alfândega de Pernambuco. Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 28, D. 2525.⁸⁶

A década de 1710 foi singular em relação à estruturação de oficiais para atuarem na Provedoria, sendo criados, nesse período, ofícios importantes como os de tesoureiro da dízima, juiz da balança e escrivão da ementa, o que fez com que a cobrança se tornasse mais organizada. Inclusive, com fiscalização em torno da “clareza” sobre as contas. Tanto é que esse Provedor (João do Rego Barros, o neto) foi devassado, em 1718, através de uma devassa especial realizada a pedidos do governador D. Lourenço de Almeida, por falatórios em relação aos desvios dos oficiais da Alfândega. Finalmente, ficou provado que as contas da Alfândega de Pernambuco estavam corretas e que não existiam desvios. O Provedor e os demais oficiais foram inocentados das denúncias.⁸⁷

⁸⁵ Anais da Biblioteca Nacional, 1906, p. 315.

⁸⁶ Quadro retirado de Oliveira, Luanna Maria Ventura dos Santos. op. cit., p. 69.

⁸⁷ No capítulo quatro trataremos dessa querela mais detalhadamente.

O direito da dízima sempre foi um tributo muito rentável e, por isso, os governadores buscavam fiscalizar os desvios e descaminhos que poderiam ocorrer dentro da instituição. Na verdade, os governadores eram os principais “fiscais” e denunciadores em relação aos descaminhos dos direitos da dízima. Alguns governadores foram primordiais em relação a tentativa de melhorar a fiscalização sobre a Alfândega de Pernambuco. Dentre eles, podemos citar: D. Lourenço de Almeida, Duarte Sodré Pereira e Dom Marcos de Noronha. Os três buscaram organizar e fiscalizar mais severamente os erros que estavam acontecendo na Capitania.

D. Lourenço foi primordial na complexificação dos oficiais da Alfândega. Duarte Sodré Pereira adentrou, várias vezes, a jurisdição do Provedor e, por conta disso, foi repreendido pela Coroa. Ele havia chegado ao ponto de cobrar a dízima e enviar ao Reino, sem passar pelo provedor e juiz da Alfândega João do Rego Barros, o neto.⁸⁸ Além de travar uma briga pessoal com esse Provedor em torno da construção de uma nova Alfândega de Pernambuco.⁸⁹

A Alfândega de Pernambuco, na década de 1730, localizava-se em um trapiche alugado, pertencente ao Conde de Sodomil, vice-rei da Índia, o qual despendia todos os anos o valor de 350 mil réis à Fazenda Real.⁹⁰ A Alfândega foi transferida de lugar por diversas vezes, passando de Olinda para o Recife no início do século XVIII. A Alfândega na Vila do Recife, já esteve em vários edifícios, desde um armazém usado pelos holandeses, para o trapiche de Costa⁹¹ que não era apropriado, para somente depois ir para o trapiche do Conde, em 1724.⁹²

O conflito em torno da construção de uma nova Alfândega de Pernambuco perdurou por vários anos e tornou-se um problema entre o Provedor da Fazenda Real e o Governador Duarte Sodré. O primeiro queria que se comprasse o trapiche do Conde de Sodomil (Pedro Mascarenhas) e o segundo queria construir a Alfândega dentro do Forte do Matos.

Após anos de conflitos e desentendimentos entre essas duas autoridades, a Coroa desistiu de construir um edifício para a Alfândega de Pernambuco.⁹³ Essa atitude foi justificada pela exaustão das contas da Aduana pernambucana, permanecendo no mesmo edifício alugado. Permanência que, em parte, se explica pela visualização das contas. Durante a primeira metade

⁸⁸ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. op. cit., 2016. p.167.

⁸⁹ Idem.

⁹⁰ Idem.

⁹¹ Retornaremos para essa discussão no próximo capítulo.

⁹² Ibid. p. 26-38.

⁹³ Lisboa, 27 de janeiro de 1744. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V], sobre o Forte do Matos, solicitada pelos padres da Congregação do Oratório de São Felipe Néri, e acerca das obras de que necessita a Alfândega da capitania de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 60, D. 5100.

do século XVIII as contas da capitania estarão sempre exauridas e a balança econômica deficitária.⁹⁴

A Alfândega de Pernambuco permaneceu no edifício alugado do Conde de Sodomil, onde eram gastos todos os anos valores referentes a sua locação. Também será constante a tentativa de construir uma “nova alfândega para Pernambuco”, praticamente durante todo o século XVIII, esse será um dos maiores problemas da Alfândega: sua estrutura.

João do Rego Barros chegou a entrar com uma licença pedindo para desanexar o ofício de juiz da Alfândega de Pernambuco do de provedor e renunciá-lo para seu filho, em 1731. No entanto, ele seguiu exercendo ambas as funções até a sua morte.⁹⁵ Provavelmente, o rei não autorizou a separação dos ofícios.

O ano de 1738 foi marcante em relação às mudanças ocasionadas dentro da Fazenda Real e da Alfândega de Pernambuco. Após anos de brigas entre o Provedor e o governador Duarte Sodré Pereira, em relação à construção da nova Alfândega de Pernambuco, que foi abortada pelas deficiências financeiras da Aduana, ambos foram substituídos posteriormente às suas mortes no ano de 1738.

O novo governador, Henrique Luiz Vieira Freire de Andrade⁹⁶, assumiu o governo quase dez anos depois de Duarte Sodré. A substituição do provedor João do Rego Barros (neto) se deu por motivo de força maior, visto que ele só saiu do cargo depois de sua morte, findando um longo período à frente da Fazenda pernambucana.

2.3 FRANCISCO DO REGO BARROS (II), O BISNETO (1738-1750)⁹⁷

O novo Provedor da Fazenda, Francisco do Rego Barros, bisneto do primeiro João do Rego Barros, o qual solicitou ao rei o direito de herança do ofício. Francisco do Rego Barros ficou à frente da Provedoria e da Alfândega de Pernambuco por vários anos, justamente o período em que mais temos ausência de documentação sobre essas duas instituições. Existe

⁹⁴ Idem.

⁹⁵ 11/09/1731. Registro Geral de Mercês de D. João V, liv.20, f.128. In: <http://digitarq.arquivos.pt/details?id=7349292>. João do Rego Barros era da ordem de Cristo. <http://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=7757946>.

⁹⁶ O governador da Capitania de Pernambuco serviu de 24 de agosto de 1737 até janeiro de 1746. Sua nomeação foi feita por patente de 23 de março de 1737. BARBOSA, Virginia. *Governadores e Presidentes da província de Pernambuco*. Fundação Joaquim Nabuco. Acessado em 17 de abril de 2020, às 17:42 min. In: http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/images/stories/pdf/gov_e_pres_colonia.pdf.

⁹⁷ Também era da ordem de cristo: <http://digitarq.arquivos.pt/details?id=7683655>, teve de filho Sebastião Antônio de Barros e melo e João do Rego Barros <http://digitarq.arquivos.pt/details?id=7652820>.

uma lacuna em relação à documentação sobre a prestação de contas da Provedoria, pois estas não eram enviadas com tanta frequência como ocorria na gestão do pai do Provedor.

Antes de morrer, seu pai remeteu ao Reino uma prestação de contas detalhada sobre os contratos e seus rendimentos do ano de 1738, com o nome dos respectivos contratadores e os valores recebidos. Além de expor as receitas da Provedoria, também mandou uma relação de despesas dos contratos administrados pela Provedoria e todos os valores dos pagamentos dos ordenados pagos pela instituição.⁹⁸

Por fim, ficava evidente que a Provedoria de Pernambuco, somando todas as rendas reais, exceto a dízima, rendeu 24:756\$372 réis, enquanto as despesas foram de 34:525\$700 réis, o que provocou um déficit de 9:760\$328 réis. O documento foi assinado por Miguel Correia Gomes, escrivão da Fazenda Real, comprovando que, no fim de do período em que João do Rego Barros esteve à frente da Provedoria, ela já estava no vermelho.⁹⁹ No despacho anexo a esta documentação, o Conselho Ultramarino solicitava que fosse enviada a relação referente a todos os anos e que também fosse remetida a “relação da receita e despesa do rendimento da Alfândega”, a qual foi omitida dessa prestação de 1738.¹⁰⁰

O primeiro documento em que encontramos Francisco do Rego Barros à frente da Provedoria é datado do dia 14 de agosto de 1739, relacionado à inclusão de um engenho na lista de pensões.¹⁰¹ No mesmo ano, localizamos a primeira prestação de contas da Provedoria com Francisco do Rego Barros. Nela é possível verificar um detalhamento muito expressivo dos contratos da Capitania que eram “administrados” pela Provedoria de Pernambuco. Através desse documento foi possível identificar que eles classificavam esses contratos de três formas: os contratos reais da Provedoria, os contratos que foram do senado da câmara de Olinda e os contratos da Alfândega.

⁹⁸ Todos os três contratos dos escravos aparecem nessa lista, a exceção da dízima. O que possibilita interpretarmos que os direitos dos escravos eram administrados pela Provedoria e não pela Alfândega. Talvez a alfândega dos escravos fosse gerenciada pela Provedoria já que o Juiz da Alfândega também era provedor. Existe um imbricamento na administração dessas duas instituições. Recife, 6 de fevereiro de 1738. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre remessa de relação anual dos contratos, rendas e despesas existentes na dita Provedoria. Avulsos de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 51, D. 4502.

⁹⁹ Idem.

¹⁰⁰ Idem. No mesmo ano de 1738, o provedor também remeteu a lista de alguns recibos (conhecimento) que faltavam para fechar as contas do almoxarife Antônio Torres Bandeira, os quais são contados por frotas. AHU_ACL_CU_015, Cx. 52, D. 4543.

¹⁰¹ Ant. 14 de agosto de 1739. Requerimento do Capitão Pedro Pimentel de Luna ao provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, pedindo informar ao governador da mesma, Henrique Luís Freire de Andrade, não constar do Foral o seu engenho Matapagipe, Invocação Nossa Senhora da Esperança, da freguesia do Cabo, a fim de diminuir a pensão que deve pagar, tendo em vista as grandes despesas que fez para sua reedificação. Avulsos de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 54, D. 4672.

Os contratos reais da Provedoria de Pernambuco eram compostos pelos dízimos reais, contrato das pensões, vintena do peixe e passagem dos rios, contrato das aguardentes da terra e o “contrato da imposição posta nos escravos que se despacham para as minas do ouro do Rio de Janeiro”.¹⁰²

Os cinco contratos que compunham os rendimentos que foram do senado da Câmara de Olinda, posteriormente administrados pela Provedoria, foram transferidos: o subsídio das carnes, o subsídio do açúcar, o contrato das garapas, o subsídio do tabaco e, por fim, o “contrato dos vinhos e aguardentes que vêm de mar em fora”. O contrato dos vinhos, no final do século XVIII, passa a ser um rendimento da Alfândega.¹⁰³

Finalmente, a categoria dos contratos da Alfândega era composta por quatro contratos: a dízima da Alfândega, a dízima dos navios soltos, o direito de entrada de 3\$500 réis dos negros vindos da Costa da Mina e o de 1\$000 réis por cabeça vindo da Costa da Mina.¹⁰⁴

A soma dessas três categorias eram os rendimentos que compunham as Receitas da Fazenda Pernambucana. Através dessa classificação, conseguimos demonstrar que a Alfândega era um órgão administrativo dentro da Provedoria e que ela era administrada pelo Provedor, mas que suas rendas não se misturavam aos direitos reais de Pernambuco (Provedoria). Existia uma escrituração à parte dessa instituição e um prédio onde se executava sua administração.

Em relação à Provedoria de Pernambuco, a classificação dos contratos serve para compreender quais direitos compunham as rendas da Capitania. Em relação às “provedorias subalternas”, as prestações de contas eram enviadas separadamente. Este documento, datado de agosto de 1739, por exemplo, trouxe a prestação de contas da Fazenda Paraibana, mas suas receitas não entram nas contas de Pernambuco.

A segunda prestação de contas de Francisco do Rego Barros foi feita em agosto de 1741. Nela foram enviados os dados dos contratos arrematados na Provedoria, conjuntamente às propinas dos ministros do Conselho Ultramarino, os quais ganhavam das arrematações dos contratos. Infelizmente, o documento contém diversas partes ilegíveis, impossibilitando uma análise mais aprofundada sobre a situação das contas da Provedoria e da Alfândega. No

¹⁰² Recife, 27 de novembro de 1739. Carta do Provedor da Fazenda Real de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, ao rei [D. João V], em resposta à provisão de 2 de abril de 1739, sobre os rendimentos das arrematações dos contratos reais naquela capitania. *Avulsos_BRASIL_AHU_ACL_CU_003*, Cx. 7, D. 676.

¹⁰³ Para mais informações sobre a transferência dos contratos da Câmara para a Provedoria, consultar a dissertação: LISBOA, Breno Almeida Vaz. *Uma elite em crise: a açucarocracia de Pernambuco e a Câmara Municipal de Olinda nas primeiras décadas do século XVIII*. Dissertação. (Programa de Pós-graduação em História) UFPE, Recife. 2001.

¹⁰⁴ *AHU_ACL_CU_003*, Cx. 7, D. 676.

despacho feito no Conselho, em dezembro de 1744, ficou exposto que houve uma diminuição “no preço do ouro na casa da moeda”, ordenando-se ao Provedor que tomasse ciência da situação. Mais uma vez, a Provedoria pernambucana estava em déficit em relação às suas receitas.¹⁰⁵

A situação de déficit financeiro na Provedoria de Pernambuco era tão grande que, em 1743, o Provedor informava ao rei que tinha recebido as fardas para as tropas (casacas, calças, camisas, vestia, chapéus, meias etc.) no valor de 10:240\$060 réis, mas informava ao rei D. João V que não poderia remeter a importância, visto não haver receita em caixa para enviar.¹⁰⁶

Outra prestação de contas da Provedoria – e a primeira sobre a Alfândega de Pernambuco – só foi feita em fevereiro de 1743. Depois de o rei enviar novamente a ordem régia reforçando a necessidade de enviar anualmente a relação “dos rendimentos dos contratos, e despesas dessa Capitania”.¹⁰⁷ Ainda assim, o envio recorrente das relações jamais foi a prática padrão de Francisco do Rego Barros.

À relação do rendimento da Alfândega, deu-se o nome: “Relação do rendimento do contrato da dízima da Alfândega, que se administra por esta Provedoria de Pernambuco, e das despesas que com o produto do dito rendimento anualmente se faz”.¹⁰⁸ Nela podemos perceber que a Alfândega de Pernambuco estava submissa à Provedoria, por isso, é tão complexo explicar a linha tênue entre uma e outra, justamente pelo fato de o ofício de provedor e o ofício de juiz da Alfândega estarem unidos.

Na prestação de contas, aparecem, inclusive, os valores pagos aos oficiais das duas instituições. Vejamos:

¹⁰⁵ Recife, 22 de agosto de 1741. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre remessa das propinas pertencentes aos ministros do Conselho Ultramarino e dos contratos arrematados na Provedoria desta capitania. Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 57, D. 4898.

¹⁰⁶ Recife, 28 de março de 1743. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre ter recebido as fardas para as tropas, não remetendo a importância delas por não haver receita. Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 59, D. 5035.

¹⁰⁷ Ant. agosto de 1743. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo relações do rendimento dos contratos e despesas da dita capitania e da receita e despesa do rendimento da Alfândega. Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 59, D. 5065.

¹⁰⁸ Idem.

Quadro 2: Oficiais da Provedoria e Alfândega ordenados em 1743.

Provedoria	Ordenados	Alfândega	Ordenados
Provedor	350\$000	Tesoureiro da dízima	200\$000
Escrivão da Fazenda	250\$000	Juiz da balança da Alfândega	150\$000
Três oficiais da casa dos contos (Vedoria)	800\$000	Escrivão da Abertura, despacho e Alfândega	120\$000
Almoxarife	300\$000	Escrivão da Emenda	100\$000
Escrivão do almoxarifado e Alfândega	30\$000	Escrivão da balança	80\$000
Armeiro dos armazéns das armas	50\$000	Feitor (1.)	80\$000
Ao Almoxarife de tesoureiro de novos direitos	20\$000	Feitor (2.)	80\$000
Escrivão dos novos direitos	20\$000	Guarda da Alfândega	50\$000

Fonte: Ant. agosto de 1743. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo relações do rendimento dos contratos e despesas da dita capitania e da receita e despesa do rendimento da Alfândega. Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 59. D. 5065.

Seguindo a ideia de junção das duas instituições, a Coroa queria que os valores da dízima fossem expostos separadamente e com a clareza necessária. Na relação da dízima, ficou demonstrado que o seu rendimento em um ano foi de 48:000\$000 (réis)¹⁰⁹ e que a despesa foi de 39:192\$200, o que daria um superávit de 8:807\$200 para a imposição da dízima.¹¹⁰

¹⁰⁹ O direito da dízima da Alfândega estava sendo cobrado através do sistema de contratos. O contratador do triênio de 1742-1744 era Pedro Rodriguez Godinho, o qual havia arrematado no Conselho Ultramarino no valor de 48:000\$000 réis anuais. Idem.

¹¹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 59. D. 5065.

No entanto, o Provedor informava ao rei que o que sobrou da dízima, 8:807\$200 réis, foi utilizado na assistência das naus do comboio da frota do Porto, com a paquete do rei que fazia expedições na Ilha de Fernando de Noronha e o restante foi desprendido com as despesas com a mesma Ilha, tudo isso sem discriminar os valores de cada uma das ações. A relação feita pelo rendimento da Provedoria englobava vários contratos, inclusive os dos escravos, cujas receitas, resumindo, chegaram a 17:503\$146 réis, e as despesas do rendimento estavam na cifra de 35:334\$300 réis, o que dava um déficit de 17:831\$154 réis no ano de 1742.¹¹¹

Porém, o Provedor ocultou desta relação os rendimentos dos seguintes contratos: “das garapas, a de fabrico do tabaco, o do subsídio do açúcar, do subsídio das carnes e o subsídio dos vinhos e águas ardentes”. O Conselho Ultramarino se queixava, no despacho, sobre as despesas feitas na Provedoria, visto que o Francisco do Rego Barros não enviava as cópias das ordens régias que permitiam fazer aquelas despesas discriminadas que eram necessárias para conferir.

Por fim, diziam que “têm sido inúteis as relações que remeteu; e se lhe ordena que com efeito cumpra-se a primeira ordem que lhe foi para remeter estas relações, e as mandar com as clarezas ordenadas, às se procedera contra ele como for razão. Lisboa de agosto de 1743”.¹¹² Nesse trecho, percebemos a desconfiança relacionada às contas do Provedor e à clareza das suas relações e até uma ameaça de se proceder contra ele, caso não cumprisse as ordens régias de prestação de contas.

No mesmo ano, foi enviada ordem régia questionando a falta de observação sobre as ordens e as ausências dos contratos questionados pelo Conselho Ultramarino, dizendo ainda que, caso ele não enviasse as relações “com as clarezas ordenadas, aliais se procederá contra vós como for razão”. Podemos perceber que a ordem foi feita seguindo o despacho do Conselho Ultramarino.¹¹³

Em 9 de outubro de 1744, Francisco se defendeu dos questionamentos feitos pelo rei em relação às ausências de prestações de contas, à falta de detalhamento dos contratos supracitados e sobre as ordens régias para os gastos que estavam sendo feitos pela Provedoria. Segundo ele, na prestação de contas, ele teria mandado “compreender todos os contratos e rendas reais, como

¹¹¹ Idem.

¹¹² AHU_ACL_CU_015, Cx. 59, D. 5065.

¹¹³ Recife, 9 de outubro de 1744. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre a falta de observância da ordem que manda remeter o rendimento dos contratos das garapas, dos subsídios do tabaco, carnes, açúcar, vinhos e aguardentes e as despesas da dita capitania, e acerva da receita e despesa do rendimento da Alfândega. AHU_ACL_CU_015, Cx. 61, D. 5199.

também as despesas que com elas se fazem [...]”. Em relação à ausência das ordens sobre as despesas, dizia que enviava todas através de uma certidão feita pelo escrivão da Fazenda e que ele nunca praticaria essas despesas arbitradas “se essas não tivessem por si a generalidade da praxe e a aprovação de Vossa Majestade”. Dessa forma, ele comprova os gastos feitos através dessas ordens, porém ele fez uma prestação de contas muito sintética, sem discriminar os ganhos e gastos dos contratos questionados.¹¹⁴

O novo contratador da dízima do período, Pedro Rodrigues Godinho, também reclamou ao rei sobre a observação na descarga dos navios no porto de Pernambuco e na Paraíba, indiretamente, sobre os procedimentos do Provedor de Pernambuco que, para auxiliar em seu período de contrato e controlar os procedimentos nas alfândegas, criou os “capítulos para a boa arrecadação da Fazenda Real de Pernambuco e Paraíba”, que foi construído com base no Foral das alfândegas do Reino, no intuito de aumentar a arrecadação da dízima.¹¹⁵ Vejamos os capítulos.

O primeiro capítulo organiza a chegada do navio nos portos, sobre a necessidade de fechar as escotilhas das embarcações que é o local onde ficava guardada a carga, trancada à chave. Assim que uma embarcação chegasse deveriam ir até ela os guardas do contrato. A chave deveria ser entregue ao provedor da Fazenda Real que também era juiz da Alfândega para realizar a descarga da carga até a Alfândega.¹¹⁶ O segundo, corresponde ao processo da descarga no qual era proibido o uso de catraias, que eram embarcações pequenas, no período da descarga, caso se descumprisse, esses poderiam ser apreendidos e queimados.¹¹⁷

O terceiro tópico continua abordando o tema da descarga, durante a qual nenhuma pessoa sem ordem do Provedor poderia ir a bordo do navio e, caso fosse, deveria levar consigo o guarda do contrato da dízima. Podendo gerar punição em caso de desobediência a essas determinações. No quarto capítulo, expunha-se que, assim que as fazendas saíssem da embarcação, deveriam ir diretamente para o cais da Alfândega, sem poder seguir nenhum outro percurso, caso contrário, as penalidades estavam previstas pelo capítulo 20.¹¹⁸

¹¹⁴ Idem.

¹¹⁵ Além dos capítulos, há o contrato. Ant. 23 de janeiro de 1744. Requerimento dos contratadores da dízima da Alfândega da capitania de Pernambuco, Pedro Rodrigues Godinho, e seus sócios, ao rei [D. João V], pedindo ordem para que o provedor da Fazenda Real [Francisco do Rego Barros], cumpra e observe os capítulos regulados pelo foral das alfândegas do Reino, a qual apresenta por escrito. AHU_ACL_CU_015, Cx. 60. D. 5099.

¹¹⁶ Idem.

¹¹⁷ Idem.

¹¹⁸ Idem.

O quinto dispositivo, explicava o processo do despacho das fazendas dentro da Alfândega, onde elas seriam avaliadas através da pauta. O oficial que determinava era o feitor da Alfândega, junto ao feitor do contrato. No sexto, ficava determinado que só se dariam livres de direitos os capitães e mestres que tornassem viagem àquele porto se o contratador concordasse com o Provedor para evitar que se fraudassem os direitos.

Fica exposto, no capítulo sete, o controle sobre as liberdades em despachar os que tinham privilégio, como os religiosos, governadores e mais ministros. Para isso, os bilhetes dessas autoridades deveriam ser assinados pelo Provedor, mas também pelo contratador. A oitava e última parte aponta a necessidade de se fiscalizar os quartéis, fortalezas e mais casas de pastagem, mas também qualquer outro local onde fosse registrada denúncia de descaminho ou quando o contratador solicitasse. Todas elas foram feitas e assinadas por Pedro Rodrigues Godinho.¹¹⁹

Cogitamos que tais capítulos fizeram com que a Coroa tivesse ainda mais desconfiança sobre o Provedor da Fazenda de Pernambuco, o qual estava sendo observado pelo Conselho Ultramarino, em relação às suas prestações de contas incompletas e não periódicas. Muito provavelmente, todos esses indícios fizeram com que a Coroa de D. João V, atentasse mais diretamente à Capitania de Pernambuco e sua administração, ao mesmo tempo em que as contas estavam sendo revisadas não só em Pernambuco, mas também na Fazenda Real da Paraíba. A década de 1740, como podemos perceber, é marcada por muitas investigações e acertos de contas dos almoxarifes e provedores da Fazenda, investigações tratadas pelo historiador Mozart Menezes em sua tese.¹²⁰

Com isso, Francisco do Rego Barros começou a mudar seu comportamento à frente da Alfândega de Pernambuco. Percebemos, após a ameaça do rei sobre a ausência de prestação de contas, o Provedor começou a exercer o ofício de juiz da Alfândega de uma forma diferente na Capitania. Passou, dali em diante, a fiscalizar com mais severidade as fazendas da dízima e a chegada de navios estrangeiros no território da Capitania.

Outro exemplo do novo procedimento foi a apreensão de fazendas sem selo,¹²¹ em 1743 e 1744. Tema que, até então, não havia sido enviado em forma de processos por Pernambuco.

¹¹⁹ Idem.

¹²⁰ MENEZES, Mozart Vergetti de. *Colonialismo em ação: Fiscalismo, Economia e Sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

¹²¹ Avulsos de Pernambuco. Recife, 2 de setembro de 1743. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, ao rei D. João V, sobre a apreensão que fez nas fazendas que na Alfândega da dita capitania se achavam sem selo. AHU_ACL_CU_015, Cx. 59, D. 5071. Recife, 24 de outubro de 1744.

Questão que se repete em relação à prestação de conta sobre a ausência de arrematação do contrato dos escravos que entravam na Alfândega vindos da Costa da Mina, em 1744.¹²²

2.4 D. MARCOS DE NORONHA X FRANCISCO DO REGO BARROS: A REORGANIZAÇÃO DAS CONTAS DA FAZENDA REAL E ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO (1746-1749)

O governo de Henrique Luiz Vieira Freire de Andrade findou em janeiro de 1746, o novo governador, D. Marcos de Noronha, havia sido nomeado em 12 de novembro de 1745, talvez estrategicamente, pelo Conselho Ultramarino, iniciando seu governo na Capitania de Pernambuco em 25 de janeiro de 1746.¹²³

Antevendo a possibilidade de ser suspenso em suas funções, o Provedor solicitou ao rei que seu filho mais velho, João do Rego Barros, o bisneto, pudesse exercer o ofício conjuntamente ao seu pai, para poder aprender o ofício do qual seria herdado, assim como seu pai João do Rego Barros (o neto) fez com ele. O rei D. João V solicitou a opinião do novo governador sobre o requerimento. Ele expôs que o filho do atual Provedor era um homem inteligente e capaz e que, se ele fosse treinado por seu pai, no exercício da função de provedor, pegaria a prática que o ofício necessitava, visto ser uma função muito dinâmica e com um fluxo de movimentação muito intenso.¹²⁴

O rei, após a resposta do Governador, autorizou que João do Rego Barros exercesse o ofício com o seu pai e, em caso de impedimento, poderia substituí-lo. Parece que essa foi uma estratégia traçada pela família para não perder o cargo caso o titular do ofício fosse afastado. Tudo começaria a mudar com o governo de D. Marcos de Noronha.

Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros ao rei D. João V, sobre queixas feitas por José Camelo Pessoa, pela execução que lhe fez pela Fazenda Real seu filho Caetano Camelo, e ainda dos negociantes que tiveram fazendas apreendidas por acharem-se sem selo. AHU_ACL_CU_015, Cx. 61, D.5216.

¹²² Recife, 27 de setembro de 1744. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, ao rei D. João V, sobre os motivos de não ter dado cumprimento à ordem de 3 de março de 1736, para pôr editais e receber lances nas arrematações dos contratos. AHU_ACL_CU_015, Cx. 60. D. 5175.

¹²³ D. Marcos de Noronha e Brito, governou Pernambuco de 25 de janeiro de 1746 até 5 de maio de 1749. *Governadores e Presidentes de Província*, FUNDAJ. In: http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/images/stories/pdf/gov_e_pres_colonia.pdf.

¹²⁴ Recife, 3 de abril de 1746. Carta do governador da capitania de Pernambuco, conde dos Arcos. D. Marcos José de Noronha e Brito, ao rei [D. João V], sobre informar a pretensão do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, que quer passar o cargo a seu filho, João do Rego Barros. AHU_ACL_CU_015, Cx. 63. D. 5357.

O secretário de Estado, Marco Antônio de Azevedo Coutinho, questionava o governador, em 1748, sobre as omissões da Provedoria, sobre a ausência do envio do dinheiro referente à dízima para o Reino, a mais de 11 anos, “o resto dos quarenta mil cruzados, que em cada um ano se deveriam remeter do rendimento do contrato da dízima”.¹²⁵

Foram três ordens registradas sobre o envio do dinheiro da dízima de Pernambuco para o Reino, com o intuito de “provimento das munições, que eram necessárias para a defesa dessa Capitania [...]”.¹²⁶ A primeira ordem régia data de 25 de abril de 1722, nela era ordenado o envio “todos os anos” de 30 mil contos “em dinheiro do produto do rendimento da dízima da Alfândega, por ser sua principal aplicação para a conservação dessa mesma conquista”.¹²⁷

A segunda ordem foi de 7 de agosto de 1724. O rei informava ter recebido o dinheiro enviado da dízima pelo Provedor da época João do Rego Barros, o neto.¹²⁸ A terceira ordem foi de 2 de junho de 1731, enviada para o governador Duarte Sodré, o qual extrapolou sua jurisdição e enviou a parcela de quarenta mil contos para o Reino, sem passar pelo Provedor na Fazenda, o que não poderia ter acontecido. O rei reclamava sobre sua atitude, dizendo que somente ao Provedor pertencia essas “matérias da administração e remessa da Fazenda”.¹²⁹

O governador expunha ao secretário que encontrou várias ordens referentes ao envio dessas remessas, como citamos anteriormente. Segundo ele, eram sempre enviados os valores com pontualidade quando se podia arcar com o rendimento da dízima. Porém, o rei tinha mandado fazer maiores despesas do que o rendimento do contrato, com ordens dadas posteriormente às supracitadas, referentes ao envio dos valores.

Dentre elas estava a de 27 de agosto de 1727, na qual foi determinado o uso do dinheiro da dízima para o pagamento do soldo da infantaria da Praça; e do envio do dinheiro da dízima para a Paraíba dos 20 mil cruzados, quando as contas não fechavam. Assim, “foi preciso suprir com o rendimento do donativo” para enviar a remessa da Paraíba. Em 24 de setembro de 1737, o rei concedeu às tropas de Pernambuco o “vencerpão de munições (sic)”, que também foi retirado do mesmo rendimento. Por fim, o governador perguntava qual dessas despesas deveria ser suspensa, “se há de faltar para se continuar com esta remessa” para o Reino. Podemos perceber que ao rendimento da dízima da Alfândega foram sendo acrescentadas, ao longo das

¹²⁵ Recife, 15 de junho de 1747. Carta do governador da capitania de Pernambuco, conde de Arcos José de Noronha e Brito, ao rei D. João V, sobre omissões da Provedoria da Fazenda Real na remessa do rendimento do contrato da dízima da Alfândega em onze anos. Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 66. D. 5561.

¹²⁶ Idem.

¹²⁷ Idem.

¹²⁸ Idem.

¹²⁹ Idem.

décadas de 1720 e 1730, muitas despesas de seu rendimento, o que provocou uma ausência de remessas desse importante tributo para a Coroa.

Os problemas em torno das remessas para o Reino e o déficit financeiro da Provedoria de Pernambuco também fora objeto de análise de Angelo Carrara, o qual identificou poucas remessas na primeira metade do XVIII, através da Provedoria de Pernambuco. Outro ponto observado pelo historiador foi o déficit financeiro da Fazenda Real pernambucana, sendo este ocasionado pela falta da arrecadação adequada pelos almoxarifes que realizavam as cobranças das receitas dos direitos.¹³⁰

O historiador também expôs que, em 1747, o rei D. João V questionava sobre as omissões das remessas pela Provedoria de Pernambuco, dentre as quais “a de se não haver remetido para essa corte há mais de onze anos o resto dos 40.000 cruzados que em cada um ano se deveriam remeter do rendimento do contrato da dízima da Alfândega desta praça”. O problema dessa falta de remessa foi haver maior despesa do que o rendimento do contrato da dízima.¹³¹

Em 22 de julho de 1748, vamos encontrar uma consulta do Conselho Ultramarino, discutindo sobre a situação das contas de Pernambuco e do rendimento da dízima e sua falta de prestação de contas. A consulta analisou as contas dos tesoureiros da dízima da Alfândega do período dos contratos de 1724 até 1746, com seus rendimentos e despesas. Além do relato de uma reunião do Conde de Arcos, com as demais autoridades da Fazenda e os mais diversos contratadores da Capitania para se discutir como seriam feitos e ajustados os registros dos valores correspondentes às rendas reais e suas prestações de contas na Provedoria.¹³²

Esse documento foi muito elucidativo em relação ao processo de arrecadação da administração fazendária, conjuntamente aos diversos contratadores de direitos reais. Neste documento, podemos perceber que grande parte dos direitos régios da Capitania eram cobrados através de contratos. As autoridades administrativas de Governo e Fazenda faziam o controle sobre estas arrecadações, sendo elas as gestoras para evitar os “descaminhos” dos direitos.¹³³

¹³⁰ CARRARA, Angelo Alves. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil: século XVIII*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2009. p. 113.

¹³¹ Ibid., p. 114.

¹³² Lisboa, 22 de julho de 1748. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V], sobre carta do governador da capitania de Pernambuco, [Conde de Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, relativa à falta de remessa dos rendimentos do contrato da dízima da Alfândega da capitania de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 68, D. 5714.

¹³³ Idem.

Tanto os direitos que eram da Provedoria quanto os da Alfândega eram administrados pelo provedor da Fazenda Real, visto que o controle sobre a fiscalidade e prestação de contas destes direitos ficavam concentrados nas mãos do provedor. Através da mencionada documentação, percebemos que a Alfândega era administrada pela Provedoria e que a dízima era um direito da Alfândega, sendo o tesoureiro responsável por arrecadá-la e prestar contas do direito. No entanto, a prestação de contas era feita com o Provedor. Os direitos dos escravos da Alfândega de Pernambuco não estavam sob a responsabilidade de um tesoureiro específico, portanto, o responsável por receber e prestar contas era o almoxarife da Fazenda Real. Sendo tudo administrado pela Provedoria de Pernambuco na primeira metade do século XVIII.¹³⁴

Podemos falar em uma alfândega e suas dimensões fiscais, mas nunca esquecendo sua especificidade de junção dessas duas instituições que eram imbricadas e, muitas vezes, misturadas em suas jurisdições, visto que as instituições eram administradas por um oficial que se dividia entre elas. Diferentemente das Alfândegas da Bahia e Rio de Janeiro, onde é possível identificar claramente o que cabe à Provedoria e qual é a sua jurisdição e, no mesmo sentido, o que era responsabilidade da Alfândega. A Aduana da baiana prestava contas mais detalhadamente à Coroa portuguesa do que a de Pernambuco, além de demonstrar que era da alçada da Alfândega o controle e prestação de contas da dízima e dos direitos de entrada sobre os escravizados.

Os oficiais da Alfândega de Pernambuco não faziam o detalhamento das contas da instituição, nem da dízima e nem dos escravos. Existe uma ausência de prestação de contas da Provedoria de Pernambuco na primeira metade do século XVIII, quando esteve sob os cuidados da Família Rego Barros. Isso gerou dificuldades para a análise do comércio que passava pela instituição, além de tornar obrigatório o entendimento da Provedoria, para separar as atribuições de cada instituição. Não existe uma Alfândega independente em Pernambuco até se separarem os ofícios de provedor da Fazenda Real do de juiz da Alfândega na Capitania.

Muito provavelmente, isso motivou a reunião feita pelo governador D. Marcos de Noronha, em 12 de março de 1746, para a qual ele chamou ao Palácio das duas torres (sua residência) as seguintes pessoas: O provedor Francisco do Rego Barros, o almoxarife Antônio Torres Bandeira, o tesoureiro da dízima José Rodrigues Ramos e o tesoureiro do donativo

¹³⁴ Lisboa, 22 de julho de 1748. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V], sobre carta do governador da capitania de Pernambuco, [Conde de Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, relativa à falta de remessa dos rendimentos do contrato da dízima da Alfândega da capitania de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 68, D. 5714.

Guilherme de Oliveira. Estas eram as pessoas que controlavam e auxiliavam o Provedor com a arrecadação dos direitos na Capitania.

Note-se que os direitos mais importantes tinham tesoureiros separados e os outros direitos ficavam nas mãos do almoxarife, que cuidava do recebimento dos valores de vários direitos ao mesmo tempo.¹³⁵ Além desses oficiais da administração da Fazenda, que eram do alto “escalão” dos oficiais da instituição, foram convocados todos os contratadores e administradores dos contratos régios da Provedoria e Alfândega, vejamos:

Guilherme de Oliveira e Silva administrador dos **dízimos reais**, o capitão Domingos Ribeiro de Carvalho administrador do **contrato do açúcar**, Francisco Rodrigues da Silva praça administrador do **contrato dos vinhos e água ardentes**, Antônio de Carvalho e Silva administrador das **pensões** que pagam os engenhos das águas ardentes da terra, do subsídio do tabaco, e ventena do peixe, e garapas mestre de campo José Vaz Salgado contratador do novo contrato, que se paga das **caixas e fechos de açúcar** que saem para fora, Manoel Ribeiro de Oliveira administrador do contrato da **dízima** da alfândega.¹³⁶ (grifo da autora).

Podemos perceber que são seis contratos que lidam diretamente com a exportação e importação de gêneros. São eles: (exportação) dízimos reais; açúcar; pensões; e caixas e fechos de açúcar; e (importação) vinhos e aguardentes; e dízima. Todos atuavam dentro da Alfândega conjuntamente aos direitos sobre os cativos, tanto de entrada quando de saída, que nesse período eram administrados pela Provedoria, sem o intermédio de terceiros, por não se encontrarem arrematados e, conseqüentemente, sem contratador.

Tornando à referida reunião, o governador convocou todos para explicar suas modificações em razão de uma melhor arrecadação e administração da Fazenda Real e sobre a criação dos “três cofres”, tema sobre o qual trataremos no próximo capítulo. Segundo ele, a prestação de contas seria feita de uma forma diferente: no cofre referente à dízima da Alfândega, se colheria o rendimento do contrato da dízima, o tesoureiro deste direito seria obrigado a arrecadar durante um mês os valores cobrados, os quais lançaria no último dia do mês, no cofre e no livro da dízima, registrando os valores que cobrou e as pessoas que pagaram pelo tributo.

O cofre referente ao donativo real seria para armazenar o dinheiro desse rendimento, do mesmo modo, o procedimento seria levar os valores cobrados em um dia determinado e lançar da mesma forma, referente ao donativo. Na ocasião, o governador também informava que nesse

¹³⁵ Idem.

¹³⁶ Lisboa, 22 de julho de 1748. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V], sobre carta do governador da capitania de Pernambuco, [Conde de Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, relativa à falta de remessa dos rendimentos do contrato da dízima da Alfândega da capitania de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 68, D. 5714.

livro também deveriam ser registradas as cartas de arrematações dos direitos para servir de lembrança.

O restante dos direitos seriam todos arrecadados pelo almoxarife da Fazenda Real conjuntamente aos contratadores, havendo um cofre específico para guardar os rendimentos e despesas. Além disso, os contratadores e administradores dos contratos poderiam cobrar esses rendimentos, porém depois tinham que entregar ao almoxarife da Fazenda Real.

Todos os valores recebidos durante um mês eram entregues ao almoxarife, que deveria, todos os meses, levar esse dinheiro para o cofre do almoxarifado, registrando no livro do almoxarife todas as pessoas a quem se cobrou a importância e o rendimento desses contratos através de dinheiro, fazendas, “escravos, novos direitos de provimentos, cartas de seguro [...]”, tudo precisava ser registrado com o devido detalhamento. Este livro do almoxarife deveria ser feito duplicado, sendo um deles enviado para a Coroa através das frotas e, a prestação de contas, deveria ser enviada em “todas as frotas para Portugal como majestade ordena”.

Existia, ainda, outro cofre administrado pelo oficial que guardava o dinheiro do rendimento das casas da ponte, o valor arrecadado deveria também ser colocado mensalmente no cofre.¹³⁷

Os contratadores e administrantes deveriam estar cientes de que só deveriam abrir os cofres na presença dos três oficiais que possuíam as chaves, que poderiam ser o provedor, o governador, o almoxarife e, para o cofre da dízima e do donativo, seus determinados tesoureiros.¹³⁸ O governador ainda expunha que para:

Evitar qualquer descaminho que possa haver na fazenda de majestade e obviar as murmurações do povo. He preciso que eles ditos administradores e contratadores sejam cientes desta determinação, e se obriguem por termo assinado de não pagarem a aos almoxarifes, e tesoureiros em outra forma se não na boca dos cofres onde serão obrigados a dar os seus pagamentos aos quartéis vencidos sobre pena de que obrando o contra ainda que mostrem ter pago em [...] dele poderão ser executados como se não houvessem feitos, e que sendo visto e ouvido pelos ditos contratadores, e administradores, e almoxarifes e tesoureiros por eles foi dito que eram ententes se observar-se a referida forma de arrecadação que pelo presente termo se obrigavam a fazer os pagamentos nos tempos devidos a boca do cofre [...].¹³⁹

¹³⁷ Lisboa, 22 de julho de 1748. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V], sobre carta do governador da capitania de Pernambuco, [Conde de Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, relativa à falta de remessa dos rendimentos do contrato da dízima da Alfândega da capitania de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 68, d. 5714.

¹³⁸ Para mais explicações no próximo capítulo, sobre os cofres.

¹³⁹ Lisboa, 22 de julho de 1748. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V], sobre carta do governador da capitania de Pernambuco, [Conde de Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, relativa à falta de remessa

Podemos perceber após essa reunião que o controle sobre os rendimentos recebidos pela Alfândega e pelos contratos régios da Capitania passariam por uma mudança de costume. O protocolo de arrecadação e prestação de contas se tornou mais rígido, pois os valores dos contratos e rendimentos só poderiam ser entregues dentro da Provedoria, local onde ficavam os cofres, inclusive o da dízima. Mais tarde trasladado pelo governador, retirando-o da Alfândega para a Casa dos Contos.

O governador ganhou permissão da Coroa para fiscalizar os tesoureiros e o almoxarife, mas por trás dessa intensificação no controle fiscal sobre esses contratos, o poder do Provedor foi enfraquecido, perdendo ele parte de sua jurisdição na administração fazendária que antes não tinha interferência direta do governador. No entanto, a ausência de prestações de contas e do envio de receitas para a Corte fez com que ele perdesse o controle exclusivo sobre a administração, sendo o governador seu maior fiscal e, talvez possamos dizer, seu maior carrasco.

Anexada à documentação da reunião do Conselho, encontramos uma prestação de contas dos tesoureiros da dízima da Alfândega dos anos de 1724-1746, as quais serviram para analisarmos os históricos da dízima da Alfândega da Capitania, conjuntamente a outras cartas enviadas pelo governador, que detalhou esse rendimento de uma forma nunca declarada pelos provedores da Fazenda de Pernambuco.

Após os envios das cartas do governador expressando sua desconfiança em relação às contas da Provedoria e Alfândega de Pernambuco, alguns oficiais da Fazenda começaram a ser investigados e posteriormente presos.¹⁴⁰ O almoxarife Mariano de Almeida Gouveia foi preso por razão das suas contas.¹⁴¹ Após o episódio, solicitou ao rei o envio dos dados. Ele seria transferido para o Limoeiro, mas acabou falecendo na cadeia do Recife, “de um acidente apoplético”.¹⁴² Suas contas foram enviadas para o Reino e, ao serem analisadas pelas

dos rendimentos do contrato da dízima da Alfândega da capitania de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 68, d. 5714.

¹⁴⁰ Lisboa, 22 de julho de 1748. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V], sobre carta do governador da capitania de Pernambuco, [Conde de Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, relativa à falta de remessa dos rendimentos do contrato da dízima da Alfândega da capitania de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 68, d. 5714.

¹⁴¹ Ele devia a Fazenda Real 48:724\$426 réis ao Rei. Ele exerceu o ofício de 22 de setembro de 1738 a 30 de setembro de 1741.

¹⁴² Pernambuco, 28 de abril de 1749. Carta do [ouvidor-geral da capitania de Pernambuco], Francisco Pereira de Araújo, ao rei [D. João V], sobre devassa tirada dos descaminhos da Fazenda Real, cometidos pelo almoxarife Mariano de Almeida e Gouveia e o escrivão Manoel de Mira Vidigal. AHU_ACL_CU_015, Cx. 69, D. 5838.

autoridades da Fazenda, foi comprovado que existiam muitos “erros” e muitas notas “falsas” nas prestações de contas.¹⁴³

O ouvidor escolhido para proceder a devassa sobre o almoxarife e seu escrivão da Fazenda Real, Manoel Mira Vidigal, foi o magistrado Francisco Pereira de Araújo, que exercia o cargo de ouvidor da Capitania. Durante o período da devassa, surgiu uma sentença para enviar o escrivão e o almoxarife para a prisão do Limoeiro, localizada no Reino. Como já expusemos, o almoxarife acabou falecendo, no entanto, o escrivão foi enviado para o Reino, através de uma Nau de Guerra, em 1749.¹⁴⁴

Depois de todo o processo feito sobre o caso do Almoxarife, o rei enviou carta ao provedor em exercício, Francisco do Rego Barros, informando-o:

Faço saber a vós Francisco do Rego Barros, provedor da Fazenda Real de Pernambuco; que por ser informado, que na arrecadação de minha fazenda vos não aplicais com aquela atividade que convém, satisfazendo-vos com qualquer razão que se vos dê para se não fazerem nas contas dos tesoureiros, e almoxarifes as averiguações que são precisas, a fim de se descobrirem, e atalharem os danos da mesma Real Fazenda. Sou servido mandar-vos advertir por resolução de vinte de fevereiro deste presente ano em consulta do meu Conselho Ultramarino; que cuides seriamente na vossa obrigação em evitares os descaminhos a que pode dar causa a vossa frouxidão, e descuido. El rei [...] 11 de março de 1748.¹⁴⁵

Foi exatamente após o aviso feito pelo rei que Francisco do Rego Barros entrou em estado de alerta. Ele estava sendo observado e seu comportamento conivente – não querendo combater o descaminho e, inclusive, talvez até compartilhando do ato ilícito – implicará consequências irreversíveis.

No ano de 1750, Francisco do Rego Barros foi afastado do ofício de provedor da Fazenda Real e juiz da Alfândega. O afastamento foi parte dos trâmites iniciais do processo de devassa sobre a sua atuação do Provedor afastado e a ação dos oficiais da Casa dos Contos, diretamente ligados ao ofício. Após o Provedor ser impedido de exercer os ofícios, quem

¹⁴³ Pernambuco, 28 de abril de 1749. Carta do [ouvidor-geral da capitania de Pernambuco], Francisco Pereira de Araújo, ao rei [D. João V], sobre devassa tirada dos descaminhos da Fazenda Real, cometidos pelo almoxarife Mariano de Almeida e Gouveia e o escrivão Manoel de Mira Vidigal. AHU_ACL_CU_015, Cx. 69, D. 5838.

¹⁴⁴ Idem.

¹⁴⁵ Pernambuco, 28 de abril de 1749. Carta do [ouvidor-geral da capitania de Pernambuco], Francisco Pereira de Araújo, ao rei [D. João V], sobre devassa tirada dos descaminhos da Fazenda Real, cometidos pelo almoxarife Mariano de Almeida e Gouveia e o escrivão Manoel de Mira Vidigal. AHU_ACL_CU_015, Cx. 69, D. 5838. f. 0236.

assumiu as funções, após o processo de devassa, foi o juiz de fora de Olinda, João Rodrigues Colaço.¹⁴⁶

No entanto, em 1754, ele informava ao rei sobre a situação do edifício da Alfândega, solicitando a construção de um novo.¹⁴⁷ Após o conflito entre o provedor João do Rego Barros, o neto, e o governador Duarte Sodré, o trapiche do Conde de Sodomil permaneceu sendo utilizado na Capitania como Alfândega. Esse edifício possuía várias casinhas de aluguel no piso superior e ao lado. Além de possuir anexado a ele um trapiche de madeira que foi, inclusive, colocado em leilão e passou a estar sob contrato régio do trapiche da Alfândega. As casinhas também começaram a render algum dinheiro à Fazenda Real de Pernambuco. A sua identificação foi possível através da análise das contas dos tesoureiros.

Ele informava sobre a Alfândega ser alugada e de propriedade do Conde de Sodomil, Pedro Mascarenhas:

[...] me dizem a possui Fernando de Mirando Henriques¹⁴⁸ do qual se lhe paga de aluguel trezentos e cinquenta mil réis por ano, em que entra um trapiche que se arrenda por duzentos mil réis cada frota: a sua incapacidade é notória a todos por ser pequena, para as fazendas de fio, que vem, todos os mais despacham, em confiança que causam contínuo descômodo; já com águas que caiam nas fazendas já com alguns furtos, tirando taboas dos assoalhos por onde descem de noite abaixo [...]149

Podemos perceber que se pagava tanto pelo prédio que sediava a Alfândega quanto pelo trapiche anexo, que era pago apenas na chegada das frotas, o que compunha o valor 550 réis anuais. O documento corrobora com a nossa afirmação em relação à propriedade do prédio ser de Pedro Mascarenhas, o primeiro Conde de Sodomil, que faleceu em 1745.¹⁵⁰ O Conde era casado com Dona Margarida Juliana de Távora, união que não gerou herdeiros. Parte do seu patrimônio foi repassado para o seu sobrinho, Fernando Xavier de Miranda Henriques¹⁵¹, filho

¹⁴⁶ Ant. 29 de outubro de 1754. Requerimento do bacharel Teotônio Fernandes Temudo ao rei [D. José I], pedindo a serventia dos ofícios de provedor e juiz da alfândega da capitania de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6396.

¹⁴⁷ Recife, 12 de maio de 1754. Carta do juiz de fora que serve de provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João Rodrigues Colaço, ao rei [D. José I], informando a situação do edifício que serve como alfândega e pedindo construção de um novo. AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6353.

¹⁴⁸ O nome do proprietário completo era Fernando Xavier de Miranda Henriques, sobrinho de Pedro Mascarenhas, primeiro Conde de Sodomil. Seu sobrinho herdou as propriedades e o título do tio e tornou-se o segundo Conde de Sodomil. <http://digitarq.arquivos.pt/details?id=7847250>.

¹⁴⁹ Idem.

¹⁵⁰ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos Oliveira. op. cit., 2016. pág. 176.

¹⁵¹ Diligência de habilitação de Fernando Xavier de Miranda Henriques. Torre do Tombo: <http://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=2326378>. Ele era casado com D. Violante Josefa de Melo, na cidade de Lisboa.

da sua meia irmã, D. Madalena Luísa de Bourbon, casada com Luís de Miranda Henriques, este sim herdeiro do título de Conde de Sadomil.¹⁵²

Outro ponto relevante apontado pelo Juiz de Fora foi a situação da estrutura da Alfândega, por ela ser pequena, e sobre as águas que caíam das “casinhas da alfândega” e dos furtos que aconteciam nela. Colaço afirmava ser mais vantagem para o rei comprar a propriedade e que, pelo terreno, era possível fazer uma Alfândega maior: “fazendo-se embaixo um grandioso armazém, para as fazendas molhadas e de peso, e em cima para as fazendas de fio além dando as casas dos contos que tudo tem lugar, e ainda assistência do mesmo juiz da alfândega e provedor da fazenda”.¹⁵³

Sobre o custo do investimento, ele sugeria que as caixas de açúcar que fossem para a praça aguardar a chegada das frotas fossem recolhidas no armazém de baixo, recebendo o valor de dois tostões por caixa, igual aos outros trapiches. Ele ainda sugeria que fosse comprado outro trapiche “que está contínuo à mesma alfândega; que é do mestre de campo José Vaz Salgado, que intendo não lhe pegou a cinco mil cruzados [...]”.¹⁵⁴

O Juiz de Fora continuava dizendo que com esses dois armazéns era possível armazenar todas as caixas de açúcares e os couros da Capitania, o que ajudaria a acelerar o tempo da saída das frotas, visto que existiam “comloios (sic)” de esconderem parte das caixas de açúcar para atrasar a saída da frota.¹⁵⁵

Em outubro de 1754, encontraremos o requerimento de um bacharel, Teotônio Fernandes Temudo, solicitando ao rei o ofício de provedor e juiz da Alfândega de Pernambuco. Através desse requerimento é possível identificar a trajetória do bacharel: ele serviu por treze anos e sete meses em cargos da Fazenda Real; cinco anos e onze meses no ofício de provedor da Fazenda Real da capitania do Rio Grande do Norte; sete anos e oito meses como provedor da Fazenda Real da capitania da Paraíba.¹⁵⁶

Segundo o bacharel, ele atuou com “bom procedimento, inteligência, limpeza de mãos e muito zelo e diligência contínua em tudo o que tocou a sua obrigação”.¹⁵⁷ Ele expunha que

¹⁵² Idem.

¹⁵³ Recife, 12 de maio de 1754. Carta do juiz de fora que serve de provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João Rodrigues Colaço, ao rei [D. José I], informando a situação do edifício que serve como alfândega e pedindo construção de um novo. AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6353.

¹⁵⁴ Idem.

¹⁵⁵ Recife, 12 de maio de 1754. Carta do juiz de fora que serve de provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João Rodrigues Colaço, ao rei [D. José I], informando a situação do edifício que serve como alfândega e pedindo construção de um novo. AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6353.

¹⁵⁶ Idem.

¹⁵⁷ Idem.

teria cuidado das contas da Paraíba de muitos almoxarifes e tesoureiros que não teriam prestado conta corretamente à Provedoria paraibana. Arrolava o caso de ter feito executar os empreiteiros do Cabedelo, além de ter executado dívidas dos engenhos “Santo André e Podre que havia mais de quarenta anos se achavam sequestrados por aquela provedoria”.¹⁵⁸

Um ponto importante de seu requerimento foi que os ordenados recebidos nessas duas provedorias foram “muito tênues”, mesmo com sua reconhecida capacidade e por conta disso “se acha pobre”. Ele dizia ao rei ter notícia da vacância da Provedoria da Fazenda Real de Pernambuco pelo impedimento do proprietário João do Rego Barros e que gostaria de servir naquele ofício no lugar do interino que era juiz de fora de Olinda e Recife.¹⁵⁹

O Conselho Ultramarino concordou com a candidatura e o procurador da Fazenda Real também analisou o pedido. Por fim, o rei atendeu à súplica e o candidato receberia à mercê da serventia das ocupações de “provedor e juiz da Alfândega de Pernambuco, enquanto durasse o impedimento do proprietário”.¹⁶⁰

No ano de 1750, o afastamento de Francisco do Rego Barros do cargo de provedor e juiz da Alfândega de Pernambuco, assim como o de seus subalternos, trouxe muita desonra para a “Casa” dos Rego Barros. Ainda assim, em seu lugar assumiu seu filho, João do Rego Barros.

Francisco do Rego Barros e os demais membros da sua família tinham vários inimigos. E as desavenças eram dirigidas ao desejo de ruína deste grupo familiar. Boa parte dos inimigos estavam ressentimentos com as “tomadias” de fazendas em lojas, segundo o governador Luís José Correia de Sá. O qual conhecia brevemente a família que vivia abastadamente no Cabo de Santo Agostinho em seu engenho. O governador informava ao secretário que teria dormido uma noite nesta casa e que Francisco do Rego Barros, “o velho”, o atendeu muito bem e com todas as distinções necessárias. Ele também conheceu o jovem João do Rego Barros, a quem defendia na continuidade do ofício de provedor, após o afastamento de seu pai.¹⁶¹

Correia de Sá argumentava duas questões para defender o João do Rego Barros. O primeiro ponto era a importância da “Casa” na Capitania de Pernambuco, onde existia uma história construída pelos seus antepassados. E segundo, por sua capacidade em executar a função herdada. Outro ponto interessante que o governador revela, neste mesmo documento, é

¹⁵⁸ Idem.

¹⁵⁹ Idem.

¹⁶⁰ Idem.

¹⁶¹ Recife, 25 de maio de 1754. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís José Correia de Sá, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, informando as razões do seu empenho em favor de João do Rego Barros, filho do antigo provedor da Fazenda da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros. AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D, 6364.

que Francisco do Rego Barros acabou morrendo durante a execução das três devassas que foram feitas e enviadas para o Reino. Acrescentou ainda que o “juiz de fora”, nas três ocasiões, utilizou as mesmas testemunhas, o que insinua um ar de “perseguição”. O fato é que quando o ex-Provedor foi sentenciado, já se encontrava morto.¹⁶²

Talvez esse ar de “perseguição” seja explicado pela origem mestiça da Casa dos Rego Barros. Em sua história, os membros da família tentaram omitir sua ascendência e construir uma nobreza calcada na descendência de holandeses, tendo se aliado por via matrimonial com a família Albuquerque, principal tronco de colonização da Capitania e outras famílias importantes da nobreza da terra. Desse modo, os Rego Barros construíram um poder local que foi, ao longo do tempo, sendo reduzido por conta dos descaminhos dos direitos da Fazenda.¹⁶³

A compra do ofício e a manutenção da família à frente da Provedoria e Alfândega, possibilitou que os descendentes conseguissem receber todos os hábitos e tenças pela Coroa, fazendo ser desnecessário uma investigação mais profunda. No entanto, na década de 1730, João do Rego Barros tentou desmembrar a propriedade dos ofícios de provedor e juiz da Alfândega para ficar com o ofício de provedor e seu filho, Francisco do Rego Barros, com o de juiz da Alfândega. Mas a Coroa recusou a separação, provavelmente em razão dos indícios de “descaminhos” feitos pelo seu inimigo Jacinto, que perdeu seu ofício de escrivão da Alfândega após ser pego praticando descaminhos.¹⁶⁴

Junto ao pedido de desmembramento dos ofícios, surgiu um documento extremamente elucidativo, que explica a terrível querela entre João do Rego Barros e o governador Duarte Sodré Pereira em relação às instituições fazendárias na Capitania. Impossibilitado de enviar ao Reino carta expondo a sua anuência com o desmembramento dos ofícios, Duarte Sodré ordenou ao escrivão da Provedoria, Miguel Correia Gomes, que enviasse em anexo o alistamento militar de Francisco do Rego Barros, no qual vinha discriminado suas características físicas com dez anos de idade: “nariz achatado, cabelo ondulado e cor trigueiro”.¹⁶⁵

Sendo, portanto, escancarada aos ministros do Conselho Ultramarino a verdadeira origem e descendência da família. Sua mãe, D. Lusía Pessoa de Mello, tentou recriar um

¹⁶² Idem.

¹⁶³ Sobre nobreza do Novo Mundo consultar: SILVA, Maria Beatriz Nizza. *Ser Nobre na Colônia*. São Paulo: Editora UNESP, 2005. RAMINELLI, Ronaldo José. *Nobrezas do Novo Mundo: Brasil e ultramar hispânico, séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

¹⁶⁴ Trataremos desse caso no capítulo quatro.

¹⁶⁵ Recife, 24 de março de 1734. Carta do governador da capitania de Pernambuco, Duarte Sodré Pereira Tibão, ao rei D. João V, sobre o requerimento do provedor da Fazenda Real, João do Rego Barros, pedindo autorização para passar o cargo a seu filho. AHU_ACL_CU_015, Cx. 46, D. 4136.

passado da família calcado na junção de várias famílias nobres e, segundo Borges da Fonseca, “especialmente das que descendem de Arnão de Hollanda, natural de Uttech, e de sua mulher Brites Mendes de Vasconcelos, dos quais ele também era dependente. Não tem método e são sucintas, porém são muito verdadeiras [...]”.¹⁶⁶ Podemos concluir que Borges da Fonseca, genealogista pernambucano, era amigo da família Rego Barros e que a mãe de Francisco do Rego Barros percebeu que era necessário criar um livro de memórias da origem da família para apagar os detalhes “mestiços” ou “pardos” da linhagem.

Não sabemos se os outros provedores também tinham as mesmas características, mas Francisco do Rego Barros não tinha características de branco ou descendente de holandeses. Talvez a questão da cor tenha interferido para uma punição e uma fiscalização maior em torno desta família da elite colonial pernambucana.¹⁶⁷

Infelizmente, parte da documentação produzida por meio das devassas a Francisco do Rego Barros pegaram fogo no cartório, em Lisboa. Segundo o juiz dos feitos da Coroa, José de Carvalho Mustenz, informava ao rei D. José I, o Provedor havia sido devassado e considerado culpado pois recebeu “comissões indevidas” de seu almoxarife, Antônio de Torres Bandeira.¹⁶⁸ Foram feitas duas devassas sobre o Provedor, acusando-o especificamente e, no processo, foi acrescentada outra devassa que denunciava novamente o Provedor e “mais pessoas”. Ela foi enviada para o escrivão Alexandre de Matos Sá. No entanto, o seu “cartório no incêndio que se seguiu ao terremoto de novembro de 1755” ardeu em fogo.

Com a morte de Francisco do Rego Barros, a “Casa” entrou em desgraça. Visto que, além de perder os rendimentos do ofício com o impedimento e a tomada de diversos itens do seu patrimônio por parte da Coroa, ele deixou muitas dívidas com vários credores e, para saná-las, entregou propriedades da família, deixando seus entes queridos desacobertados. Todo o peso em sustentar e manter a casa da família Rego Barros ficou sob a responsabilidade do jovem João do Rego Barros, a quem cabia ainda os cuidados com a mãe e a irmã. A única forma de

¹⁶⁶ Veja o que o Borges da Fonseca diz sobre Francisco do Rego Barros: “Francisco do Rego Barros, Fidalgo Cavaleiro da Casa de S. Magestade, Provedor da sua real fazenda e Juiz da Alfândega de Pernambuco, Padroeiro da Igreja de Nossa Senhora do Pelar da Vila do Recife e de Capítulo do Convento de Nossa Senhora das Neves da Ordem de S. [...] da cidade de Olinda e Senhor das Capelas vinculadas aos engenhos de Água Fria (sic) [...]”. *Anais da Biblioteca Nacional*, v. 48, 1926 p. 7.

¹⁶⁷ Sobre uma discussão em torno do conceito da cor na sociedade colonial Pernambucana, consultar: SILVA, Gian Carlo de Melo. *Na Cor da Pele, o Negro: Escravidão, mestiçagem e sociedade no Recife Colonial*. Maceió: EDUFAL, 2018. p. 50-61.

¹⁶⁸ Lisboa, 2 de dezembro de 1759. Carta do juiz dos feitos da Coroa, José de Carvalho Mustenz, ao rei [D. José I], sobre os problemas que existem desde o tempo do provedor da Fazenda Real Francisco do Rego Barros, que foi devassado e considerado culpado, por ter recebido indevidamente, do almoxarife Antônio de Torres Bandeira, que era subordinado do dito provedor. AHU_ACL_CU_015, Cx. 92, D. 7364.

poder suprir esta incumbência seria através do exercício do ofício de provedor da Fazenda Real e juiz da Alfândega de Pernambuco. O apoio do governador foi primordial para seu retorno após o período de atuação dos interinos.

Por fim, o governador Luís José Correia de Sá defendia que precisava ajudar aquela “Casa”, pois ela era sempre defendida por governadores e bispos e que ele os imitava. Expunha ainda outra razão, a “de ser esta casa aparentada com a de meu cunhado Francisco de Albuquerque, o empenho em que estou, no bom sucesso deste moço [...] João do Rego Barros, restituindo a serventia do ofício”. Ofício este de provedor da Fazenda Real e juiz da Alfândega, o qual estava na família Rego Barros por várias gerações. Dessa forma, o governador ajudava a parentela de sua esposa na capitania de Pernambuco¹⁶⁹ (mais uma vez, se busca construir uma base nobre para a família).

Através desse capítulo, conseguimos demonstrar como a Alfândega de Pernambuco era dependente da Provedoria da Fazenda, sendo um órgão dentro da Casa dos Contos. A Aduana de Pernambuco não adquiriu autonomia administrativa diferentemente de suas congêneres (Bahia e Rio de Janeiro). Como a Provedoria ficou sob a administração de uma família da nobreza da terra pernambucana por quase um século, sua má gestão (ou ausência de uma gestão efetiva) favoreceu o papel coadjuvante da Alfândega de Pernambuco em relação a Provedoria. Mesmo sendo parte das suas atribuições os cuidados com tributos importantes, como da dizima.

Defendemos a tese de que o déficit financeiro seja fruto da venda dos principais ofícios da Fazenda Real de Pernambuco e, posteriormente, da má gestão da família Rego Barros à frente das duas principais instituições controladoras do comércio portuário da Capitania. A exaustão nas contas da Provedoria ocasionou o mencionado déficit que, associado às faltas de remessas de dinheiro para o Reino e consequente incapacidade de pagamento das suas próprias despesas, levaram a Capitania de Pernambuco a ser submetida ao monopólio da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, em 1760.

¹⁶⁹ Recife, 25 de maio de 1754. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís José Correia de Sá, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, informando as razões do seu empenho em favor de João do Rego Barros, filho do antigo provedor da Fazenda da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros. AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D, 6364.

3 OS TERRITÓRIOS DE FISCALIDADE DE PERNAMBUCO: A CASA DOS CONTOS E A ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO (1694-1759)

Dentro do universo territorial definido como capitania de Pernambuco, havia limites e instituições de controle que, muitas vezes, não foram suficientes para cobrar e tributar o comércio. No entanto, esses territórios¹⁷⁰ foram “regulados” por instituições fazendárias, como a Provedoria e a Alfândega de Pernambuco. Compreender que a territorialidade de controle da Provedoria extrapolava os limites da Capitania e abarcava capitanias mais ao norte do Estado do Brasil, pelo menos durante o recorte determinado para esta tese, nos permite discutir a importância desta instituição durante a primeira metade do século XVIII e os benefícios de ser um oficial régio nestas instituições fiscais.

Buscamos ao longo do presente capítulo analisar os núcleos fiscais que controlavam a navegação, aludindo à importância dos portos, fortes e das estruturas ao redor da Provedoria e Alfândega de Pernambuco. O objetivo é demonstrar a dinâmica portuária, funcionamento e localização das mencionadas instituições durante o período de comércio livre em Pernambuco.

Analisaremos a Provedoria apenas em seus aspectos de controle sobre a navegação e a tributação de produtos importados. Aqui considerados itens que vão desde as fazendas secas e molhadas até os escravizados, vindos de diversas regiões do continente africano.

Não teríamos como explicar o comércio livre e sua regulação apenas através da instituição da Alfândega, visto que a Provedoria e Alfândega de Pernambuco eram imbricadas durante a primeira metade do século XVIII e o ofício de juiz da Alfândega, cargo máximo desta instituição em Pernambuco, era exercido pelo provedor da Fazenda Real, o representante das rendas da Coroa portuguesa na Capitania.¹⁷¹

3.1 OS PORTOS DE PERNAMBUCO: ORIGEM, PROBLEMAS ESTRUTURAIS E ADQUIRIDOS DURANTE OS SÉCULOS XVII-XVIII

¹⁷⁰ Utilizamos o conceito de território de adotado por António Manuel Hespanha, que o considera como um espaço que possuía um governo político e administrativo. Entendemos que “[...] o território e a jurisdição seriam realidades que mutuamente se aderiam (*iurisdictio cohaeret territorio*), figurando esta como uma qualidade ou atributo do primeiro [...]”. HESPANHA, António Manuel. *As Vésperas do Leviathan: Instituições e poder político*. Portugal, século XVII. Coimbra: Almedina, 1994. p. 93-94.

¹⁷¹ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco: História, Conflitos e Tributação no Porto do Recife (1711-1738)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016.

Propomos iniciar uma discussão sobre os portos de Pernambuco, suas origens e desenvolvimento ao longo do período colonial. Buscamos discutir as possibilidades emergidas ao longo do tempo, de suas transferências e reformas realizadas.

O Porto do Recife não foi o primeiro porto de Pernambuco, segundo Eugenio de Castro, que tratou sobre os dois primeiros portos da Capitania no artigo: O “porto de Pernambuco” e O porto do “Rio de Pernambuco” em 1530. O primeiro refere-se ao futuro Porto do Recife e o segundo refere-se a um porto próximo do que conhecemos hoje como Igarassu. Segundo Castro, o porto do “Rio de Pernambuco” foi o primeiro porto da Capitania, o qual era banhado pela “[...] foz do rio de Pernambuco ou do atual rio Igarassu, e à sombra da ilha de Itamaracá, seria pois o primeiro porto de Pernambuco [...]”.¹⁷² Ele afirma que o porto, depois conhecido como “sorgidouro velho”, o do rio Igarassu,¹⁷³ foi onde Christovam Jacques teria erguido, em 1516, a primeira feitoria portuguesa.¹⁷⁴

Em seu início, o Porto do Recife não tinha relevância significativa, no entanto, o deslocamento de Duarte Coelho e sua família para Olinda e, conseqüentemente, a fundação da vila em 1535, transformou o futuro Porto do Recife no principal ancoradouro da Capitania fazendo com que o primeiro porto, fosse conhecido como “o velho”.¹⁷⁵

A vida administrativa da Capitania se desenvolveu em Olinda, seguindo o costume português de estabelecer cidades em lugares altos.¹⁷⁶ No Recife, havia alguns armazéns onde eram estocados os gêneros de exportação, como o açúcar e o pau-brasil. Tais armazéns eram também conhecidos como “Passos do açúcar”.¹⁷⁷ Os portos da América portuguesa, ainda que carentes em termos estruturais, desde muito cedo foram ambicionados por diversos estados europeus. Inclusive, conforme ficou consagrado pela historiografia, muitos recursos foram alocados para a formação de frotas mercantis, muitas capitaneadas por corsários, que tentaram a sorte ao visitar o litoral do Brasil, fosse para negociar ou tentar saquear os entrepostos comerciais.¹⁷⁸

¹⁷² CASTRO, Eugenio de. *O “porto de Pernambuco” e O porto do “Rio de Pernambuco” em 1530*: Um aspecto clássico da navegação quinhentista. Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambuco. Ns. 135 a 142, Vol. XXIX. Pernambuco, 1930. p. 161.

¹⁷³ Também chamado por rio de Pernambuco, rio de Santa Cruz e Rio dos Monstros. Ibid. p. 160 e 161.

¹⁷⁴ Ibid. p. 159.

¹⁷⁵ Ibid. p. 161.

¹⁷⁶ TEIXEIRA, Manuel C. *A Forma da cidade de origem portuguesa*, São Paulo: Editora UNESP: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002.

¹⁷⁷ COSTA, Pereira da F.A. *Anais Pernambucanos*, 1983, Vol. 1. p. 350.

¹⁷⁸ Confirmando esse interesse, citamos as histórias mais conhecidas das invasões: ao Porto do Recife pelos ingleses, liderados por James Lancaster, em 1595; ao porto da Bahia pelos holandeses, em 1624; à Olinda, que inaugurou o período de dominação dos holandeses na Capitania de Pernambuco, que perdurou por mais de duas

No que diz respeito à chegada dos navios estrangeiros ao Porto do Recife entre o final do século XVI e início do XVII, o historiador José Antônio Gonsalves de Mello fez uma análise dos livros das saídas das urcas do Porto do Recife, expondo os “descaminhos” das caixas de açúcar para Flandres, além de demonstrar que grande parte da origem das embarcações que visitaram o Porto eram da Europa, sobressaindo-se em quantidade as urcas de Hamburgo.¹⁷⁹

O mesmo autor discutiu sobre a supremacia das urcas em detrimento das caravelas e embarcações pequenas, sem artilharia, que eram utilizadas pelos portugueses. Expondo que várias autoridades foram enviadas para o Brasil em urcas fretadas pela Coroa. As urcas eram embarcações do norte da Europa que possuíam uma tecnologia náutica mais avançada do que àquelas utilizadas pelas Coroas ibéricas.

A propósito da supremacia naval no norte da Europa, Immanuel Wallerstein tratou sobre a introdução de novas tecnologias na construção naval holandesa e no avanço da navegabilidade, sendo a indústria naval um dos fatores que contribuíram para a hegemonia holandesa na economia-mundo, durante o período de 1625-1675, incluso nesse recorte a invasão da *West-Indische Compagnie* (WIC) à capitania de Pernambuco.¹⁸⁰

décadas, de 1630 a 1654; à invasão das armadas francesas ao Rio de Janeiro nos anos de 1710 e 1711. Sem contar com os esporádicos assaltos feitos por corsários aos nossos portos. Revista DACultura. *Forte do Brum*. Ano II, número 3, jan./jun. 2002. Acessada em 10/02/2016, às 13:04min. In: http://www.funceb.org.br/images/revista/10_4h11.pdf

MARTINS, Ricardo Vieira; FIGUEIRAS, Carlos Alberto Lombardi. *A Invasão Francesa ao Rio de Janeiro em 1711* sob a análise da Cartografia Histórica, I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011. Acessado em 26/06/2015, às 10:28min. In: https://www.ufmg.br/rededemuseus/crhc/simposio/MARTINS_RICARDO_V_E_FILGUEIRAS_CARLOS_ALBERTO_L.pdf

Nossa historiografia é extremamente rica em relação aos estudos sobre o período de dominação holandesa na Capitania de Pernambuco, constituindo o que viria a ser conhecido como Brasil Holandês. Entre os trabalhos com maior ressonância na historiografia pernambucana, temos os de Evaldo Cabral com: *Olinda restaurada. Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. 1ª ed., Forence Universitária, S. Paulo, 1975; 2ª ed., Topbooks, Rio de Janeiro; 3ª ed., Editora 34, S. Paulo, 2007. *Rubro veio. O imaginário da restauração pernambucana*, 1ª ed., Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 1986; 2ª ed., Topbooks, Rio de Janeiro, 1997; 3ª ed., Editora Alameda, S. Paulo, 2008. MELLO, José Antonio Gonsalves de. *Tempo dos Flamengos*. Influência da Ocupação Holandesa na Vida e na Cultura do Norte do Brasil. 2ª edição. Coleção Pernambucana. Governo do Estado de Pernambuco. Secretária de Educação e Cultura. Departamento de Cultura. Recife, 1978. MIRANDA, Bruno Romero Ferreira. *Gente de guerra*. Origem, cotidiano e resistência dos soldados do exército da Companhia das Índias Ocidentais no Brasil (1630-1654). Recife: Ed. UFPE, 2014. MARTINS, Ricardo Vieira; FIGUEIRAS, Carlos Alberto Lombardi. *A Invasão Francesa ao Rio de Janeiro em 1711* sob a análise da Cartografia Histórica, I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011. Acessado em 26/06/2015, às 10:28min. In: https://www.ufmg.br/rededemuseus/crhc/simposio/MARTINS_RICARDO_V_E_FILGUEIRAS_CARLOS_ALBERTO_L.pdf

1595, corsário inglês que saqueou o Porto do Recife. In: FIORAVANTI, Carlos. *Além do butim*: Reinos europeus apoiavam os ataques de corsários à costa brasileira como forma de contestar a divisão do Novo Mundo por Portugal e Espanha. In: <http://revistapesquisa.fapesp.br/2015/01/19/alem-do-butim/>. Revista FAPESP, Ed.227, Jan 2015. Acessado em 29/07/2015 às 10:01h.

¹⁷⁹ MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Os Livros das Saídas das Urcas do Porto do Recife, 1595-1605*. Revistas do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano. Vol. LVIII. Recife, 1993.

¹⁸⁰ WALLESTEIN, Immanuel. *O sistema mundial moderno*: O mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750. Vol. II, Porto: Edições Afrontamento, 1974. p. 108.

Sabemos que os ataques à Bahia, posterior invasão e ocupação de Pernambuco (1630-1654) e o avanço até o Maranhão, foi fruto de uma investida maior dentro da lógica do complexo Atlântico. Podemos citar a conquista e ocupação de Luanda e Benguela (1641-1648) e a de São Tomé (1641-1648), entre outros territórios do Oriente.¹⁸¹

Durante o período holandês em Pernambuco, cogitou-se transferir a sede do governo para a vila de Nossa Senhora da Conceição,¹⁸² porém a ideia foi abandonada devido aos problemas estruturais do porto de Itamaracá, que já se encontrava assoreado. Ele não conseguiria suportar o grande fluxo de navios, em decorrência da diminuição da barra que poderia provocar naufrágios.¹⁸³

Olinda foi incendiada e o Recife foi elevado à capital do Brasil holandês, após o período de conquista da Capitania e a retomada da produção do açúcar.¹⁸⁴ O Porto do Recife começou a viver um aumento significativo de movimento. A historiadora Suely Almeida expõe a primeira reforma do Porto feita pelo tenente René de Monchy, por conta da necessidade de aumentar o passadiço, onde encostavam as barcas, que só comportavam duas embarcações, vejamos:

Em 1638, foi contratada a construção de um novo passadiço pelo tenente René de Monchy, exatamente em frente à abertura da mesma praça, a nível da água, da altura da mesma praça, com 20 pés de largura e 15 braças de comprimento (certa de 7m, 42x55m, 59) atingindo mar a dentro a profundidade necessária a que mesmo em baixa maré os maiores barcos possam nele atracar e desatracar; do lado direito da extremidade, deveria ser acrescentada uma largura de 12 pés e, para dentro de 30 pés, tudo sobre traves e esteios, deveria ser construída ainda uma estacada que se estenderia ao largo da Rua do Mar. Por esta obra foi paga a quantia de 2.300 florins.¹⁸⁵

Na sua história, o Porto do Recife sempre apresentou problemas estruturais e a falta de um complexo portuário adequado chegou a provocar acidentes. Com a dominação holandesa, o porto foi estudado propriamente, iniciando-se alguns melhoramentos, como o aumento do

¹⁸¹ Ibid. p.101.

¹⁸²SANTOS, Josué Lopes dos. *Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII: articulações inter-regionais e internacionais*. Recife: UFRPE, 2013. 139 p. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2013. p.58.

¹⁸³SANTOS, Josué Lopes dos. op. cit., 2013.p. 58.

¹⁸⁴Existiram três fases do período holandês em Pernambuco: O período da conquista (1630-1637), o período da expansão (1637-1644) e o período do declínio (1644-1654).

¹⁸⁵ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. Mestrado em História pela UFPE, Recife, 1989. p. 99.

passadiço e o alteamento dos arrecifes, por meio de paredões reforçados a partir da Barra do Picão.¹⁸⁶

No entanto, existem vários relatos do período holandês que demonstravam as imperfeições do Porto do Recife. Por exemplo, temos o relatório do coronel Artichofky, de 1637, no qual aconselhava o conde Maurício de Nassau a mudar a sede do governo para Itamaracá, visto ser o Recife uma região imprópria para os conquistadores: o ar era insalubre, havia pouca água, além de ser muito quente no verão e úmido no inverno. Em relação ao porto, dizia que o de Itamaracá era mais difícil de navegar e que, em relação à segurança, o Porto do Recife era “uma porta escancarada”, sem grande dificuldade de navegar e ancorar.¹⁸⁷

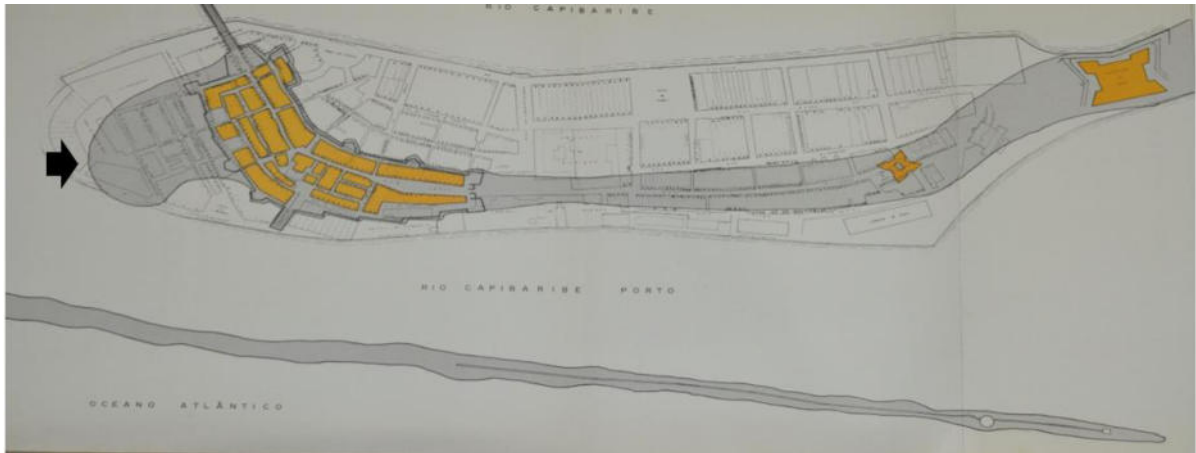
Como o Coronel era militar, compreendemos a sua preocupação em tornar a nova conquista mais segura, por conta do medo da chegada de uma esquadra espanhola para socorrer a Capitania, como ocorreu na Bahia. O medo de invasão foi constante durante todo o período colonial no Brasil para qualquer colonizador que detivesse o controle do território.

Segundo José Antônio Gonçalves de Melo, os holandeses já conheciam detalhes dos portos do Brasil, por conta das esporádicas visitas realizadas ao litoral. O que, de acordo com os argumentos do Coronel Artichofky, justifica a facilidade de adentrar e invadir a capitania de Pernambuco, que não tinha ainda um aparato mais complexo de fortificações, as quais foram sendo construídas e aperfeiçoadas pelos holandeses. Sendo o século XVIII marcado pela intensificação da Coroa portuguesa em relação às reformas e construções de fortes em Pernambuco e nas capitanias do norte.

¹⁸⁶COSTA, Pereira da F. A. op. cit., 1983, Vol.4 p. 35-36. A Barra do Picão é uma pequena extensão de arrecifes que fica do lado direito da entrada da Barra por onde às embarcações adentram ao Porto do Recife.

¹⁸⁷COSTA, José César Regueira. *O Pôrto do Recife: roteiro de uma viagem através de sua história*. Revista do Arquivo Público, Anos VII a X – N. IX a XII. Secretaria do Interior e Justiça. Recife, 1952-1956. p. 67 e 68.

Figura 2: Planta da cidade do Recife de C.B. Golijath em 1648.



Referência: MENEZES, José Luiz da Mota. *Atlas Histórico Cartográfico do Recife*. Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, 1988.

Através da Figura 2, podemos perceber que o Recife era praticamente restrito às paliçadas que o envolviam, “portas adentro”, e o que ficava na parte das “portas a fora”, eram dois fortes. O menor, o forte de São Jorge e, o maior, o forte do Brum, que aparecem em amarelo na imagem. Também é possível identificar uma grande restinga de areias que assoreava o porto em sua extremidade (seta preta).

Russell-Wood, em seu artigo sobre o “Atlântico Português, 1415-1808”,¹⁸⁸ fez um panorama da história imperial, sob perspectiva mais ampla, que enfatizou mais os indivíduos do que a Coroa. Contribuiu, igualmente, a respeito da construção dos principais portos do Brasil pelos portugueses. O historiador expõe: “Em 1560, expulsaram os franceses da Baía de Guanabara e construíram portos em baías ou estuários; Salvador, Recife e Rio de Janeiro tornaram-se os ‘três grandes’ portos”.¹⁸⁹ Podemos falar em uma construção administrativa ao redor desses portos e da escolha desses locais como principais ancoradouros do Brasil. Para o período exposto pelo autor, o Porto do Recife já tinha sua posição consolidada como principal porto da América portuguesa até o período da invasão holandesa.¹⁹⁰

Em outro artigo, Russell-Wood retoma a discussão sobre os portos do Brasil colonial colocando o Porto do Recife como secundário, sem levar em consideração sua importância histórica. Apresenta o porto de Salvador e o do Rio de Janeiro como os principais portos do

¹⁸⁸ WOOD, John Russell. *Histórias do Atlântico Português*. São Paulo: Editora Unesp, 2014.

¹⁸⁹ Ibid. p. 102.

¹⁹⁰ Idem.

Brasil. Conforme sabemos, a importância do porto do Rio de Janeiro foi decorrente da descoberta do ouro das minas e, portanto, datada do final do século XVII. Salvador, como sede do governo-geral, sempre teve papel destacado, afinal, era o ponto central na administração colonial. Além disso, centralizava as rotas marítimas com os portos africanos, o que facilitava o giro do trato negreiro,¹⁹¹ principalmente com a Costa da Mina.¹⁹²

O que destacamos em relação à reflexão de Russel-Wood sobre os portos é a tratada simbiose entre os portos e o mar, mais especificamente o oceano Atlântico. A relação entre o “interior”, como algo subjetivo, que extrapola o geográfico e conota a ideia de conexões: pessoais, familiares, administrativas e comerciais. Esse interior seria o interior de uma “cidade” portuária, um mundo cheio de possibilidades de destinos proporcionados pelos portos.¹⁹³

Outros pontos relevantes que destacamos é a discussão dos papéis multifuncionais dos portos; a relevância do transporte marítimo e fluvial, em detrimento do terrestre para os portos de Recife e Rio de Janeiro;¹⁹⁴ e o fato de os portos serem sinônimo de governo, cercados por fortes para promover a defesa da costa.¹⁹⁵ Essa necessidade de fortificar as capitanias é uma constante na documentação do século XVIII, são inúmeras cartas referentes a construções de fortalezas. Os navios estrangeiros que recorrentemente visitavam os portos do Brasil acabaram chamando a atenção da Coroa à necessidade de viabilizar medidas de proteção às capitanias, como a sua fortificação – a criação de mecanismos de prevenção a ataques de corsários e piratas – além da constituição das frotas que acompanhavam a saída dos navios, sendo, dessa forma, assegurada a travessia pelo Atlântico.¹⁹⁶ As medidas de proteção ao patrimônio da Coroa causaram grandes inconvenientes aos moradores, já que provocavam a criação de tributação adicional.¹⁹⁷

Voltando ao Porto do Recife, o governo metropolitano conjecturou a possibilidade de aproveitar o porto de Tamandaré em detrimento ao do Recife. Porém, o governador Caetano de

¹⁹¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

¹⁹² Idem

¹⁹³ WOOD, John Russell. op. cit. 2014.p. 153.

¹⁹⁴ WOOD, John Russell. op. cit. 2014. p. 153.

¹⁹⁵ WOOD, John Russell. op. cit. 2014. p. 154.

¹⁹⁶ CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *A Luta pela estruturação da Alfândega do Rio de Janeiro durante o governo de Aires de Saldanha de Albuquerque (1719-1725)*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2013. 186p. (dissertação de Mestrado em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro).

¹⁹⁷ Por exemplo a implementação da dízima da Alfândega para fortificar a capitania, em 1711.

Melo Castro¹⁹⁸ opôs-se, afirmando ser um inconveniente, pois, além de ser distante do Recife, o sítio era pouco saudável.¹⁹⁹ Propôs, então, a construção de um molhe que chegasse até a barra. Para tal obra, criou-se no dia 6 de março de 1694, um imposto de mais de 400 réis sobre as caixas de açúcar exportadas, sem trazer gasto algum para a Fazenda Real.²⁰⁰

Caetano de Melo Castro também propôs que os navios trouxessem lastro de pedra e não de areia, pois os lastros de areia eram lançados na barra e prejudicavam o porto, “a ponto de não poderem entrar embarcações maiores, e pior carregadas, de modo que é preciso carregarem fora com imenso trabalho, risco e despesa”.²⁰¹

As proposições do governador foram aceitas e aprovadas através de carta régia de 6 de março de 1694. No entanto, a Câmara de Olinda foi enérgica contra a cobrança do imposto sobre as caixas de açúcar. Como a Câmara era composta por grandes senhores de engenhos, eles seriam os mais afetados em relação ao imposto.²⁰²

O molhe no Porto do Recife deveria ser construído sobre os recifes submersos, entre a barra grande e a pequena, segundo o governador Caetano Melo Castro, em carta ao rei de 30 de abril 1696. O contrato foi arrematado por Antônio Fernandes de Matos. Vejamos o que o governador almejava para o Porto do Recife:

[...] que já estes navios, (os da frota real daquele ano) lograram parte das conveniências dela, esperando que na frota futura ficasse de todo fechado o porto, para se ir continuando em alterar os arrecifes e entupir a barretina, por uma e outra causa ser menos dificultosa, e que depois que se vencesse o que se julgava impossível, se poderia então empreender a obra de segundo molhe, o que tudo tendo efeito, ficaria este porto o melhor do mundo.²⁰³

Podemos analisar a fala entusiasmada do governador em transformar o Porto do Recife em um grande entreposto comercial. As obras sobre o primeiro molhe foram iniciadas. Confessava-se o mesmo governador ao rei “ser aquele o único meio de não perder o porto, já tão melhorado”.²⁰⁴ Contudo, não se prosseguiram as obras de construção do molhe, pelo falecimento do empreiteiro e por dificuldades posteriores.²⁰⁵

¹⁹⁸ Governou a capitania de Pernambuco de 13 de junho de 1693 a 5 de março de 1699.

¹⁹⁹ COSTA, Pereira da F. A. op. cit. 1983, Vol.4 p. 384.

²⁰⁰ Ibid. p. 385.

²⁰¹ Ibid. p. 459.

²⁰² Ibid. p. 385 e 386.

²⁰³ MELLO, Evaldo Cabral de. *A Fronda dos Mazombos: Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715*. Editora 34, 2003. 2º edição. p. 144.

²⁰⁴ COSTA, Pereira da F. A. op. cit. 1983, Vol.4. p. 456 e 457.

²⁰⁵ Idem

Outro ponto relevante em relação ao melhoramento do porto era proibir a retirada de pedras dos arrecifes do porto para a construção civil. Nesse período, não existiam pedreiras. Por isso, os vereadores da Câmara eram os que mais estimulavam o comércio das pedras dos arrecifes. Sobre esta questão, o ouvidor João Guedes de Sá argumenta que “os de Olinda, como tinham quase sempre a governanças de Pernambuco, logo informam que os recifes têm pedra infinita e que se tira onde não faz prejuízo”.²⁰⁶

Retomando o tema dos lastros, encontramos uma ordem régia datada de 6 de agosto de 1672, mandando que eles fossem de pedra e não de areia, pois estavam entulhando a Barra. Nela era ordenado que o lastro fosse deitado onde o patrão-mor ordenasse, para quem desobedecesse, a pena seria de 300 cruzados.²⁰⁷

São diversas as referências sobre o local onde deveriam ser colocados os lastros e entulhos das embarcações. Lugar que aparece na documentação do século XVIII em três termos: “senzala”, “sítio da Senzala” e “porto da Senzala”. A primeira referência que encontramos sobre esse sítio foi a ordem de “mandar botar o lastro, assim grosso como miúdo da ponte para acima junto a Senzala”. Texto presente em um bando lançado pelo governador da capitania José Machado de Mendonça, em 25 de maio de 1714.²⁰⁸ Nele, se expunha o dano de colocar “lastros e entulhos na praia de frente do ancoradouro e no mesmo Rio” e que todo entulho e caliças que fossem produzidos pelos moradores daquela localidade fossem colocados no lugar que o senado da Câmara expusesse. Podemos concluir através desse bando que a Senzala ficava próxima à ponte que ligava o bairro do Recife ao de Santo Antônio, separados pelo Rio Beberibe.

Neste local deveriam ser depositados os lastros das embarcações e tudo aquilo que fosse lixo produzido por elas, jogando-os em alto-mar. Era uma prática dos capitães de navios depositarem e soltarem os lastros e entulhos no Porto do Recife, na parte da frente, próxima dos arrecifes de pedra, também conhecida como poço.

O mencionado bando serviu de base para a formulação da ordem régia de 14 de abril de 1715, na qual o rei D. João V elogiava o esforço feito pelo governador em cuidar da saúde daquele porto. Podemos afirmar que os depósitos de lastros deveriam ser feitos próximo à

²⁰⁶ Ibid. p. 184.

²⁰⁷ Albuquerque, Francisco Bezerra Cavalcanti de. *Catalogo das Reais Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco, 1799*. Microfilme. p.117-118.

²⁰⁸ IHGPE, Coleção Ordens régias, 1711-1718. Folha 51. Agradecemos ao professor George Cabral, pelo auxílio consultivo dentro das coleções do Instituto.

Senzala da capitania, que se situava na parte “traseira” ou no rio em frente à Ilha de Antônio Vaz. Cogitamos que essa prática contribuiu para o alargamento desse terreno no século XIX.

Partindo do pressuposto de que a Senzala era localizada na parte de trás do istmo do Recife, era necessário que as embarcações adentrassem ao porto e fizessem uma volta através do forte do Matos. A imagem que segue auxilia o leitor a compreender a logística portuária para a execução daquela ordem.

Figura 3: Navegação pelo Porto do Recife até o ancoradouro da Senzala.



Fonte: ANTT: Manuscrito do Brasil. Descrição de Pernambuco, liv. 43.

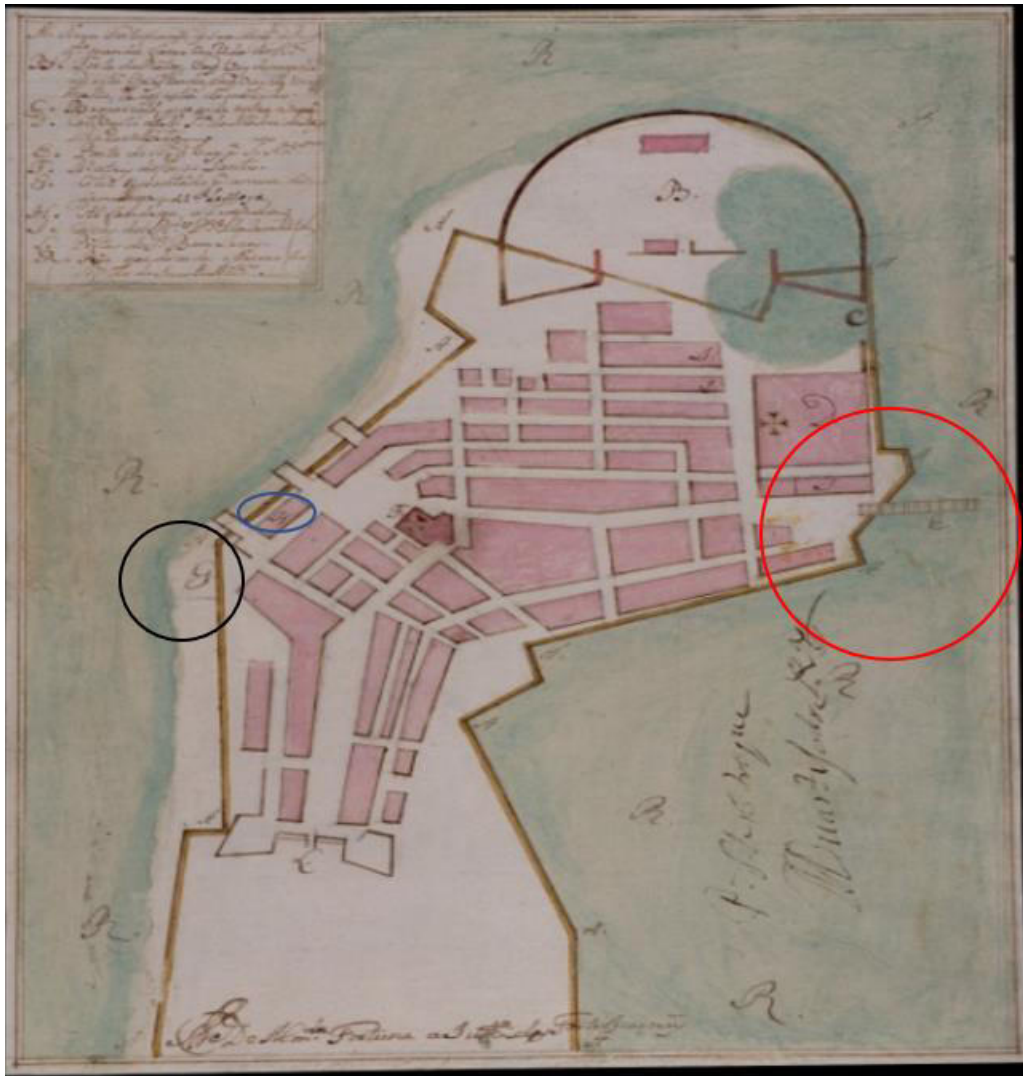
Através da imagem e das setas, podemos entender a volta que deveria ser feita até a parte da Senzala. O interessante dessa ordem régia é que não se fala em uma Rua da Senzala, e sim de uma senzala próxima à ponte, o que nos permite imaginar que era na parte da praia banhada pelo rio que ficavam os escravizados recém-chegados. Local estratégico, pois facilitava o asseio dos escravos, além de ficar em frente à Rua da Cadeia, depois conhecida como “Rua da Cadeia Velha”, caminho que dava acesso direto à Praça, coração do comércio do Recife.

Em outra fonte, encontramos referência sobre o local denominado de “sítio da Senzala”, no qual seria conveniente despejar entulhos produzidos pela Vila, para com eles realizar a reforma de uma fortificação da Praça, projeto elaborado pelo Brigadeiro João Masse, em

1729.²⁰⁹ Cogitamos que seja o mesmo local da Senzala, exposta pelo bando do governador em 1714.

Sobre a referida fortificação, em 11 de junho de 1730, o engenheiro Diogo Silveira Veloso enviou carta ao rei, detalhando sobre a construção da praça do Recife, que tinha como objetivo protegê-la de possíveis invasões. Segue a planta com o desenho da construção:

Figura 4: Planta da cidade de Recife entre os Fortes Bom Jesus e do Matos (1732).



Fonte: <http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301291>. G= sítio apontado por Manuel de Maia para fazer nova Alfândega (círculo preto). H= sítio em que se situava a Alfândega alugada (círculo azul). Porto da Senzala = na região do círculo vermelho.

²⁰⁹ Lisboa, 17 de novembro de 1729. Parecer da Junta [de engenheiros do Reino e da capitania de Pernambuco], Manoel de Azevedo Fortes, João Massé, José da Silva Paes e Diogo da Silveira Veloso, ao rei [D. João V], sobre as obras de fortificações da dita capitania, [Cidadela do Recife] e forte do Brum, Santo Antônio dos Coqueiros, Nazaré e Quartéis de Olinda. AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3541.

Através da legenda da figura (4), podemos afirmar que toda a linha em amarelo, seria a representação da fortificação, conhecida como a cidadela do Recife. Mas o que é mais importante sobre essa construção é o surgimento da discussão sobre o Porto do Recife, do seu ancoradouro e da necessidade de se colocar “todos os lastros possíveis” no “porto que chama da Senzala” e não na parte do ancoradouro da praça, parte da frente do poço.²¹⁰

Pelo documento temos a confirmação que a parte onde se localizava a Senzala era o porto de desembarque de cativos e, mais uma vez, a necessidade de colocar os lastros dos navios na parte de trás da vila e não na parte do poço, que provocava o assoreamento do ancoradouro. A região encontra-se circulada em vermelho na imagem.

O engenheiro solicitava ao rei que ordenasse o governador a obrigar os navios e mais embarcações que depositassem naquele “porto da Senzala” todo os lastros e não permitisse que:

[...] pessoa alguma de qualquer que seja, bote os ditos fichos (sic), caliças, ou qualquer coisa nas praias que ficam parte a parte do ancoradouro dos navios de se usar o contrário se tem seguido uma grande diminuição no dito porto de tal sorte, que onde não há muitos anos carregavam navios grandes e charruas de oitocentas caixas, não pode hoje estar um barco de sessenta.²¹¹

O relato do engenheiro nos permite perceber que o fluxo constante de navios no Porto do Recife, provocou um grande assoreamento, dificultando a entrada de embarcações de grande porte e, conseqüentemente, fez com que essas embarcações buscassem outros portos. A tentativa de colocar todo o material que assoreava o porto no “porto da Senzala” era uma forma de evitar o fechamento da barra.

Segundo Diogo Silveira Veloso, os trapiches que serviam para carregar as caixas nunca ficavam secos no Porto do Recife. Porém, com o avanço da diminuição da barra, os trapiches estavam ficando secos na maré baixa e ele acreditava que a solução para se evitar isso seria com a medida de se colocar todos os lastros na parte do “aportado da Senzala”, evitando “o grande dano que se segue de ir cada vez a menos aquele porto”.²¹²

Além de melhorar o porto, o engenheiro afirmava que tal medida ajudaria no alargamento do terreno da vila de Santo Antônio (onde se poderia fazer mais casas) e que os

²¹⁰ Lisboa, 11 de junho de 1730. Carta do sargento-mor e engenheiro Diogo de Silveira Veloso ao rei [D. João V], sobre a conveniência para a fortificação do Recife, de se pôr nos lastros dos navios, lixo e caliças no porto a que chamam da Senzala. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 40, D. 3645.

²¹¹ Idem.

²¹² Idem.

transgressores dessa ordem deveriam ser punidos pelo “prejuízo público”.²¹³ Por fim, Diogo Silveira Veloso dizia que apenas o rei poderia ordenar ao governador de Pernambuco a adoção das novas medidas. Sendo o governador responsável por obrigar todas as embarcações a colocarem os lastros, saborras, fichos, caliças ou qualquer outra coisa no porto da Senzala, para salvar o ancoradouro do Recife.²¹⁴

Outro que mencionou o porto da Senzala foi Pereira da Costa. Ele cita a ordem régia de 12 de julho de 1730: “[...] que os lastros dos navios, o lixo e caliça das casas se deitassem da parte da rua, ou porto da senzala, e nunca da banda do ancoradouro dos navios, como se praticava, porquanto vinha daí a obstrução da barra”.²¹⁵ E, foi através dos documentos mencionados anteriormente que pudemos comprovar o que havia sido colocado por Pereira da Costa.

Além do texto do historiador supracitado, encontramos a ordem régia de 12 de julho de 1730 no Livro das Ordens Régias da extinta Provedoria, anotações feitas por Francisco Albuquerque, e elaborada a partir da carta do engenheiro Diogo Silveira Veloso. Prova disso é o comentário do Francisco Albuquerque, de finais do século XVIII, de que “[...] com a prática atual tinham entupido a Barra, ao ponto de não poder entrar uma embarcação de 70 caixas, onde fundeava uma Charrua de 800”.²¹⁶ Frase que foi retirada da carta do engenheiro, provavelmente citada na ordem régia, com uma pequena alteração de 10 caixas a menos.

Francisco Albuquerque ainda fazia uma reflexão final sobre o assunto, que as duas ordens, de 1715 e 1730, estavam em vigor, mas não tiveram observância, em suas palavras:

[...] Porque os lastros são ordinariamente de areia, se acaso alguma vez deitaram alguma lancha em lugar determinado pelo patrão mor, o resto, que é quase todo o lastro, e lançado na Barra, com que tem-se [...] entolhado, a ponto de não poderem entrar embarcações maiores, e pior; carregadas de modo que é preciso carregarem fora com imenso trabalho, risco, e despesa, o que até acontece com as embarcações de sua alteza real, que vem carregar madeiras.²¹⁷

²¹³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 40, D. 3645.

²¹⁴ Idem.

²¹⁵ COSTA, Pereira da F. A. op. cit. 1983, Vol.4. p. 459. Costa cita em sua obra, sobre uma senzala em 1657, que existia perto do rio, segue a citação: “[...] Uma senzala de negros que fica da banda do rio por detrás de um sobrado com fronteira para a rua dos judeus”. Na qual cogitamos que seja um costume de desembarcarem os navios negreiros nessa área, mesmo que posteriormente o terreno foi sendo alargado, desde o período de dominação holandesa. COSTA, Pereira da F. A. op. cit. 1983, Vol.2. p. 164.

²¹⁶ Idem.

²¹⁷ Ibid. p. 120.

Parte do embarque de produtos e mercadorias da terra, dependendo do tamanho da embarcação, era carregado na parte externa do porto, sem entrar pela Barra. Como na citação se descreve o “imenso trabalho, risco e despesa”, provavelmente, durante essas carregações, muitos escravos morreram afogados realizando esse trabalho, além dos riscos inerentes ao mar aberto: ondas fortes, animais marinhos e o risco de a embarcação ou lanchas colidirem com os arrecifes de pedra.

Podemos perceber pelo relato que um dos fatores que provocou o assoreamento do Porto do Recife, ao longo do período colonial, foi a desobediência na observância das leis e ordens que proibiam o despejo dos lastros de areia, que diminuíram progressivamente a profundidade do Porto, impossibilitando que as embarcações de grande calado adentrassem pelo recife de pedras e ancorassem mais próximas aos trapiches.

No entanto, foi através dos problemas em torno do ancoradouro e dos lastros das embarcações que estavam assoreando o porto que surgiram as informações sobre a dinâmica portuária da vila do Recife e o porto da Senzala, feito nas entranhas da Praça.

3.2 AS RUAS DAS SENZALAS NA VILA DO RECIFE (XVIII E XIX)

Sobre o local onde se situava a senzala, na praça do Recife, aludia-se sempre ao nome da cidade no século XIX. A Rua da Senzala Velha e a Rua da Senzala Nova, que tinham no seu nome explícito o local que norteou as discussões sobre onde eram “assentados” os escravizados recém-chegados ao Recife.

Para o século XIX, sabemos que o bairro de Santo Amaro foi onde se instalou a primeira quarentena dos escravos, o Lazareto de Santo Amaro, tema discutido e estudado pelos historiadores Marcus Carvalho e Aline De Biase, através da documentação da Provedoria da Saúde, referente às visitas feitas às embarcações negreiras chegadas ao Porto do Recife, entre os anos 1813 e 1829.²¹⁸ Os historiadores esmiuçaram o controle sobre a chegada dos navios e a questão da quarentena dos escravos no Porto, fazendo uma densa análise sobre a documentação e a historiografia que tratou do tema.

²¹⁸ Carvalho, Marcus J. M. de Carvalho; Albuquerque, Aline Emanuelle De Biase. *Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831*. Almanack. Guarulhos, n.12, p.44-65. Acessado em 20 de março de 2019, In: <http://www.scielo.br/pdf/alm/n12/2236-4633-alm-12-00044.pdf>. Sobre a database do Slave Voyages, pode ser acessada através do link: <https://www.slavevoyages.org/>.

Foram desde o desejo de adotar a quarentena, expresso por Dom Rodrigo de Souza Coutinho, através da junta governativa em 1799, até a desobediência à quarentena de Santo Amaro por diversos negociantes, autoridades e mais envolvidos. Além de sinalizar a falta de registro de vários navios que entraram no Porto do Recife durante a existência da Provedoria da Saúde. Toda a documentação consultada ainda foi cotejada ao *database Slave Voyages*, o que proporciona uma visão ampla do processo.²¹⁹

A Provedoria da Saúde foi um órgão criado em 28 de julho de 1809, por Dom João, para controlar o discurso epidêmico dos navios negreiros, pois eram acusados de trazer vários males e doenças às principais cidades portuárias do Brasil. O artigo, além de abordar a quarentena, analisou a instituição e seus trabalhos no Porto do Recife, afirmando os autores que a maioria dos exames feitos às embarcações recém-chegadas era realizado na praia do Pilar, na parte do istmo que ligava Recife e Olinda. Além da praia do Pilar, as visitas também ocorriam no Lazareto, em Santo Amaro, onde os cativos eram levados através de barcos pelo istmo até a quarentena, ficando apenas os doentes recolhidos.²²⁰

Assim que a embarcação adentrava o porto, ela seria vistoriada pela visita da saúde, formada por um médico, um cirurgião, os peritos e os guardas da saúde. Os cativos que apresentassem algum tipo de doença eram levados para serem tratados na quarentena ou eram tratados dentro das embarcações negreiras.²²¹

A prática de tratar os cativos dentro das embarcações era a rotina do século XVIII. Encontramos na documentação dos avulsos de Pernambuco o caso de uma embarcação que adentrou o Porto do Recife, em 1776, e pediu para tirar licença na Alfândega para desembarcar os escravizados, permanecendo os doentes a bordo para serem tratados.²²² Logo, podemos perceber que a tentativa de levar os escravizados para o Lazareto era uma nova prática, já que o costume era o de mantê-los dentro dos barcos – conforme era praticado no século XVIII e permaneceu, apesar das determinações.

A questão principal dessa necessidade de se desembarcar os cativos o mais rápido possível era evitar a contaminação pelo contato com os doentes. Separá-los era o primeiro

²¹⁹ Ibid. p 46.

²²⁰ Carvalho, Marcus J. M. de Carvalho; Albuquerque, Aline Emanuelle De Biase. op. cit., 2019. p. 49.

²²¹ Ibid. Pág.52.

²²² Recife, 3 de junho de 1776. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao secretário de estado do Reino e Mercês, marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre uma corveta do tenente coronel Antônio Cardoso dos Santos, vinda da Costa da Mina carregada com trezentos e noventa escravos, que arribou na barra de Taquara por causa de ventos contrários e do grande ímpeto das águas. AHU_ACL_CU_015, Cx. 122, D. 9340.

passo, assim que chegassem ao porto de desembarque. Na realidade, eles já eram separados dentro do navio e, no porto, o tempo de retirada dessa “mercadoria” era crucial para aumentar a lucratividade do negócio, não somente para os traficantes, mas também para a Coroa.²²³

Existe uma relação clara e direta: quanto mais tempo ficassem dentro do navio negreiro, mais escravizados morreriam. Por exemplo, se uma embarcação chegasse ao Porto do Recife com 200 escravizados e o despacho do navio demorasse mais de dois dias para autorizar o desembarque, alguns deles acabariam morrendo a bordo, causando prejuízo para todas as partes envolvidas.²²⁴ Portanto, as autoridades se mobilizavam com o intuito de acelerar esse processo de desembarque o mais rápido possível. Assim todos lucrariam: os comerciantes, a Fazenda Real e os oficiais da Alfândega, que ganhavam emolumentos e propinas sobre cada unidade desembarcada. Lógica aplicada em todo o Estado do Brasil e não apenas no Porto do Recife.

A relação entre tempo, mortalidade e diminuição dos direitos arrecadados foi encontrada nos documentos avulsos da Bahia, os quais nos deram subsídio para defender esta ideia.²²⁵ Mostrando que a Coroa e as autoridades tentavam de todas as formas aprimorar o comércio de escravizados, reduzindo as perdas causadas pelo tempo e otimizando a arrecadação e pagamentos das propinas. O caso da Bahia foi em torno das visitas aos navios chegados da Costa da Mina, quando a demora em fazer as visitas ocasionava o aumento na taxa de mortalidade.²²⁶

Em se tratando de Pernambuco, o local onde eram feitos os desembarques dos cativos no Porto do Recife do século XVIII sempre foi um tema silenciado pelas fontes documentais. Porém, através de junções de documentos que correspondem ao recorte de 1715 até os mapas de Elisiario e Mamede (1856), conseguimos identificar a localização e reconstruir a história da Rua da Senzala do século XVIII, e como as Ruas da Senzala Nova e da Senzala Velha foram criadas e recriadas a partir de um ancoradouro para desembarque de escravos.

Sabemos que a Rua da Senzala Nova já existia no século XVIII. No entanto, a Rua da Senzala Velha só foi criada no século XIX, após o aterramento do terreno, pois era o

²²³ Bahia, 30 de dezembro de 1740. Carta do provedor-mor da Fazenda Real Luís Lopes Pegado Serpa ao rei [D. João V] comunicando a proposta que fez sobre os emolumentos que pretendia levar juntamente com os seus oficiais pelas visitas das embarcações que vão para a Costa da Mina e mais diligências e exames de que é encarregado por determinação da lei que proíbe a extração de ouro para a referida Costa. AHU_ACL_CU_005, Cx. 70, D. 5892.

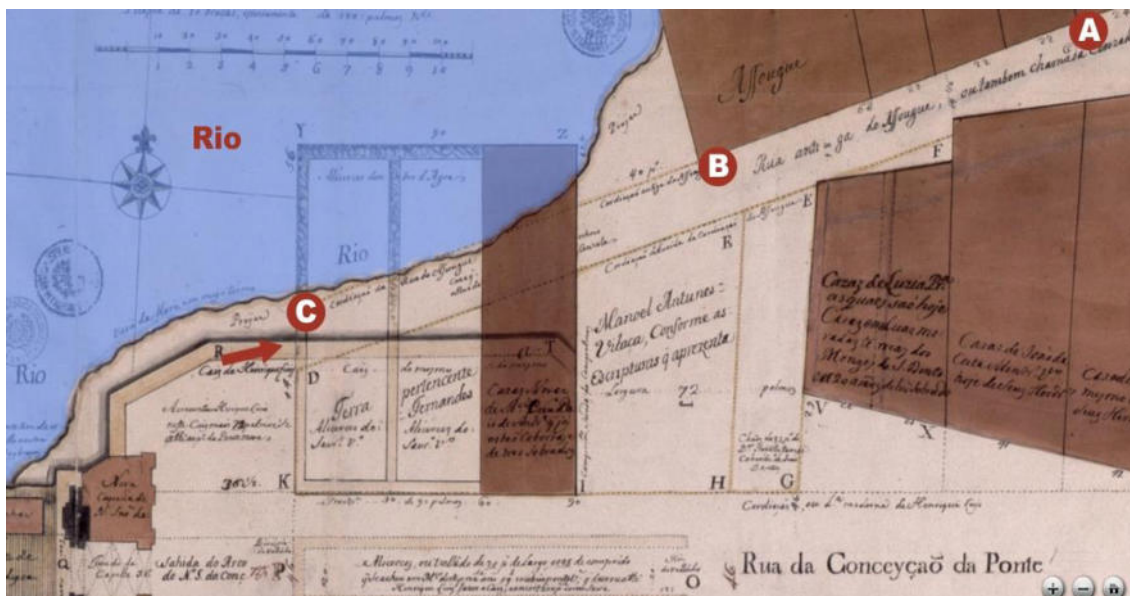
²²⁴ Idem.

²²⁵ Idem.

²²⁶ Idem.

ancoradouro do desembarque de cativos.²²⁷ A rua que foi conhecida no século XIX como Rua da Senzala Nova, era, na primeira metade do século XVIII, a Rua do Açougue. Para o fim do século XVIII, encontramos uma planta que demonstra a localização da Rua do Açougue e como ela se tornou a “Rua das Senzalas”. O que também revela fato interessante, já que a adoção do termo no plural indica a existência de várias senzalas. Observe:

Figura 5: Planta do Bairro Pé da Ponte da Conceição do Recife de Pernambuco (1788).



Fonte: BRACARENSIS, Francisco Xavieriuz. *Planta do Bayrro Pé da Ponte da Conceyção do Rce. de Pernambuco*. 1788. Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino. Acessado in: [Planta do Bayrro Pé da Ponte da Conceyção do Rce. de Pernambuco \(bn.br\)](#).

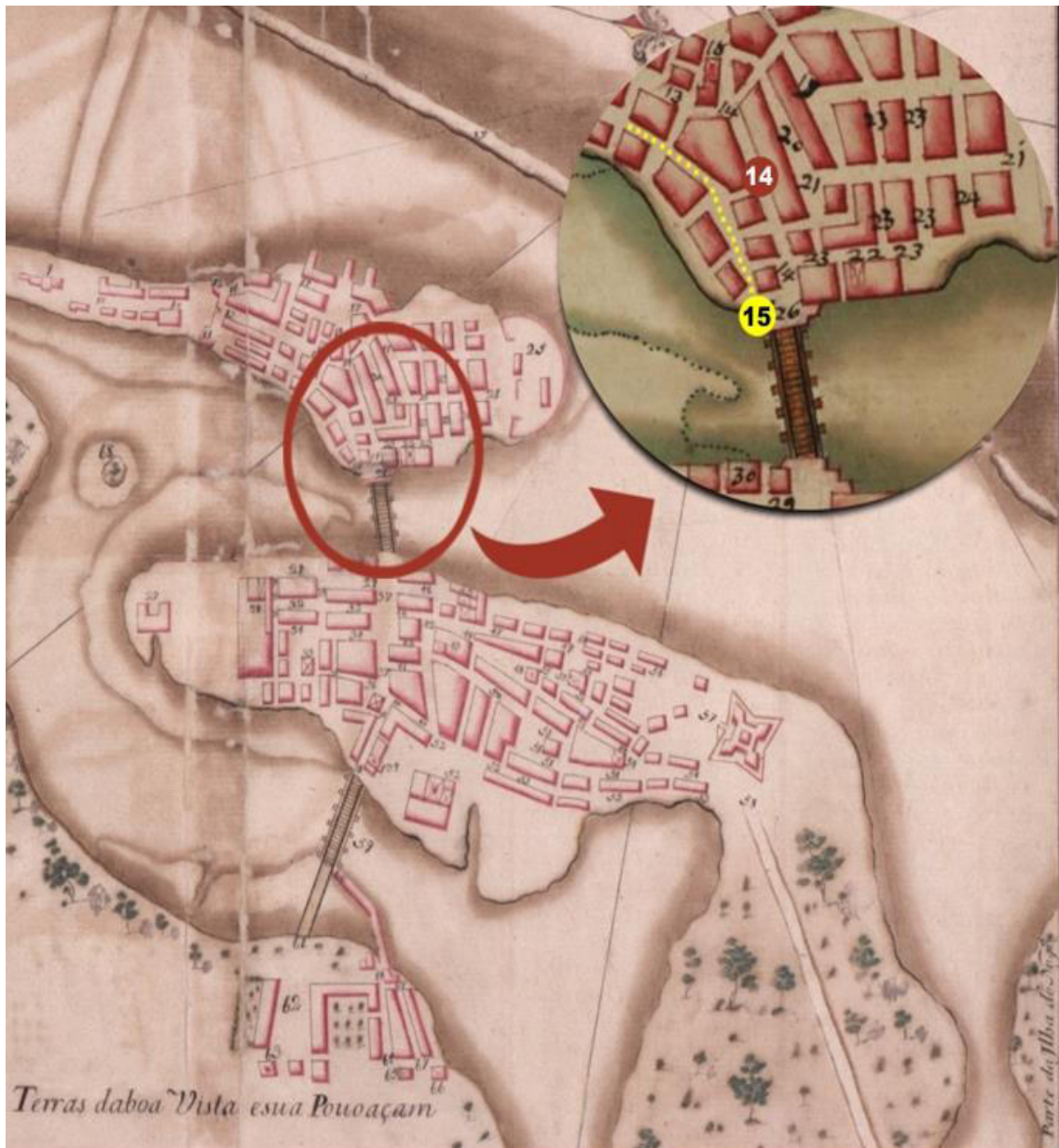
Na figura 5, na primeira rua da planta, está escrito entre C e B “Cordeação da Rua do Açougue” e entre B e A “Cordeação antiga do Açougue e também chamada Senzalas”.²²⁸ Conseguimos também confirmar essa mudança de nome através da figura 5, na Rua da Senzala, sinalizada com o número 15. Ela seria a primeira rua à esquerda, após a Rua da “Cadeia Velha,

²²⁷ Em relação ao tema, dois pesquisadores investigaram a origem da Rua da Senzala Nova. O primeiro foi José Luiz da Mota Menezes, cuja pesquisa expõe que a atual rua Domingos José Martins seria a rua da Senzala Nova e que, só no início do século XIX, surgiu a rua da Senzala Velha. Esta, por sua vez, seria atualmente a Rua Dona Maria César. MENEZES, José Luiz. *Atlas Histórico e Cartográfico do Recife*. 2016. p. 43. No entanto, Pereira da Costa aponta que a Rua Domingos José Martins era a Rua da Senzala Velha e que a Rua da Senzala Nova era a Rua Dona Maria César, em homenagem a esposa de João Fernandes Vieira. Por fim, concordamos com a hipótese de Menezes, mas esse tema ainda precisa ser mais estudado visto as diversas reformas pelas quais a região do atual Recife Antigo passou durante o início do século XX. COSTA, Pereira da F.A. *Anais Pernambucanos*, 1983, Vol. 2. p.163-164.

²²⁸ Outra informação importante é que a Rua da Cadeia vira a Rua da Conceição da Ponte e que, a partir da transversal da Rua Madre de Deus, localizamos o início da Rua da Cadeia Velha. BRACARENSIS, Francisco Xavieriuz. *Planta do Bayrro Pé da Ponte da Conceyção do Rce. de Pernambuco*. 1788. Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino.

depois chamada de Rua da Conceição da Ponte”,²²⁹ sinalizada com o número 14. Observando a planta também é possível perceber que depois da Rua da Senzala, não existia nenhuma rua do lado esquerdo, somente a parte da praia. Assim, cogitamos que se tratasse do ancoradouro da senzala e que nele ficavam os cativos recém-chegados.

Figura 6: Manuscrito do Brasil. Descrição de Pernambuco (1763).



Fonte: liv. 43. <http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301326> junção de duas plantas, idênticas uma na Torre do Tombo e a outra na Biblioteca Nacional.²³⁰ ANTT, Manuscrito do Brasil.

²²⁹ ANTT, Manuscrito do Brasil. Descrição de Pernambuco, liv. 43.

²³⁰ A imagem destacada no “zoom” da figura 5 foi retirada de uma planta idêntica, porém mais nítida. Fonte: ANTT, Manuscrito do Brasil. Descrição de Pernambuco, liv. 43. Imagem copiada de: MELO, Felipe Souza. *O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII*. Dissertação

Com a complexificação do comércio, cogitamos que as senzalas foram deslocadas para a Rua do Açougue,²³¹ que logo passou a ser denominada de “Rua da Senzala”, forma pela qual foi chamada no século XVIII (rua em amarelo), passando a ser designada “a Rua da Senzala Nova” no século XIX. A “Rua da Senzala Velha”²³² foi construída posteriormente à “Rua da Senzala Nova”, no local onde seria o porto da senzala, próximo à ponte, beirando o rio.

Em outra planta (figura 6), podemos localizar a Rua do Açougue (com o círculo azul e a letra S, que corresponde ao açougue). Essa seria a mesma rua que virou a Rua da Senzala e, posteriormente, a Rua da Senzala Nova. Apesar de a Rua da Senzala Velha ainda não ter sido construída nesse período, acreditamos que a parte próxima à ponte e na parte da praia, sinalizada com o círculo amarelo, fosse usada como “senzala” dos escravos recém-chegados e, por isso, seria aquela região, posteriormente à construção da rua, chamada de “Rua da Senzala Velha”.

Figura 7: Planta da cidade de Recife, entre a Restinga de Olinda e o Forte do Matos (1732).



(Mestrado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de História. Área de concentração: História Econômica. p.63.

²³¹ Por conta do primeiro edifício da rua, por isso o nome. Nessa planta, mostra-se que a rua do Açougue virou a rua das Senzalas <http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301351>

²³² A “Rua da Senzala Velha” atualmente tem o nome de Rua da D. Maria Cézar. Podemos através de sobreposições de plantas, perceber que essa rua é fruto do aterro do século XIX. MENEZES, José Luiz Mota. Atlas Histórico e Cartográfico do Recife. Recife. 2016. p. 43.

Fonte: <http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301292>.

Através da planta acima identificamos onde era localizado o açougue, sinalizado com o círculo azul. Podemos identificar que essa era a última rua à margem do rio, sendo a parte virada para o Rio o possível lugar em que se colocavam os cativos antes de serem levados para a “Rua da Senzala” (chamada “Rua do Açougue” durante o século XVIII). A seta alaranjada sinaliza o espaço onde cogitamos ser o sítio ou porto da senzala que aparece na documentação. Acreditamos que parte dos cativos ficava na parte de areia da praia voltada para o Rio, talvez uma adaptação do que acontecia nas costas africanas.²³³

Através de nossas investigações, conseguimos confirmar existência do porto da senzala nas entranhas do Porto do Recife. Os escravizados eram levados e vendidos, muitas vezes em lotes, na praça do Recife, através da Rua da Cadeia Velha ou Rua da Conceição da Ponte, que dava acesso diretamente da descida do porto da senzala e da Rua da Senzala ao coração da Praça comercial.²³⁴

Provavelmente os oficiais e mais agentes que fiscalizavam esse comércio na primeira metade do século XVIII, eram os da Alfândega e da Provedoria, sendo, posteriormente a eles, fiscalizados pela Mesa de Inspeção, que ficou responsável por vigiar e controlar o comércio de cativos, na segunda metade do século XVIII. O período do monopólio da companhia de comércio de Pernambuco e Paraíba ainda precisa ser mais estudado, visto que as atribuições da Alfândega de Pernambuco foram diminuindo e, esta, perdendo o controle sobre a tributação dos

²³³ BRACARENSIS, Francisco Xavieriuz. *Planta do Bayrro Pé da Ponte da Conceyção do Rce. de Pernambuco*. 1788. Coleção Cartográfica e Iconográfica Manuscrita do Arquivo Histórico Ultramarino. Acessado in: [Planta do Bayrro Pé da Ponte da Conceyção do Rce. de Pernambuco \(bn.br\)](http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301292)

²³⁴ No mesmo documento, fala-se em isentar os escravizados na quarentena, “ao menos quando constasse pela visita da saúde que os escravos não tinham doença contagiosa[...]” Recife, 6 de junho de 1800. Ofício do Bispo de Pernambuco, D. José [da Cunha Azeredo Coutinho], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a não observância, pelos negociantes, da ordem de se manter em quarentena os escravos vindos da costa da África, devido as precárias condições de saúde e salubridade dos navios. Arquivo Histórico Ultramarino_ Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 216, D. 14657. O comércio de cativos deixa de ser fiscalizado pela alfândega de Pernambuco, e passou a ser fiscalizado pela mesa de inspeção. Encontramos ordens régias de 1788, 1789, 1790, que expõem essa atribuição. Através de uma ordem régia de 1789, foi designado ao presidente, e inspetor da mesa da inspeção do Recife “que logo que chegassem a este porto quaisquer embarcações com escravos da Costa da África que precisassem fazer quarentena”, o juiz de fora acumulava no ano de 1790 o ofício de provedor da saúde, era ele quem liberava a saída da quarentena. Em 1788, o presidente da mesa de inspeção que acumulava o ofício de ouvidor, obrigava a todos que chegassem com cativos, a deixarem-nos na quarentena, e somente posteriormente poriam levar para vender em miúdo e não a grosso. Recife, 9 de junho de 1800. Ofício da Junta ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a ordem para não fazer quarentena com os escravos vindos da Costa da África, e a realização de uma última que já estava estabelecida AHU_ACL_CU_015, Cx. 216, D. 14661.

cativos, ficando apenas com os produtos importados tributados pela dízima, o donativo de 4%, para a reconstrução da Alfândega de Lisboa.²³⁵

Sobre essa transição de atribuições e alçadas da Alfândega de Pernambuco, retomaremos nas conclusões da tese, na qual faremos um balanço das mudanças vivenciadas por essa instituição na década de 1750. Antes, porém, precisamos entender como funcionava a Provedoria e a Alfândega de Pernambuco na primeira metade do século, em relação à navegação.

3.3 A CASA DOS CONTOS E A ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO (1694-1759)

Sabemos que a capitania de Pernambuco tinha uma Provedoria e uma Alfândega imbricadas, como exposto em trabalho anterior.²³⁶ No entanto, com o avançar da pesquisa, conseguimos identificar algumas especificidades das instituições. O cargo de Provedor da Fazenda Real e Juiz da Alfândega de Pernambuco são conjugados em um único oficial, caso diferente do que aconteceu nas capitanias da Bahia e do Rio de Janeiro, onde as funções foram separadas ainda na primeira metade do século XVIII.

No entanto, as repartições estavam situadas em edifícios diferentes, próximos na vila de Santo Antônio, mas com expedientes, oficiais diversos e com dinâmicas internas próprias. Suas prestações de contas eram separadas, mas assinadas pelo Provedor e Juiz da Alfândega que ora despachava na Casa dos Contos ora na Alfândega.

A Alfândega de Pernambuco foi transferida de Olinda para o Recife no fim do século XVII, ficando no velho edifício da Praça do Corpo Santo até 1711.²³⁷ Ela foi transferida para a

²³⁵SILVA, Francisco Ribeiro da Silva. *Alfândegas lusas em finais de Setecentos: fiscalidade e funcionamento*. Acessado em 21/02/2015, disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8057.pdf> 197. CARRARA, Angelo. op. cit., Século XVIII, p. 236

²³⁶ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco: História, Conflitos e Tributação no Porto do Recife (1711-1738)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016. p. 60.

²³⁷ Posteriormente à saída desse edifício, ficou no lugar dele servido de casa da ouvidoria. Encontramos essa informação através da do governador Duarte Sodré onde ele expõe, através de um edital, que “as pessoas que quiserem comprar a casa que serve da ouvidoria (sic), que foi Alfândega Velha, e as casas onde morava o Almoxarife, que hoje serve de armazém de armas, e um armazém na Senzala, em que estão alguns petrechos de guerra, venham à secretaria deste governo [...] 11 de julho de 1730.” In: Biblioteca Nacional de Lisboa, governador Duarte Sodré Pereira. Coimbra, Coleção Conde de Arcos. F. 427.

Rua do Trapiche, mas infelizmente não sabemos em qual prédio ela foi instalada. Sabemos apenas que se estabeleceu a “Alfândega Grande das Fazendas de Pernambuco”.²³⁸

No mesmo ano, além da transferência da Alfândega foi implementado ao “estabelecimento a imposição da décima na alfândega desta dita vila do Recife”, pelo governador Félix Machado. A cobrança deveria ser feita através da “pauta do Rio de Janeiro pela qual se estabeleceu aqui a dita dízima, cuja pauta mandou observar o dito governador”.²³⁹ Percebemos pela citação que o imposto da dízima, além de seguir o modelo oferecido pela Câmara do Rio de Janeiro, também seguiu como modelo a pauta do Rio de Janeiro que serviu na Alfândega de Pernambuco e na da Paraíba até a elaboração de pautas próprias.²⁴⁰

Em 1718, um despacho do conselho ultramarino discorreu sobre a escolha do trapiche de Luiz Pereira da Costa pelo provedor da Fazenda Real João do Rego Barros, “para se recolher nele as fazendas que se hão de pagar os direitos da dízima”. Nele aparece o pedido feito pelo rei ao governador D. Lourenço de Almeida para que fornecesse seu parecer sobre o mencionado local e se “pode escusar fazer-se esta obra com menos grandeza tomando-se o expediente de levarem os moradores para sua casa as fazendas depois de despachadas e seladas”.²⁴¹

Encontramos outra referência sobre o trapiche de Luiz Pereira da Costa para o ano de 1719, através de outra carta régia enviada para o novo governador, Manuel de Sousa Tavares e Távora.²⁴² Nela, o rei faz saber que D. Lourenço teria informado sobre o inconveniente em se fazer a Alfândega no trapiche de Luiz Pereira da Costa, que teria sido recomendado pelo provedor da Fazenda Real João do Rego Barros. Segundo o ex-governador, a avaliação feita pelo tenente geral da artilharia, juntamente com o provedor, era de um investimento inconveniente à Fazenda Real, pois o trapiche não tinha:

Serventia alguma, assim em razão de ser um armazém de que ele se compõe muito pequeno, e sumamente escuro, porque pelos lados se lhe não podia dar luz, e como o mais de que necessitava esta alfândega, era de casa de selos, não era possível que no dito trapiche mediava uma rua não podia ter serventia o

²³⁸GODOY, José Eduardo Pimentel de. *As Alfândegas de Pernambuco*. Brasília. Ed. ESAF, 2002. p. 12.

²³⁹ Recife, 20 de maio de 1729. Carta do governador da capitania de Pernambuco, Duarte Sodré Pereira Tibão, ao rei D. João V, sobre o valor do salário do proprietário do ofício de escrivão da Abertura da Alfândega da dita capitania, Manoel Lopes Santiago, quanto vista os navios pequenos que entram no porto. AHU_ACL_CU_015, Cx. 38, D. 3432. Folha 0154.

²⁴⁰CARRARA, Angelo Alves. OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura. *Livro das alfândegas do Brasil*, volume dois. (Texto ainda não publicado).

²⁴¹26 de março de 1718. IAHGPE, Série Manuscritos, Ordem régias, 1711-1718. Folha: 269-270.

²⁴²O governador Manuel de Sousa Tavares e Távora, governou a capitania de Pernambuco de 23 de julho de 1718. até 9 de janeiro de 1721.

dito trapiche para servir a Alfândega, ou parecer para dela, por que pela dita rua se divertia (sic) muita fazenda aos direitos.²⁴³

Pelo texto do governador é possível identificar algumas características do edifício onde ficou sediada a Alfândega por alguns anos na vila do Recife. O edifício era pequeno, escuro e sem muito terreno para alargar com reformas. Apesar de estar próximo ao porto, era dele separado por uma rua que facilitava o descaminho de mercadorias para dentro da Alfândega. A rua referida, cogitamos que seja a Rua Trapiche. Outro ponto mencionado foi a ausência de espaço no armazém do Luiz Pereira da Costa para construir uma casa do selo. Importante instrumento de controle sobre o recolhimento da dízima.

O governo de D. Lourenço de Almeida foi marcante na complexificação das estruturas administrativas da Alfândega de Pernambuco, ele foi um governador muito ativo no aumento da fiscalização dentro da capitania. Criou vários cargos dentro da Alfândega, além de fazer uma devassa sobre as autoridades e os oficiais da Alfândega, em 1718, por conta de algumas “murmurações” sofridas pelos oficiais da Alfândega. Devassa que inocentou o provedor João do Rego Barros, conforme tratamos na nossa dissertação e retomaremos no capítulo quatro desta tese.²⁴⁴

Voltando ao trapiche de Luiz Pereira da Costa, o rei indagava ao novo governador sobre a insistência do Provedor em comprar o edifício do trapiche, além de ter escolhido um local tão pequeno e escuro para ser a sede da Alfândega. Segundo o rei, o Provedor “dera a dita conta, persuadindo a que se comprasse o dito trapiche, que se julgava como estar enquanto não tinha efeito a dita compra”,²⁴⁵ palavras que confirmam a utilização da Alfândega dentro do trapiche de Luiz Pereira da Costa.

O rei continuava argumentando sobre a estranheza da escolha do Provedor. Porém, o ex-governador D. Lourenço descobriu as verdadeiras intenções por trás daquela escolha. O dono do trapiche, Luiz Pereira, era devedor da Fazenda Real e estava sendo obrigado a pagar por sua dívida de três contos de réis e, como não cumpriu com as datas dos pagamentos, acabou sendo preso e vigiado pelo carcereiro Afonso Maciel, que era amigo íntimo do provedor João do Rego Barros.²⁴⁶

²⁴³ 26 de março de 1718. IAHGPE, Série Manuscritos, Ordem régias, 1711-1718. Folha: 269-270.

²⁴⁴ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. op. cit. 2016. p. 75-78.

²⁴⁵ IAHGPE. Série Manuscritos, Ordens Régias (1717-1720). Folhas: 101-104.

²⁴⁶ Idem.

O dono do trapiche fugiu da prisão e, por conta disso, o carcereiro Afonso Maciel estava sendo obrigado a honrar pela dívida do foragido. Não sabemos se o carcereiro facilitou a fuga, no entanto, o ônus do pagamento caiu sobre Afonso Maciel. Para tentar livrar o carcereiro da dívida com a Fazenda Real, o Provedor criou a situação de transferir a Alfândega para o trapiche de Luiz Pereira e, com o valor dos aluguéis, pagar a dívida de Afonso Maciel.²⁴⁷ Podemos perceber que foi uma estratégia muito bem articulada e que houve facilitação na fuga e na forma de se quitar o débito pelo Provedor e os outros envolvidos na confusão.²⁴⁸

O rei, após as denúncias e explicações feitas pelo ex-governador, ordenou ao novo ocupante do cargo que não comprasse o tal trapiche, pois insistia que existiam outros mais adequados e que “não faltavam aí trapiches” com capacidade de acomodar o armazém das armas e todo o resto necessário ao almoxarifado. Também era ordenado que se vendesse a alfândega que existia, além da Casa dos Contos e todos os armazéns que existiam naquela terra. Com os valores arrecadados deveria se fazer uma “nova alfândega” para Pernambuco, “muito mais barata do que se fizesse no dito trapiche de Luiz Pereira da Costa”.²⁴⁹

Na carta régia, informa-se que foi enviado ao rei, pelo ouvidor-geral, uma planta sobre a obra da “nova alfândega”. O rei exigia do ex-governador informações detalhadas sobre a obra da alfândega, pois se “levarem os mercadores para as suas casas as fazendas depois de despachadas e seladas, por que desta maneira gastaria menos a Fazenda Real, e se daria melhor expediente ao negócio [...]”.²⁵⁰ Então não teria que fazer gasto com a instituição.

Por fim, o rei ordenou ao novo governador que enviasse os valores do edifício da alfândega que existia; da Casa dos Contos e armazéns; além de fazer orçamento da “nova alfândega”, escolhendo o melhor sítio para fazer a obra. Orientava que pedisse ajuda aos homens de negócio e que deveria enviar as sugestões para essa matéria ser resolvida no Reino.²⁵¹ Afinal, os interesses dos negócios e da Coroa deveriam estar conjugados para chegarem a bom termo.

Infelizmente, não localizamos a resposta do governador, nem temos a certeza de que a Alfândega foi transferida para o trapiche ou se ele seria mais um local para armazenar as

²⁴⁷ Idem. Nas palavras do Provedor: “dar aluguéis do dito trapiche se inteirar a minha fazenda ficasse livre deste pagamento o dito Afonso Maciel”.

²⁴⁸ Idem.

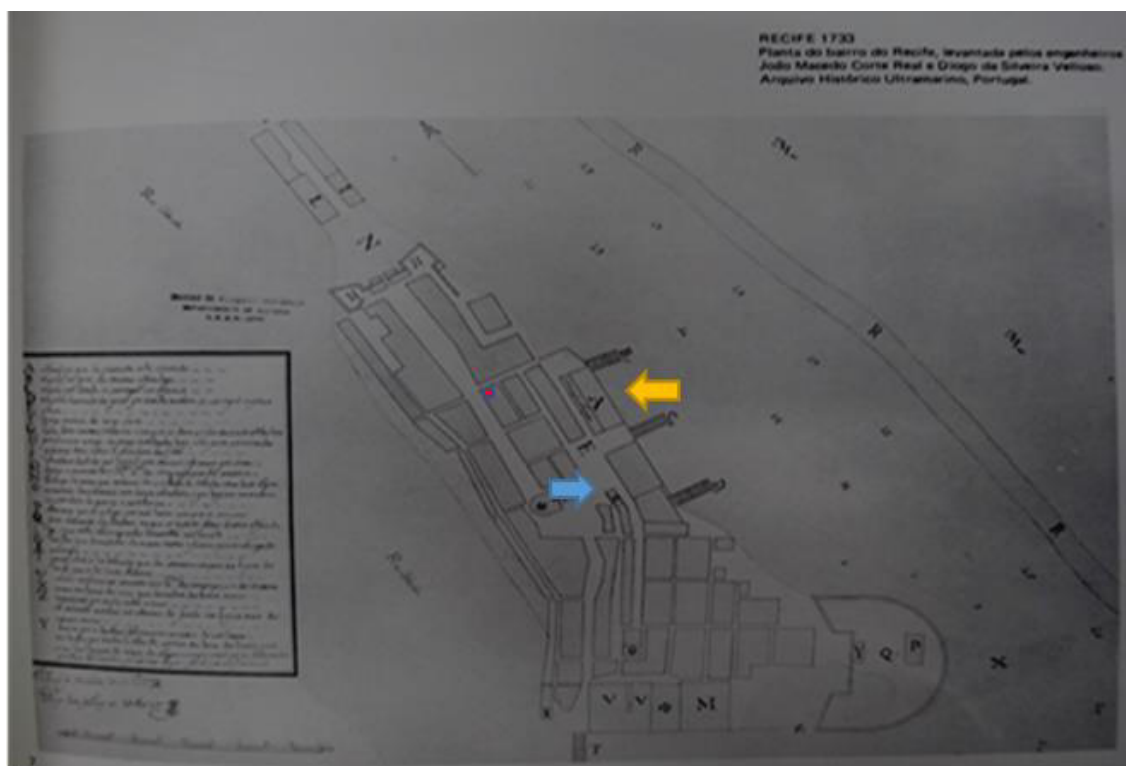
²⁴⁹ Idem.

²⁵⁰ IAHGPE. Série Manuscrito, Ordens Régias 1717-1720. F. 101-104.

²⁵¹ Idem.

fazendas. O que sabemos é que a Alfândega de Pernambuco foi transferida para o edifício de Pedro de Mascarenhas em 1724, por exigência do contratador Jerônimo Lobo Guimarães, que arrematou o primeiro contrato da dízima da Alfândega de Pernambuco e Paraíba. No mesmo período foi construída a Casa do Selo, anexa a esse trapiche.²⁵²

Figura 8: Planta do bairro do Recife, levantada pelos engenheiros João Macedo Corte Real e Diogo da Silveira Veloso (1733).



■ Casa dos Contos ■ Alfândega

Fonte: MENEZES, José Luiz da Mota. Atlas Histórico Cartográfico do Recife. Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, 1988. Página 29, Imagem do livro depositado no Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano.

A partir dessa data até o fim do recorte desta tese em 1750, trataremos da alfândega localizada no trapiche de Pedro de Mascarenhas, futuro Conde de Sodomil, que foi vice-rei da Índia durante a década 1730. Na figura 8, acima, podemos identificar a Casa dos Contos e Alfândega (a partir de 1724), sinalizadas pelas setas azul e amarela, respectivamente. São edifícios vizinhos, separados pela praça comercial do Recife que aparece na imagem

²⁵² GODOY, José Eduardo Pimentel de. op. cit. 2002. p. 13. Oliveira, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit., 2016. p.115.

representada pela letra “E”. Discutiremos, agora, um pouco sobre a tributação dentro destas instituições.

3.4 OS ESPAÇOS DE TRIBUTAÇÃO DENTRO DA PROVEDORIA E ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO

Por carta régia de 29 de março de 1694, o rei ordenou ao provedor da Fazenda Real, João do Rego Barros, seguir a normativa do capítulo 195 do Regimento da Fazenda, cumprindo “pontualmente” a regra. No capítulo, definia-se que o almoxarife deveria fazer suas contas no fim de cada ano e o dinheiro recolhido deveria se “meter em cofre de três chaves”, ele (João do Rego Barros) teria uma chave, o escrivão João Batista Campeli outra e o almoxarife Manoel Antunes Correa outra. Configuração válida para o período final do século XVII e início do século XVIII. O que também esclarece a necessidade de estarem as chaves sob a guarda de oficiais da Provedoria.²⁵³

Entendemos através dessa ordem régia que dentro da Provedoria, também chamada Casa dos Contos, era onde se guardava o dinheiro e as folhas de fianças, dentro de um “cofre de três chaves”, que era um baú com três fechaduras. Logo, só poderia ser aberto com a reunião dos três oficiais portadores das chaves.²⁵⁴ Igualmente à Fazenda Real, a Alfândega de Pernambuco também possuía um cofre. No entanto, não foi estabelecido no mesmo período do cofre da Provedoria. A ordem régia referente ao seu estabelecimento datada de 27 de abril de 1712.²⁵⁵ O rei informava que teria recebido a carta do governador José Félix Machado sobre a implementação da dízima da Alfândega que incidia sobre todas as fazendas que entrassem na Alfândega,

[...] sem que nos moradores houvesse a menor repugnância antes a terem aceitado com boa vontade, e vos haveres disposto a sua cobrança pelo melhor modo que vos pareceu conveniente e na forma que se vos havia ordenado para as avaliações destas fazendas para o que também espera veis que do Rio de janeiro se vos remetesse o formulário de que naquela alfândega se usa na dita dízima.²⁵⁶

²⁵³ Recife, 7 de junho de 1747. Portaria do governador da capitania de Pernambuco, conde de Arcos, D. Marcos José de Noronha e Brito, ordenando ao provedor da Fazenda Real, Francisco do Rego Barros, passe certidão à ordem régia para se colocar três cofres para recolhimento de valores arrecadados. AHU_ACL_CU_015, Cx. 66. D. 5557.

²⁵⁴ Idem.

²⁵⁵ Idem.

²⁵⁶ Idem.

Podemos compreender, através do trecho citado, que a cobrança da dízima da Alfândega na capitania de Pernambuco não era praticada pelos moradores. O tributo foi instituído em 1711²⁵⁷ e as diversas autoridades locais, os moradores e os comerciantes, solicitaram a sua não implementação. No entanto, o rei negou e passou a ser reestruturada a Alfândega pelo governador José Félix Machado. Outra informação importante é que o “formulário”, o procedimento de cobrança e elaboração dos bilhetes, foi enviado pela Alfândega do Rio de Janeiro, ou seja, copiou-se o modelo.²⁵⁸ Com o novo tributo da dízima, o dinheiro da imposição deveria ser guardado separadamente. Segundo as palavras do rei: “fareis meter em um cofre separada das outras rendas reais para se aplicar as defesas dessa capitania”.²⁵⁹ Confirmando que a dízima tinha um cofre separado daquele da Provedoria (Casa dos Contos).

O cofre da dízima ficava na Alfândega de Pernambuco, sobre o controle do tesoureiro da Alfândega, que era responsável pelo recolhimento do rendimento da dízima e pela colocação do dinheiro no cofre, por ser o detentor das chaves. Sendo o rendimento da dízima um dos principais tributos do século XVIII, as responsabilidades do tesoureiro também significavam poder.²⁶⁰ O que podemos afirmar diante da liquidez monetária daquela sociedade.²⁶¹

Como vimos, a primeira ordem foi de 1694 e a segunda de 1712, sobre a organização dos valores nos cofres régios. No entanto, com a chegada do governador Dom Marcos de Noronha a Pernambuco, em 25 de janeiro 1746, modificou-se a forma de recolhimento dos proventos da dízima. O provedor Francisco do Rego Barros informou ao rei que o governador teria ido na Alfândega e lá achou um cofre, no qual “se recolhia o rendimento da dízima da dita

²⁵⁷ É uma reimplementação. Visto que esse tributo deveria ser cobrado desde a fundação da capitania, através do foral. OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. op. cit., 2016. p. 29.

²⁵⁸ Recife, 7 de junho de 1747. PORTARIA do [governador da capitania de Pernambuco, conde dos Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, ordenando ao provedor da Fazenda Real, [Francisco do Rego Barros], passe certidão relativa à ordem régia para se colocar três cofres para recolhimento. AHU_ACL_CU_015, Cx. 66. D. 5557. Sobre a forma como era realizada a cobrança através dos bilhetes na Alfândega do Rio de Janeiro, consultar a dissertação de CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *A Luta pela estruturação da Alfândega do Rio de Janeiro durante o governo de Aires de Saldanha de Albuquerque (1719-1725)*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2013. 186p. (dissertação de Mestrado em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro).

²⁵⁹ AHU_Avulsos de Pernambuco_Recife, 7 de junho de 1747. AHU_ACL_CU_015, Cx. 66. D. 5557. Nesse período o escrivão da Fazenda Real era Miguel Correa Gomes.

²⁶⁰ CARRARA, Angelo Alves. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil, século XVIII*: Minas Gerais, Bahia, Pernambuco. Ed. UFJF, 2009.

²⁶¹ Recife, 7 de junho de 1747. PORTARIA do [governador da capitania de Pernambuco, conde dos Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, ordenando ao provedor da Fazenda Real, [Francisco do Rego Barros], passe certidão relativa à ordem régia para se colocar três cofres para recolhimento. AHU_ACL_CU_015, Cx. 66. D. 5557.

Alfândega, o tesoureiro, que então era Alexandre de Lemos Sala, o qual mandou transladar o dito Senhor Governador e Capitão General para esta Casa dos Contos”.²⁶²

Podemos perceber que por via da atitude do governador Dom Marcos de Noronha houve interferência de jurisdição do Governador sobre a do Provedor dentro da capitania. Talvez, o Governador tenha escutado algo sobre os desvios ou descaminhos da Alfândega. Sabemos que essa atitude de ordenar a transferência foi uma imposição sua, levando a alertar aos oficiais da Fazenda que as coisas mudariam durante o período do seu governo.

O traslado do cofre de uma instituição para outra deve ter sido um evento marcante no entorno da praça do Recife. Carregar um cofre cheio de dinheiro pelas ruas do Recife deve ter causado grande frenesi e atraído muitos olhares à cena. Imagine-se, negros carregando o cofre, ladeados de várias autoridades militares e civis que o escoltaram do edifício da Alfândega até a Casa dos Contos.²⁶³

Ao fim da inspeção do governador que criou esse cofre separado para as despesas das pontes e “transladou” o cofre da dízima da Alfândega para a Casa dos Contos, foi a vez de limitar os oficiais que teriam acesso às chaves desses cofres. A primeira autoridade que teria “uma de cada três chaves, que tem cada cofre” seria o próprio governador Dom Marcos de Noronha, a segunda autoridade foi o provedor da Fazenda Real Francisco do Rego Barros e a terceira chave ficaria com “o almoxarife, ou tesoureiro de cujo recebimento é o cofre”.²⁶⁴ Provavelmente, a última chave do cofre da Alfândega ficava com o tesoureiro da dízima e as outras duas chaves, dos outros tributos, devem ter ficado nas mãos do almoxarife da Fazenda Real.

Na resposta, em 22 de novembro de 1746, sobre as novas atitudes tomadas pelo governador, o rei elogiava a aplicação e estabelecimento dos três cofres:

Tendo os mesmos cofres três chaves [...] Me pareceu louvar-vos muito o zelo para que vos movestes a dar nova forma de recebimento, e despesa da Fazenda

²⁶² Idem.

²⁶³ Outro tributo que também ganhou um cofre separado foi “o direito pertencente a consignação das despesas das pontes” que tinha também três chaves, igual ao da Provedoria de Pernambuco que recolhia os direitos dízimos, miunças, direitos sobre os escravos que desciam para as minas, além do cofre da dízima. Recife, 7 de junho de 1747. PORTARIA do [governador da capitania de Pernambuco, conde dos Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, ordenando ao provedor da Fazenda Real, [Francisco do Rego Barros], passe certidão relativa à ordem régia para se colocar três cofres para recolhimento. AHU_ACL_CU_015, Cx. 66. D. 5557.

²⁶⁴ Idem.

Real [...] continuareis a informar-vos que rendas tem a dita Fazenda Real (Pernambuco), e mais Provedorias de vossa jurisdição”.²⁶⁵

Mais uma vez, é enfatizado que a Fazenda Real de Pernambuco, além de cuidar de suas rendas, deveria cuidar das “Provedorias” de sua jurisdição. As quais seriam as de Itamaracá, do Rio grande do Norte e do Ceará. Por instrumento da carta, ficou-se subentendido que a autoridade do governador em assuntos da Fazenda foi alargada e que ele deveria verificar se os provedores e mais oficiais da Fazenda estavam cobrando as rendas nos prazos corretos e, caso encontrasse alguma irregularidade, ele deveria informar ao Provedor da fazenda ou solicitar “balanço em presença” do oficial.²⁶⁶

Buscamos em museus imagens de arcas de três chaves que tivessem sobrevivido ao período colonial. Localizamos uma arca de três chaves e suspeitamos que seja datada desse período, pois ela não é especificada pelo museu paranaense, mas este afirma que ela é o “primeiro cofre forte da Câmara municipal”.²⁶⁷ Acreditamos que existia uma padronização dessas arcas ou cofres pela Coroa Portuguesa e que, possivelmente, elas eram enviadas para todas as capitanias do seu Império Atlântico. Segue-se a foto da arca encontrada:

Figura 9: Sala de exposição número 6, sede do Museu Paranaense, Arca das três chaves - Fotografia.



Acervo: Memória Museu Paranaense. Disponível em: http://www.memoria.pr.gov.br/biblioteca/fotos.php?cod_acervo=105606. Acesso 03 dez. 2018, às 16:57.²⁶⁸

²⁶⁵ Idem.

²⁶⁶ Idem

²⁶⁷ Acessado in: http://www.memoria.pr.gov.br/biblioteca/index.php?id_biblioteca=5.

²⁶⁸ Dados do mobiliário: Número Registro Pergamum: 161160; Instituição: Secretaria de Estado da Cultura. Número de registro: MP.231, Título: Arca, Subtítulo: "Arca das três chaves", Categoria: Interiores Subcategoria:

Podemos perceber que a utilização das arcas de três chaves era uma estratégia da Coroa portuguesa para controlar as pessoas que teriam acesso ao dinheiro da Fazenda Real, sendo três autoridades régias que fiscalizariam uns aos outros. Não era a solução para o fim do descaminho, mas era uma tentativa de aumentar o controle. Com uma das chaves nas mãos do governador, a partir de 1746, o provedor passa a ser mais vigiado em relação aos recebimentos e saídas de moedas dos cofres supracitados.

O espaço da Alfândega de Pernambuco era dividido em três partes: o Paço, Trapiche e a Casa do Selo.²⁶⁹ O trapiche servia para descarregar as fazendas e o “Paço Casa” servia de alfândega. Segundo o provedor da Fazenda Real Francisco do Rego Barros, em 1742, pagava-se o valor anual de trezentos e cinquenta réis²⁷⁰ pelo aluguel dos dois recintos.

3.5 AS PROVEDORIAS E ALFÂNDEGAS “SUBALTERNAS” À PROVEDORIA DE PERNAMBUCO (PRIMEIRA METADE DO XVIII)²⁷¹

As Provedorias de Itamaracá, Rio Grande e Ceará rendiam juntas 7:135\$331 réis por ano, valor menor do que era enviado para o socorro das despesas da Paraíba. Como já foi destacado, a junção da dízima da Alfândega da Paraíba e de Pernambuco foi uma anexação informal, em 1724,²⁷² observando a demonstração das contas das capitanias do norte do Estado do Brasil e sua dependência financeira da capitania de Pernambuco, temos aí a explicação para

Peça de mobiliário, Dimensão: 65x60x110cm Bibliografia: Recorte de jornal anexo à ficha: "Conhecemos, agora, a Arca das três chaves (o primeiro cofre forte da Prefeitura de Curitiba, então Câmara Municipal). Velha peça garantida por três fechaduras, cada uma delas veladas por uma das três autoridades do tempo: o Presidente, o Secretário e o Tesoureiro. Na época a arca só se abria na presença dos três responsáveis, pois cada um guardava consigo, a sua chave". Resumo: Participou da exposição "Curitiba: Tempo e caminhos" no período de 29 de abril a 29 de agosto de 1993, promovida pela Casa Vermelha no Largo da Ordem, por ocasião dos 300 anos de Curitiba. Procedência: Curitiba (PR); Modo de incorporação: Doação: Joaquim Pereira de Macedo [Prefeito de Curitiba entre 1930 e 1932]; Data de entrada: 20/10/1931, Data de incorporação | registro: 1970. Acessado in: http://www.memoria.pr.gov.br/biblioteca/index.php?id_biblioteca=5.

²⁶⁹ Na documentação, aparece apenas “casa”, mas, a partir da documentação consultada, sabemos que se construiu nesse edifício, na década de vinte, uma Casa do Selo, nome esse que acreditamos ter sido abreviado para apenas “casa”, que ficava anexa ao trapiche. AHU_ACL_CU_015, Cx. 59, D. 5065.

²⁷⁰ Idem.

²⁷¹ CARRARA, Angelo Alves; Oliveira, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *Livro das alfândegas*, volume II. (não publicado).

²⁷² MENEZES, Mozart Vergetti de. *Colonialismo em ação: Fiscalismo, Economia e Sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

suas anexações à Capitania de Pernambuco na segunda metade do século XVIII. A fonte citada é a prova documental desta dependência.

Nenhuma das quatro Provedorias conseguia se equiparar ao centro portuário do Porto do Recife. A complexa teia de interesses que se constituiu no entorno das rendas produzidas pela capitania de Pernambuco, concentrava-se na figura do Provedor da Fazenda Real e Juiz da Alfândega de Pernambuco. Entender a complexidade e o poder da capitania de Pernambuco em relação às capitanias do norte do Estado do Brasil é entender a importância do Porto do Recife dentro do complexo da América portuguesa.

Tais conjecturas possibilitam entender o lugar em que se encontrava a Alfândega de Pernambuco no contexto da América portuguesa. A Alfândega de Pernambuco no XVIII é mais “arcaica” por não ter sido separada da Provedoria da Fazenda, como a Alfândega da Bahia e a do Rio de Janeiro. Ainda assim, se for comparada com os portos das capitanias do norte do Estado do Brasil, então percebê-la-emos como soberana. Nenhum dos portos das “anexas” conseguia competir com o fluxo portuário do Recife.

Outro ponto importante a ser discutido é que alguns portos das capitanias vizinhas não possuíam alfândega, isso em relação ao edifício propriamente dito. A Paraíba tinha uma Alfândega em conjunto com a Provedoria, podendo distinguir-se do Rio Grande e do Ceará, que possuíam apenas portos. Ao longo do século XVIII, conseguimos perceber, mediante a evolução da folha dos oficiais, que a Alfândega da Paraíba foi estabelecendo um *corpus* administrativo mais complexo, principalmente após a criação do contrato da dízima de 1724.²⁷³

A capitania de Itamaracá também possuía uma alfândega conjunta à Provedoria no século XVIII. Dois documentos comprovam sua existência: o primeiro é um certificado assinado pelo provedor e juiz da Alfândega da Capitania de Itamaracá João Lopes Vidal, em 1716.²⁷⁴ Porém, não havia prédio que abrigasse a instituição na capitania de Itamaracá. Em 1737, por meio de uma carta régia endereçada ao governador da capitania de Pernambuco, Duarte Sodré, sobre a questão de se construir uma alfândega na vila de Itamaracá, o Provedor de Itamaracá sugeria que ela fosse edificada na vila de Goiana, pedido já encaminhado pela

²⁷³ Menezes, Mozart Vergetti. op. cit. 2005.

²⁷⁴ 16 de agosto de 1725. Requerimento do ajudante da fortaleza de Santa Cruz de Itamaracá, Diogo de Vasconcelos, ao rei [D. João V], pedindo confirmação da carta patente com aumento de soldo. Anexos: 25 docs. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2927.

Câmara da mesma vila. O rei, em resposta, decidiu que se reformasse uma casa em Goiana e que se conservasse a alfândega nela.²⁷⁵

Podemos concluir, pela documentação, que o fluxo de navios que adentravam o porto de Itamaracá era bem menor que o de Pernambuco e da Paraíba, visto que a documentação informa que os negócios da Provedoria de Itamaracá “não eram tão contativos (sic) que se não pudesse lhe concluir na mesma casa do provedor”.²⁷⁶ Se até o ano de 1737 se despachavam as fazendas e gêneros na casa do Provedor, podemos concluir que a logística portuária de Itamaracá era mais um porto de escoamento da produção de tabaco, conjuntamente ao rio Goiana, do que uma praça mercantil que importava fazendas para aquela capitania.²⁷⁷

Todas essas informações corroboram para enfatizarmos que o Porto de Pernambuco era o ponto mais importante economicamente e administrativamente da parte norte do Estado do Brasil. Entender a logística administrativa desse importante entreposto mercantil é chave para se compreender a dimensão do comércio e as decisões que desembocaram na implementação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, na segunda metade do século XVIII. Levaremos nossa reflexão nos próximos itens em torno da logística portuária do comércio livre e a fiscalização sobre ele.

3.6 O CONTROLE NA BARRA DO PORTO DO RECIFE: A FORTALEZA DO BRUM E A FORTALEZA DO BURACO

As fortalezas serviam como pontos importantes para a preservação do porto, por serem o primeiro posto militar de imposição do controle sobre as embarcações que poderiam ou não adentrar a barra. Com canhões e outros tipos de artilharias, as fortalezas também serviam de barreira bélica para impedir ou vigiar a entrada de navios estrangeiros, piratas ou corsários na costa do Estado do Brasil.

A fortaleza do Brum servia como ponto de controle dos navios que circulavam no Porto do Recife, sendo emitido pelo governador da fortaleza uma certidão para entrada e saída do porto. Seria a primeira parada de uma embarcação, a qual deveria pagar “emolumento” ao

²⁷⁵ Arquivo Público Jordão Emerenciano. APEJE, Arquivo Permanente, setor de manuscrito. Ordens Régias. Vol.04. folhas 46V e 47.

²⁷⁶ Idem.

²⁷⁷ LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: Tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco: (1654-1760)*. São Paulo: USP, 2008. Tese de Doutorado. p.23

governador da fortaleza e outras autoridades da capitania também receberiam pela movimentação. Os barcos que apresentassem os seus despachos sem impedimentos, receberiam “o sinal de Saída”.²⁷⁸ Provavelmente, os despachos dos navios poderiam ser feitos na Alfândega ou pela Provedoria.

Na historiografia, quem tratou muito rapidamente sobre a importância de ser comandante da fortaleza do Brum e sobre as disputas de poder em torno deste cargo, envolvendo várias figuras importantes da nobreza da terra, foi Evaldo Cabral, no livro “A Fronda dos Mazombos”.²⁷⁹ Segundo ele, “em 1707, Bernardo Vieira, André Dias de Figueiredo e certo Francisco Lopes Galvão candidataram-se ao comando da fortaleza do Brum, posto que permitia controlar o acesso marítimo ao Recife”.²⁸⁰

Podemos perceber que nomes importantes da capitania participaram da guerra dos mascates, segundo Mello, “quando das alterações pernambucanas, os mascates acusarão repetidamente Bernardo Vieira de querer tomar o Brum para obstar a entrada da frota que traria o novo governador”.²⁸¹ O autor ainda induziu a pretensão de Bernardo Vieira e André Dias de “assenhorear-se da principal fortificação da capitania”.²⁸² Através deste relato, fica nítida a importância de se ter o controle sobre a mencionada fortaleza.

Encontramos um requerimento através do qual o tenente-coronel da infantaria e governador da fortaleza do Brum José de Souza Couceiro, pedia ao rei para receber os emolumentos sobre todo o navio que “entrasse ou saísse do porto”, igualmente ao que recebiam as fortalezas de Itamaracá e Tamandaré, onde cada barco pagava de emolumento trezentos e vinte réis “pela certidão” dada aos capitães. Prática comum, que também acontecia no Rio de Janeiro, na fortaleza do registro de Santa Cruz, segundo o tenente, lá pagavam:

[...] os navios dois mil seiscentos e setenta réis ao comandante dela, e aqui só os navios lhe dão de emolumentos cada um dois mil réis, naquela parte cada embarcação descoberta como lancha ou barco, paga quatrocentos e trinta, parece que a razão que o suplicante tem para haver os emolumentos dos barcos ao menos de trezentos e vinte cada um como nas duas fortalezas vizinhas.²⁸³

²⁷⁸ Ant. 8 de outubro de 1754. Requerimento do tenente-coronel de infantaria e governador da fortaleza de São João Batista do Brum, José de Souza Couceiro, ao rei [D. José I], pedindo emolumentos de todas as embarcações que saem pela barra do Recife. AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6389.

²⁷⁹ Mello, Evaldo Cabral. *A Fronda dos mazombos. nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715*. São Paulo. Ed: 34, 2003. 2º edição p. 329.

²⁸⁰ Idem.

²⁸¹ Idem.

²⁸² Idem.

²⁸³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6389.

Em razão da carta, é possível perceber que o único emolumento que se costumava pagar dos barcos ao capitão da fortaleza do Brum, pela entrada no Porto do Recife, era a quantia de dois mil réis que os navios classificados como embarcações de grande porte pagavam. As lanchas e os barcos menores não pagavam nada, em contraposição ao que era pago pelas mesmas embarcações menores no Rio de Janeiro, quatrocentos e trinta réis e, nas fortalezas de Itamaracá e de Tamandaré, trezentos e vinte réis.

O governador da fortaleza continuava dizendo:

[...] os ditos barcos vão apresentar os seus despachos não que fazem os mais que vão carregados para o suplicante lhe dar o sinal da saída; tivesse salário, mas como seja alterar o costume com que estão as ditas embarcações em não pagar na referida fortaleza porque antigamente só iam aqueles que despachavam pela alfândega por levarem carga; me pareceu que só a sua majestade compete o arbitrar o salário que o suplicante de deter vista no tempo presente irem a despachar na dita fortaleza [...].²⁸⁴

Além dos valores recebidos pelos comandantes das fortalezas de Itamaracá, Tamandaré e Santa Cruz da Barra do Rio de Janeiro, também surgem os valores levados pelo capitão da barra da cidade da Paraíba e da fortaleza de Santa Catarina do Cabedelo, os quais costumava levar dos navios que entravam e saíam daquela Barra. Os navios pagavam quatro mil réis e os barcos quatrocentos e oitenta réis.²⁸⁵ Valores superiores aos levados pelo capitão da fortaleza do Recife, além de aparecer o levado pelo capitão da fortaleza dos Três Reis, da Barra do Rio Grande, que levava duzentos réis por qualquer barco que entrasse naquela Barra.

Por fim, aparece nesse documento a lista dos valores que se pagavam na fortaleza do Rio de Janeiro e os valores de cada respectiva embarcação, vejamos:

²⁸⁴ Idem.

²⁸⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6389.

Quadro 3: Emolumentos pagos na entrada e saída das embarcações no porto do Rio de Janeiro (1754).

Embarcação	Valores pagos ao Capitão da Fortaleza Santa Cruz da Barra do Rio de Janeiro ²⁸⁶	Valores pagos ao Ajudante da Fortaleza ²⁸⁷ Santa Cruz da Barra do Rio de Janeiro
Navio	2650 réis	640 réis
Bergantim, ou Corveta, ou Iate	1330 réis	640 réis
Sumaca*	850 réis	640 réis
Lancha ou Sumaca**	430 réis	0
*Com mais de uma coberta. ** Com apenas uma coberta.		

Fonte: Ant. 8 de outubro de 1754. Requerimento do tenente-coronel de infantaria e governador da fortaleza de São João Batista do Brum, José de Souza Couceiro, ao rei [D. José I], pedindo emolumentos de todas as embarcações que saem pela barra do Recife. AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6389.

Em comparação, dentre os valores mais altos pagos para entrar nas barras, o valor cobrado na Paraíba superava o cobrado na fortaleza no Rio de Janeiro. Em 1755, o rei decidiu resolver as questões dos valores dos emolumentos que deveriam ser pagos por cada embarcação que saísse pela barra do Porto do Recife:

Dos Navios, um completo regulado pela lotação da maior, ou menor carga de cada um; cuja importância dividida em duas partes, recebe o provedor da alfândega uma, e outra o escrivão da mesma, e além disto, pagasse mais ao meirinho do mar, dois mil, cento e quarenta réis, a secretária do governo, três mil e seiscentos réis, e ao comandante da dita fortaleza (Brum), dois mil réis, das corvetas, e barcos que despacham pela alfândega com carga para a Bahia, e Rio de Janeiro pagão ao mesmo comandante da fortaleza dez tostões,²⁸⁸ ao meirinho, mil duzentos e oitenta réis e aos mais na forma já referida [...].²⁸⁹

No fim, fica dito que deveriam fazer regimento. Lamentavelmente não conseguimos transcrever todas as ordens feitas para as embarcações do Porto do Recife. As manchas de tinta impediram a leitura. O que conseguimos aferir comparando os valores pagos aos capitães das fortalezas é que o Porto da Paraíba cobrava o mais alto tributo pela entrada e saída da barra, seguido pelo Rio de Janeiro, que ganhava mais em comparação com o forte do Brum do Recife.

²⁸⁶ Idem. Autoridade responsável por emitir certidão para as embarcações.

²⁸⁷ Idem. Para registrar as embarcações que entravam na Barra do Porto.

²⁸⁸ Equivale a 800 réis, cada tostão equivalia a 80 réis.

²⁸⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6389.

Para os navios no Porto do Recife, os tributos eram 650 réis mais baratos, além das corvetas e outros barcos que pagaram 530 réis a menos para entrar no Porto do Recife do que no porto fluminense.²⁹⁰

É perceptível a ausência de uma ordem do governador do forte do Recife para cobrar pelas lanchas e sumacas, além de não aparecer também discriminado o valor que deveria ser pago ao ajudante desta fortaleza. Ao fim, podemos concluir que era mais barato entrar e despachar no Porto do Recife, em relação aos portos supracitados. Visto que as embarcações menores não pagavam para entrar e sair do Porto do Recife pelo costume daquele Porto. Além de ser mais barato, comparado com os portos do Rio de Janeiro e da Paraíba, que tinha um fluxo de mercadorias bem menor que o do Recife.²⁹¹

Corroborando a importância das fortalezas no controle portuário sobre a entrada e saída das embarcações, localizamos um edital passado pelo governador Duarte Sodré para os mestres das sumacas que fossem fazer viagens para fora “do distrito deste governo”: estes deveriam ir à fortaleza do Brum registrar os seus despachos pelo Capitão daquela fortaleza.²⁹² O edital demonstra a importância da fortaleza do Brum desde o governo de Duarte Sodré na década 1720. As fortalezas eram parte no controle portuário, sendo o tema pouco estudado na historiografia, mas além do controle da Barra, trataremos das visitas e descargas das embarcações no Porto do Recife.

3.7 AS VISITAS, OS TRAPICHES E A DESCARGA NA ALFÂNDEGA

Além das estruturas físicas de controle sobre o porto, a vigilância dele também era feita por oficiais régios: o guarda-mor e o guarda da alfândega. O primeiro deveria “rondar os mares de dia e de noite, para evitar os descaminhos dos que intentem tirar fazendas por alto, sem que paguem os direitos delas”.²⁹³ E o segundo cuidaria da guarda das mercadorias que deveriam entrar e ser despachadas na alfândega, para se evitar o descaminho das fazendas.

²⁹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6389.

²⁹¹ Infelizmente não aparece, nenhum valor referente ao porto da Bahia.

²⁹² Biblioteca Nacional de Lisboa. Livro de Duarte Sodré. Folha 339. Coimbra.

²⁹³ Pernambuco, 18 de julho de 1725. Carta do governador da capitania de Pernambuco, D. Manoel Rolim de Moura, ao rei D. João V, sobre a necessidade do ofício de guarda-mor dos navios e seu respectivo ordenado e emolumento. AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2848.

Flutuoso Ferreira da Costa, em 1734, pediu ao rei mais um ano de serventia do ofício de guarda da Alfândega. Pedido que o monarca dirigir ao governado da capitania de Pernambuco o questionamento sobre a necessidade ou não daquele oficial. Ao que respondeu o governador de maneira positiva, solicitando que o Provedor da Fazenda também fosse consultado sobre a necessidade do guarda para a vigilância do porto.²⁹⁴

Os dois deveriam receber de ordenado cinquenta mil réis, mais emolumentos de doze vinténs por dia durante o período da descarga dos navios que trouxessem fazendas, ocasião da chegada das frotas vindas do Reino. Esses emolumentos deveriam serem pagos pelos mestres dos navios.²⁹⁵ Orientava o provedor que eles deveriam receber pelos mestres das embarcações os valores de oitocentos réis cada um.²⁹⁶

Dentre os personagens envolvidos nestas tarefas, encontramos o guarda-mor João Batista Ribeiro, capitão de mar e guerra, pedindo a continuidade da serventia do ofício, em 1725, cuja função exerceu por três anos sucessivos. Podemos perceber através deste documento que o ofício de guarda-mor estava sendo exercido por uma pessoa que conhecia muito bem os trâmites em torno da navegação.²⁹⁷ O que era um fator importante.

Na época do requerimento, Francisco José Magro pedia ao rei um escaler,²⁹⁸ igual ao guarda-mor da Alfândega da Bahia, para fazer suas diligências da Alfândega e a embarcação deveria ser paga pela Fazenda Real. Entre as suas atribuições estava ir com rapidez às embarcações que entrassem no porto; levar os guardas necessários para vigiar as embarcações que chegassem, colocando em cada uma delas os guardas indispensáveis; notificar os mestres e escrivães das embarcações após a chegada no porto, descriminando se traziam ou não mercadorias. O guarda-mor deveria ficar atento aos movimentos com as cargas tanto por terra como por mar.²⁹⁹

²⁹⁴ IHGPE. Ordens régias, provisões e cartas régias, livro 14. (1732-1737). Folha 168.

²⁹⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6389.

²⁹⁶ Segundo o provedor e juiz da Alfândega João do Rego Barros, o guarda-mor e o guarda da Alfândega não levavam nenhum emolumento por participarem das visitas dos navios, “da entrada e despedimento”, em 1725. AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2848.

²⁹⁷ Ant. 26 de fevereiro de 1725. Requerimento do capitão de mar e guerra, João Batista Ribeiro, ao rei D. João V, pedindo prorrogação por um ano da serventia do cargo de guarda-mor dos navios do porto da capitania de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2797. Em 1759, o ofício de guarda-mor também era chamado de “guarda-mor da Alfândega”. Idem.

²⁹⁸ Idem. O pedido da compra do escaler para o guarda-mor foi negado pelo rei, em 1761, sendo considerado supérfluo, sendo os custos pagos pelo aluguel dessas embarcações cobrados aos contratadores. Porém, em 1759, o contrato da dízima foi suspenso e colocado na administração de um administrador real Manoel de Almeida Ferreira, que comprou pela Fazenda Real “um escaler e um catraio (sic) que usava o administrador”. 18 de dezembro de 1760.

²⁹⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2797.

Deveria ser feito um rol das embarcações e das mercadorias, o desembarque deveria ser feito por “barcas onde se transportar a fazenda para a Alfândega de qualquer embarcação”. Junto ao guarda-mor da Alfândega, deveriam assistir o feitor da Alfândega e o escrivão da descarga, sendo eles obrigados a examinar a embarcação para que não ficasse nada sem ser descarregado.³⁰⁰

Pessoa de qualidade nenhuma poderia descarregar mercadoria sem antes dar entrada o mestre da embarcação na mesa da Alfândega, junto com o “treslado dela ao guarda-mor”.³⁰¹ Caso acontecesse algum descaminho, o guarda-mor poderia ser punido e até perder o ofício. As embarcações que saíssem do Porto do Recife também teriam que ser visitadas pelo guarda-mor, que teria a obrigação de “passar bilhete para a fortaleza do registro” – a qual cogitamos ser o forte do Brum. Na fortaleza, registrava-se as embarcações que entravam e saíam pela barra e emitia-se declarações de que as embarcações que estavam saindo não levavam nada proibido como ouro, diamante ou estancos régios, por exemplo.³⁰²

Outro oficial régio responsável pela visita dos navios que entrassem no porto após passarem pela barra da fortaleza do Brum seria o escrivão da abertura, despacho e descarga da Alfândega.³⁰³ Esse escrivão era o oficial que participava da visita da Alfândega aos navios. Através de uma queixa feita pelo rei D. João V, em 8 de maio de 1727, sobre os excessivos salários levados pelo escrivão da abertura e despachos desta Alfândega Manoel Lopes de Santiago³⁰⁴ foi possível apreender esses fatos.

Segundo escreve o provedor da Fazenda João do Rego Barros, o ofício de escrivão da abertura e descarga foi criado tomando o exemplo experimentado no Rio de Janeiro, por meio de uma certidão na qual se informavam os valores das visitas pagas ao oficial.³⁰⁵ Vejamos:

³⁰⁰ Idem. O feitor da Alfândega que servia na mesa de abertura também era o administrador do trapiche por onde descarregava as fazendas, ele recebia 80 mil réis de ordenado. Fora os valores por administrar o trapiche. AHU_ACL_CU_015, Cx. 63. D. 5400.

³⁰¹ Idem.

³⁰² Idem.

³⁰³ Recife, 20 de maio de 1729. Carta do governador da capitania de Pernambuco, Duarte Sodré Pereira Tibão, ao rei D. João V, sobre o valor do salário do proprietário do ofício de escrivão da abertura da Alfândega da dita Capitania, Manoel Lopes Santiago, quando visita os navios pequenos que entram no porto. AHU_ACL_CU_015, Cx. 38, D. 3432.

³⁰⁴ Idem.

³⁰⁵ Idem.

Quadro 4: Valores das visitas recebidas pelo ofício de escrivão da abertura, descarga e despacho da Alfândega de Pernambuco.³⁰⁶

Tipos de embarcações	Valores pagos ao escrivão da Abertura, despacho e descarga da Alfândega de PE pelas visitas.
Navios grandes que entram	4\$000 réis
Embarcações pequenas que entram pela visita: Pataxos limitados, Bergantins, Sumacas (trazem fazendas ou escravos)	1\$920 réis
Embarcações pequenas que saem para RJ ou Bahia ³⁰⁷	1\$280 réis
Embarcações que entram sem carga da “jurisdição deste governo”	\$0 réis

Podemos perceber através do quadro (3) que as embarcações grandes pagavam quatro mil réis pela visita. Essas embarcações deveriam vir na frota ou em navios soltos que entravam no Porto do Recife. As embarcações pequenas que traziam “fazendas e escravos” pagavam mil novecentos e vinte réis ao entrarem no porto pela visita e as embarcações pequenas que faziam a “navegação nesta costa” ou na “jurisdição desse governo” nada pagavam por entrarem sem carga.³⁰⁸

A visita seria feita após o mestre da embarcação dar entrada na Alfândega e declarar sua chegada trazendo fazendas taxadas pela dízima. O escrivão se dirigia até a embarcação para realizar visita a bordo, durante a qual seria feita a busca por produtos e fazendas ou escravos. Esta era a primeira etapa do protocolo de desembarque das mercadorias na Alfândega. Caso os mestres não seguissem a sequência de “dar entrada”, poderiam sofrer as punições do foral da Alfândega.³⁰⁹ Os responsáveis pelos pagamentos eram os mestres das embarcações.

Acreditamos que parte dessa diligência acontecia ainda no poço do Porto do Recife, sendo as embarcações com fazendas desembarcadas no trapiche anexo à Alfândega, e as embarcações com escravos, após as visitas, seriam deslocadas para o ancoradouro da senzala.

³⁰⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 38, D. 3432. E Recife, 1 de março de 1732. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei D. João V, sobre os escrivães que vão fazer as visitas aos navios do porto e os emolumentos que levam por seu trabalho. Arquivo História Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 42, D. 3792.

³⁰⁷ Deveria fazer a visita e posteriormente emitir a carta guia.

³⁰⁸ Idem.

³⁰⁹ Idem.

As visitas ocorriam durante praticamente todo o ano e o ofício de escrivão da abertura, despacho e descarga era feito por apenas uma pessoa na Alfândega de Pernambuco, diferentemente do que ocorria na Alfândega da Bahia, onde essas funções seriam exercidas por três pessoas. Segundo Manuel Lopes de Santiago: “na Bahia servem separadamente três pessoas: replicando que uma serve o de Abertura, outra de despacho das fazendas, e outra o de descarga todas estas ocupações com ordenados separados”.³¹⁰

Segundo o proprietário do ofício, o trabalho era excessivo por conta do fluxo e por exercer as três funções, também argumentava sobre os perigos sofridos por conta das marés, além de ter que embarcar nas “jangadas” para fazer tais diligências, onde recebia os valores das visitas.³¹¹ Afora os emolumentos, recebia 120 mil réis de ordenado anual.³¹²

Após a morte do proprietário, seu filho, Manuel Lopes de Santiago Correia, herdou o ofício, em 1747. Na época, a Coroa cogitou desmembrar as três funções. Sobre os dois primeiros escrivães desse ofício encontramos muitos elogios das autoridades reais a respeito do exercício de suas funções. No entanto, ao longo do processo de transferência da propriedade, algumas denúncias do governador D. Marcos de Noronha, em relação ao atual escrivão, permitiram-nos adentrar o cotidiano das três etapas.³¹³

Segundo o governador, em 1746, Manoel Lopes de Santiago Correia havia pedido ao rei para colocar serventuários para atuar nesse ofício. Na carta, o governador informava como estava funcionando a ocupação, com a concessão feita pelo rei: na mesa grande, dentro da Alfândega, atuava o proprietário, na parte do despacho das mercadorias; como escrivão da abertura, servia Gabriel de Carvalho, por consentimento do Juiz da Alfândega, sem nenhuma ordem, nem provimento de outra autoridade.

Gabriel de Carvalho, além de servir o ofício sem provimento, também exercia o posto de “guarda da mesa grande por donativo”, este era provido pelo governador de Pernambuco, recebendo de ordenado cinquenta mil réis pela Fazenda Real. O governador continuava em sua

³¹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx, 38, D. 3432. E Recife, 1 de março de 1732.

³¹¹ Idem.

³¹² Idem.

³¹³ Quando o ofício foi criado, em 1711, foi Manuel de Souza Teixeira quem o exerceu como serventuário, da forma que se tinha estabelecido na Alfândega do Rio de Janeiro. Porém, o ofício foi comprado por Manuel Lopes de Santiago por três contos de réis. Após sua morte, seu filho requereu ao rei a propriedade do ofício, tendo esse por nome Manuel Lopes de Santiago Correia. Recife, 20 de fevereiro de 1751. Requerimento do capitão Antônio José Brandão ao rei D. José I, pedindo provisão concedendo licença para poder resgatar escravos em Benguela negociar em qualquer porto do Brasil Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 71, D. 6001.

exposição: “estas ocupações diversas, e parece-me que alguma faltaria, e por consequência será na de guarda”.³¹⁴ Além dessas duas “ocupações”, Gabriel também servia de “trapicheiro”, um tipo de administrador do trapiche. Em outra carta, o governador criticava a atuação de Gabriel, diante dos lucros e rendimentos do trapiche da Alfândega. Inclusive, o mesmo trapiche, posteriormente à denúncia, foi colocado em leilão. Com isso, criou-se um contrato específico para a manutenção do trapiche da Alfândega.³¹⁵

Ao escrivão da descarga cabia registrar no livro da descarga da Alfândega de Pernambuco as “marcas das fazendas e o mais a que estava obrigado quem serviu este ofício”, ajudava, quando necessário, a averiguação de possíveis descaminhos.³¹⁶ No entanto, ele não era exercido por ninguém. A descarga era feita meramente com os bilhetes entregues pelo proprietário Manuel Lopes de Santiago, o qual recebia os emolumentos “só com dar bilhetes” para a descarga, sem registrar no livro e fiscalizar”. O governador denunciava, dizendo que precisava ter pessoa separada para:

[...] lançar as marcas das fazendas e mais a que está obrigado quem serviu este ofício, por que no caso de haver descaminho se vai ver o livro da descarga, **este o não há nesta Alfândega** nem quem assista na parte donde deve assistir, recebendo-se os emolumentos só com dar bilhetes o proprietário para a descarga.³¹⁷ (grifo nosso)

Pela denúncia do governador é possível entender o porquê não conseguimos encontrar nenhum livro de descarga com as marcas das fazendas e dos escravos despachados na Alfândega de Pernambuco para o século XVIII. O relato indica que o costume na Alfândega era somente entregar os bilhetes que, normalmente, eram rasgados após a conferência do desembarque para não serem usados novamente, assim como eram feitos com os bilhetes da dízima após serem registrados os valores nos livros do tesoureiro.³¹⁸

Sobre as marcas, elas eram importantíssimas no universo de fiscalização, por serem, em um período da primeira metade do século XVIII, as referências para pagar os emolumentos sobre as embarcações. No que se refere à denúncia do governador, o rei mandou o Provedor da Fazenda de Lisboa analisar o caso. Este, por sua vez, orientou mandar o governador pedir a

³¹⁴ Idem.

³¹⁵ Idem. Retomaremos esse tema do contrato do trapiche, mais detalhadamente no próximo capítulo.

³¹⁶ Idem.

³¹⁷ Recife, 20 de fevereiro de 1751. Requerimento do capitão Antônio José Brandão ao rei D. José I, pedindo provisão concedendo licença para poder resgatar escravos em Benguela negociar em qualquer porto do Brasil Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 71, D. 6001.

³¹⁸ Oliveira, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *Op. cit.* 2016.

carta de propriedade do ofício de Manuel Lopes Santiago e, achando-se que não tivesse como exercer os três ofícios, deveria mandá-lo escolher um deles, obrigando-se a nomear dois serventuários para os outros dois ofícios.³¹⁹

Além do Provedor da Fazenda de Lisboa, o Procurador da Fazenda Real também analisou os papéis. O rei, em resposta ao governador, falou sobre o pedido de mercê do proprietário do ofício e da permissão de colocar serventuário, criticando a ausência de um escrivão para colocar as marcas das fazendas no livro da descarga e a consequência de não poder provar os “descaminhos” devido à inexistência do livro na Alfândega de Pernambuco. O Procurador também orientou no mesmo sentido. No fim, o rei pedia que o governador o mantivesse informado.³²⁰

No despacho do Procurador da Coroa, um outro detalhe foi explorado. Ele sugeriu a conservação dos ofícios em conjunto, por estarem todos em uma única carta de propriedade e, caso fosse preciso, era o governador quem deveria pedir ao Juiz da Alfândega dar conta a sua majestade.³²¹ O Provedor e Juiz da Alfândega ordenou ao escrivão da Alfândega e almoxarife Vidigal que informasse à Coroa quais os procedimentos deste ofício e as responsabilidades do “escrivão das fazendas e despacho da descarga dos navios a este porto de Pernambuco”. Seu ordenado, segundo Vidigal, era de 120 mil réis pagos pelo tesoureiro da dízima.³²²

Ele assistia na mesa grande, no despacho, e deveria fazer as contas de todos os bilhetes que se despachavam para a dízima, escrevê-los no “livro do despacho” e assinar todos os bilhetes emitidos, entregando-os às pessoas. Por cada bilhete, ganharia 60 réis. Também tinha a obrigação de visitar todas as embarcações que chegassem àquele porto, recebendo pela descarga das embarcações e emissão de cada um dos “bilhetes da descarga” o valor de 560 réis.³²³ Também receberia “seiscentos e quarenta (sic) réis de cada uma carta de guia que passa as partes”, que devem ser feitas na etapa do despacho da embarcação que seguiria viagem para outros portos.³²⁴

³¹⁹ Recife, 20 de fevereiro de 1751. Requerimento do capitão Antônio José Brandão ao rei D. José I, pedindo provisão concedendo licença para poder resgatar escravos em Benguela negociar em qualquer porto do Brasil Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 71, D. 6001. F. 0173.

³²⁰ Idem.

³²¹ Idem.

³²² Idem.

³²³ Idem.

³²⁴ Idem.

Quadro 5: Sobre os ofícios e seus respectivos locais de atuação e etapas de emissão na Alfândega de Pernambuco.³²⁵

Ofício	Local do ofício	Livro	Etapas emissão
Escrivão do despacho	Mesa grande	Livro do despacho	Despacho das fazendas
Escrivão da abertura *	Mesa da Abertura	Livro da Mesa de Abertura	Bilhetes da Abertura
Escrivão da descarga**	Trapiche (na porta da Alfândega)	Livro da descarga	Bilhetes da Descarga
Escrivão da Alfândega e almoxarifado (escrivão da tesouraria da dízima)³²⁶	Mesa grande	Livros dos despachos dos escravos	Recebe pela lotação do navio que saem Emite certidão
*cuja falta supria antigamente o feitor do rei.			
**Só atua no tempo que “há descarga para tomar as marcas do que se descarrega para constar o que tem entrado para a Alfândega”.			

Fonte: Recife, 20 de fevereiro de 1751. Requerimento do capitão Antônio José Brandão ao rei D. José I, pedindo provisão concedendo licença para poder resgatar escravos em Benguela negociar em qualquer porto do Brasil Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 71, D. 6001. F. 0173. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco. Recife, 26 de agosto de 1725. AHU_ACL_CU_015, Cx.32, D. 2971.

Porém, o processo termina em 1753 e os três ofícios permanecem com o mesmo proprietário. Segundo o novo governador Luiz José Correia de Sá, a união não trazia “nenhum prejuízo [...] à Fazenda Real, nem aos comerciantes”.³²⁷ Mas o proprietário deveria colocar um homem “à sua custa na porta da Alfândega na ocasião da frota e descarga dos mais navios avulsos, que vierem a este porto, e será bastante esta providência para evitar algumas dúvidas, que costumam sobrevir entre os capitães dos navios, e oficiais da Alfândega”.³²⁸

Sobre os emolumentos recebidos por esse ofício, triplamente conjugado, acreditamos que os produtos que pagavam a dízima pagavam pela visita (os emolumentos supracitados).

³²⁵ Idem. Informações tiradas do documento enviado pelo proprietário dos três ofícios, em 1747.

³²⁶ Recife, 20 de fevereiro de 1751. Requerimento do capitão Antônio José Brandão ao rei D. José I, pedindo provisão concedendo licença para poder resgatar escravos em Benguela negociar em qualquer porto do Brasil Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 71, D. 6001. F. 0173. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco. Recife, 26 de agosto de 1725. AHU_ACL_CU_015, Cx.32, D. 2971.

³²⁷ Idem.

³²⁸ Idem.

Caso fosse seguir para outro porto, seria emitida a “carta guia” por esse mesmo oficial; se fossem desembarcar no Porto do Recife, também pagariam pela descarga das mercadorias e; se fossem fazendas que tivessem de ser abertas, deveriam ir para a mesa da Alfândega.³²⁹ Caso as fazendas fossem de escravos, acreditamos que esse processo era simplificado, sendo feita a visita da embarcação, posteriormente, a anotação do despacho na mesa grande e, por fim, deveriam ser pagos os bilhetes da descarga da embarcação.³³⁰

A denúncia feita pelo governador elucida uma lacuna documental da Alfândega de Pernambuco. Encontramos apenas um caso com a lista de escravos despachados na Alfândega, da década 1720, com suas respectivas marcas, uma exceção, sendo feitas especificamente para prestar contas à Coroa deste caso que serviu como jurisprudência para os casos de navios que chegassem sem capitão, por falecimento em curso da viagem.³³¹

Cogitamos que os desembarques dos cativos sadios fossem feitos no porto da Senzala. Já os doentes, deveriam ficar dentro da embarcação, como acontecia na Alfândega da Bahia ou seriam levados para algum local ou casa dentro da Vila. Quanto às fazendas secas e molhadas, elas eram levadas em jangadas pelos negros que trabalhavam no trapiche da Alfândega, ganhando cada um deles oito vinténs por diária,³³² e seguiriam o caminho já mencionado.

Os trapiches eram partes centrais no deslocamento das mercadorias do porto para a Alfândega, era uma etapa importante da composição de controle alfandegário. Eles eram o elo entre o mar e a terra firme, sendo os locais de embarque e desembarque das mercadorias. Além de servirem de elo, neles eram localizadas as “balanças dos trapiches da Vila do Recife”, em cada um dos trapiches existiam balanças para averiguar os pesos e os valores dos fretes. Estas balanças, não sabemos se de ferro ou madeira, tinham os seus pesos feitos de ferro ou cobre. A umidade provocava ferrugem nos pesos, o que acabava variando na tara das caixas de açúcares, causando perdas aos produtores. Por isso, o rei, em 6 de setembro de 1721, ordena que se fizessem os pesos em bronze, em vez de ferro e cobre, para impedir tal variação.³³³

Segundo um bando do governador Duarte Sodré Pereira, que proibia a saída de açúcares e mais produtos para as frotas que já estavam na época de partirem para o Reino, é possível

³²⁹ Idem. Essas informações estão no documento bem apagado na folha 0177.

³³⁰ Idem.

³³¹ Discutiremos mais detalhadamente esse caso, e as marcas dos escravos no capítulo quatro.

³³² AHU_ACL_CU_015, Cx. 63. D. 5400.

³³³ IHGPE. Ordens Régias, Provisões e cartas régias. Livro 12, período 1721-1731. Folha 41.

entender que existia uma diferença entre os armazéns (onde eram guardadas as caixas de açúcares) e os trapiches (local de embarque dessas mercadorias). Sendo os “trapicheiros” as pessoas (talvez os próprios donos) que controlavam o embarque e autorizavam ou não a saída pelos trapiches,³³⁴ obedecendo às ordens dos oficiais régios da Capitania, como o governador e o Provedor, para o embarque das mercadorias nas embarcações do porto.³³⁵

Por intermédio de uma provisão do Conselho Ultramarino ao provedor da Fazenda de Pernambuco, de dois de dezembro de 1745, foi expedida uma ordem que determinava que o trapiche da Alfândega fosse arrendado. Logo, deveria ser colocado em leilão e quem desse o maior lance, arremataria o trapiche. Segundo o conselho, o trapiche “por onde se faz a descarga dos Navios para Alfândega com os pretos”,³³⁶ estava sendo mal gerido pelo “administrador do trapiche”, o mesmo Gabriel de Carvalho, notando-se a “desordem e prejuízo da Fazenda que recebia na administração do trapiche”.³³⁷ Ou seja, o mesmo Gabriel que exerceu outros dois ofícios dentro da Alfândega, ainda cuidava da administração e manutenção do trapiche da Alfândega.

Além do trapiche, existia o guindaste de madeira do Porto do Recife, o qual servia para levantar e colocar os produtos de pesos muito altivos (como, por exemplo, as caixas de açúcar, as madeiras), fazer retirada de fazendas dos navios ou substituir algumas peças danificadas das embarcações.³³⁸ O guindaste servia tanto para retirar das barcas, como colocar nelas as mercadorias.

Segue abaixo uma demonstração geográfica do Cais no século XVIII, na qual é possível localizar o trapiche da Alfândega com o número 3 (à esquerda) e a Alfândega com o número 1.

³³⁴ O trapiche era construído de madeira, e servia de apoio entre a terra e o mar, como já expusemos. Na praça do Recife, existiam, na primeira metade do século XVIII, três trapiches, um que era da Alfândega e os outros dois que serviam de carregarem as caixas, mas deveriam ser mais utilizados para o embarque dos produtos da terra, enquanto o da Alfândega deveria ser mais utilizado para o desembarque dos produtos que deveriam entrar na instituição e serem fiscalizados e tributados.

³³⁵ Coimbra. BNP. Duarte Sodré, n. 199.

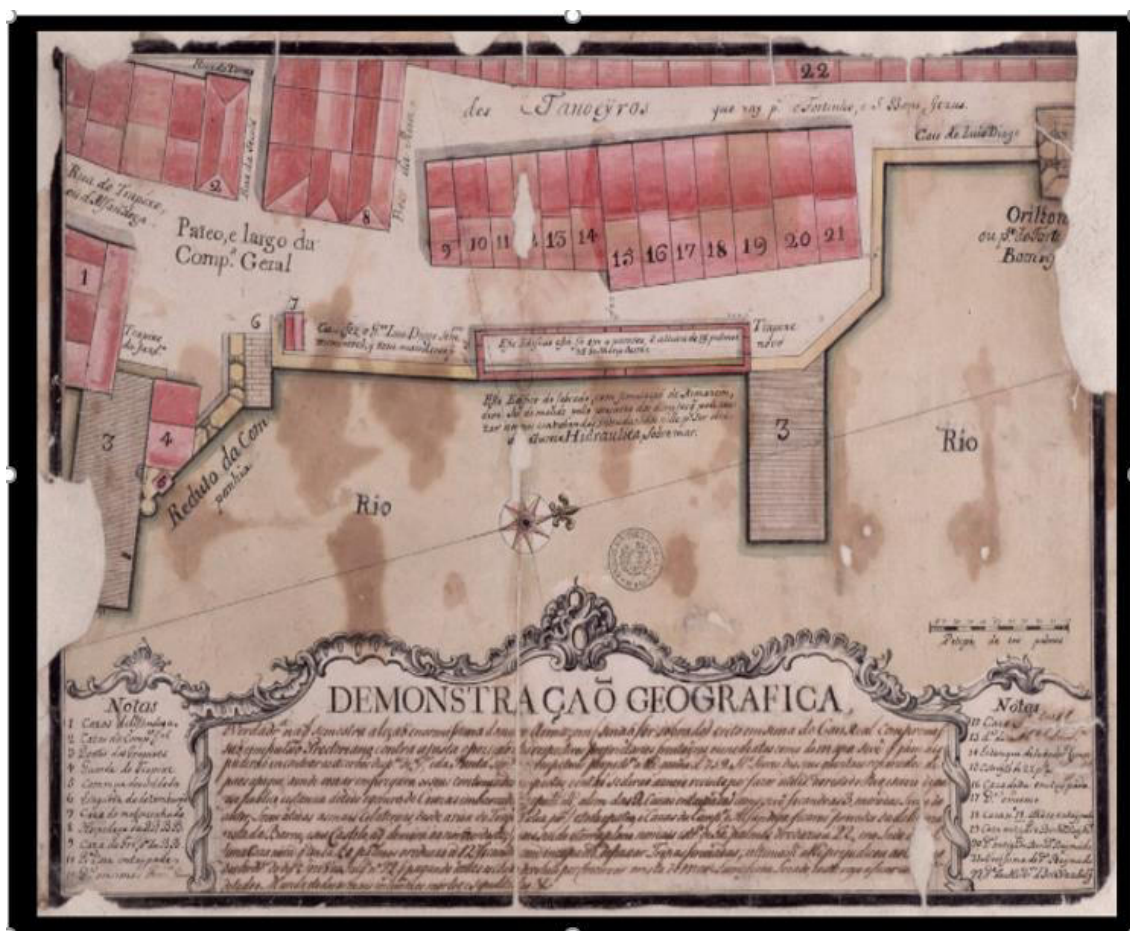
³³⁶ Catálogo das Reais Ordens existentes na extinta Provedoria de Pernambuco. p. 537.

³³⁷ Catálogo das Reais Ordens existentes na extinta Provedoria de Pernambuco. p. 537.

³³⁸ Encontramos o custo de uma caixa com meios pesos, carretos e guindaste e barca ao poço (sic) com o valor de 640 réis, além disso, por marca ao mestre se cobrava 220 réis, que não sabemos se era o montante ou o valor por cada marca despachada pela embarcação. Nesse caso, eram açúcares que iam de Itamaracá para Lisboa, para o Rei. Recife, 21 de junho de 1710. Carta do provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre o envio da relação de 147 caixas de açúcar que na frota antecedente carregou o almoxarife da Fazenda Real da capitania, Manoel Lopes Santiago, por conta das sobras dos contratos e propinas reais da dita capitania e de Itamaracá. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 23, D. 2143.

Também se nota outro número 3 à direita identificando o “trapiche novo”, porém não é a ele que nos referimos anteriormente.

Figura 10: Demonstração geográfica e verdadeira, na qual se mostra a lesão enormíssima do novo Armazém (senão for sobrado) ereto em cima do Cais Real.



Disponível em: <http://acervo.redememoria.bn.br/redeMemoria/handle/20.500.12156.2/301357>.

Além dos dois trapiches existentes na segunda metade do século XVIII, havia mais dois trapiches na praça do Recife, desde a primeira metade do XVIII, os quais ficavam mais à esquerda da imagem do espaço demonstrado pela imagem.

Sobre a função do outro escrivão da Alfândega de Pernambuco e seu posto dentro da logística portuária, encontramos uma carta assinada pelo provedor da Fazenda Real e Alfândega Francisco do Rego Barros, em 1743, indicando ser estilo da Alfândega de Pernambuco pagar os emolumentos pela “lotação” e não pelas “marcas e gêneros” que as embarcações carregavam

no Porto do Recife para Portugal e América. Tal “prática” era aceita pelos capitães dos navios que fizessem requerimento para atuar desta forma.³³⁹

Durante o mesmo processo, aparecem os oficiais da Alfândega do Rio de Janeiro explicando como funcionava o “emolumento lotação”, que recebiam na Alfândega. Este emolumento era cobrado pelo juiz e ouvidor da Alfândega e/ou pelo escrivão da Mesa grande “de todos os navios, e mais embarcações que deste Porto [Rio de Janeiro] saem para os de Portugal, Bahia, Pernambuco e todos os mais Portos pertencentes aos do Brasil, o emolumento chamado lotação, quer vão carregados ou em meia carga, ou sem ela [...]”.³⁴⁰

Também é possível perceber que na Alfândega do Rio de Janeiro o ofício que recebia o valor pela lotação da embarcação era o de “escrivão da alfândega” que deve ser o mesmo ofício que recebe em Pernambuco, sendo o de Pernambuco “escrivão da alfândega e almoxarifado”. O escrivão da Alfândega do Rio de Janeiro deveria passar certidões para todos os “Navios, Galeras, Patachos, Bergatins, e mais embarcações pois pagam o mesmo escrivão o emolumento chamado lotação quando cada um deles sai para fora deste porto quer vá carregado, ou em meia carga, e ainda sem ela”.³⁴¹

No mesmo processo, aparece o escrivão da Alfândega da Bahia Manoel Álvares Figueira, atestando que de todas as embarcações que saíam do porto da Bahia para “várias partes”, o escrivão da Alfândega cobrava emolumentos que eram pagos pelos capitães e os mestres das embarcações, estivessem elas “carregadas, ou em meia carga, ou sem ela”.³⁴² Segundo o escrivão, anteriormente, pagava-se por “lotação”, porém, vossa majestade teria enviado regimento, em 1709, para a Alfândega da Bahia, “ordenando que fosse pago por marcas e não por lotação”.

Por conta deste regimento e sua aplicação, surgiram muitos requerimentos sobre o assunto. Sendo determinado pelo rei, em carta de 31 de março de 1713, que se voltasse a pagar

³³⁹ Rio de Janeiro 10 de novembro de 1744. Carta do juiz ouvidor[da Alfândega do Rio de Janeiro], João Martins Brito, ao rei [D. João V], comentando as determinações régias recebidas acerca do funcionamento da Alfândega do Rio de Janeiro, adotando-se na cobrança de direitos, os regimentos da Bahia e de Pernambuco, por falta de um regimento específico, referindo que tal medida provocara o descontentamento dos capitães das embarcações, recusando-se a pagar emolumentos dos ofícios, como o de juiz ouvidor e escrivão da Mesa Grande da Alfândega, dando-lhes um regimento que regule os direitos a fim de evitar possíveis dúvidas. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos do Rio de Janeiro AHU_ACL_CU_017, Cx. 37, D. 3894 /AHU-Rio de Janeiro, Cx. 43, doc. 108.

³⁴⁰ AHU_ACL_CU_017, Cx. 37, D. 3894 /AHU-Rio de Janeiro, Cx. 43, doc. 108.

³⁴¹ Idem.

³⁴² Idem.

por lotação, como já era praticado e, desde a ordem, se mantém pagando por “lotação”.³⁴³

Encontramos em anexo uma carta do ano de 1713:

Eu rei vos envio muito saudar; vendo as dúvidas, que se vos ofereceram a se pôr em prática o regimento, que se vos mandou para se usar dele nesta alfândega, a respeito das certidões das marcas das fazendas, que carregarem os Navios, que forem a esse porto, e o que sobre este particular informou o governador geral deste estado Pedro de Vasconcelos, e ali apresentaram os homens de negócio. Fui servido resolver se guarde o estilo antigo enquanto não mandar o contrário.³⁴⁴

Pela carta, percebemos que não foi fácil modificar o que já era praticado nas alfândegas, com a imposição de um regimento que os capitães de navios, mestres de embarcações e os homens de negócios situados no ultramar não aceitaram bem. Ela previa a mudança de pagamento de lotação para certidões mais detalhadas, contendo as marcas das fazendas carregadas. Quanto mais detalhadas fossem as certidões, maior seria o controle sobre as cargas, e seria também a prova de um possível “descaminho” dos direitos reais. A iniciativa régia se configura como uma tentativa de fiscalizar mais minuciosamente as cargas. Mas, diante da resistência dos agentes partícipes do negócio, o rei declinou da obrigatoriedade apenas quatro anos após a sua instalação.³⁴⁵

Outro documento nos permite observar o escrivão da Alfândega de Pernambuco Manoel Vidigal, apresentando-se ao rei como “escrivão da alfândega e do almoxarifado da Fazenda Real, dízima e dos mantimentos da gente de guerra nesta vila de Santo Antônio do Recife, Capitania de Pernambuco”³⁴⁶ e dizendo:

Todas as embarcações de qualquer qualidade que sejam despachando por esta alfândega e seguindo suas viagens para fora deste Porto (Recife) costumam as ditas pagar ao escrivão da alfândega desta praça o emolumento chamado lotação cada uma [...] das ditas embarcações que saiam carregadas que não basta tão somente requererem pela dita Alfândega o alvará [...].³⁴⁷

Sendo, dessa forma, pago o emolumento da lotação a esse escrivão que servia às duas instituições ao mesmo tempo: à Alfândega, como escrivão, e no almoxarifado da Fazenda Real, na Casa dos Contos de Pernambuco, na Provedoria. Existia uma junção de dois ofícios em um único escrivão, quando deveriam ser separados. Ainda não sabemos a data exata desta junção, mas pode ter acontecido após a morte do escrivão da Fazenda Real Miguel Correia Gomes e seus herdeiros.

³⁴³ Idem.

³⁴⁴ AHU _ACL_CU_017, Cx. 37, D. 3894 /AHU-Rio de Janeiro, Cx. 43, doc. 108.

³⁴⁵ Idem.

³⁴⁶ Idem.

³⁴⁷ Idem.

O que importa ao fim, é que a forma de se pagar o emolumento desse ofício era por meio da lotação, acreditamos que o controle “por marca” deveria ser muito minucioso e atrasaria demais a saída das embarcações ou onerava demais os capitães e mestres de embarcações que pagariam mais caro, por levarem como fretes, produtos com várias marcas, atrapalhando a montagem da carga.

Podemos concluir, ao fim de analisar as atribuições dos escrivães que atuavam na Alfândega de Pernambuco, que os ofícios de escrivães da abertura, despacho e descarga da Alfândega assumidos por uma só pessoa em Pernambuco, ganhavam emolumentos pelas entradas das embarcações. E que os escrivães da Alfândega e almoxarifado, também unidos em Pernambuco, deveriam receber emolumentos pela saída das embarcações, tendo todos eles uma parte distinta de fiscalizar na entrada e saída de navios, galeras e demais embarcações nos portos do Estado do Brasil.

Definimos, a partir de nossa análise, que a Alfândega de Pernambuco atuava no controle e despachos das embarcações, tanto na entrada quanto na saída do porto. A sua jurisdição tributária incidia mais sobre os produtos que entravam no Porto, mas o seu papel de “fiscalização” atuava nas embarcações que saíam, mesmo que o tributo sobre os produtos, que na maioria das vezes eram açúcares, tabacos, couros e outros gêneros produzidos na capitania, fossem cobrados pela Provedoria da Fazenda ou através de contratos, além dos escravizados que desciam para os outros portos do Brasil, o que discutiremos em outro momento.

Compreender tal processo é reviver as práticas tributárias do Antigo Regime, cujas leis e ordens expedidas nos forais, regimentos e mais determinações, nem sempre foram suficientes para moldar as necessidades específicas de cada porto. O Porto do Recife e a Alfândega de Pernambuco foram sendo criadas e reorganizadas por diversas vezes ao longo de sua existência. A primeira metade do século XVIII marca o período de maior tentativa de controle, tanto por ser o auge da mineração e do comércio com a Costa da Mina, quanto por ser uma capitania mais difícil de administrar, vistos os embates recorrentes entre os governadores e as elites locais. O que se reflete na relação com os oficiais régios, proprietários de ofícios importantes, como o de Provedor da Fazenda Real e Juiz da Alfândega.

No próximo capítulo, focaremos nos direitos que incidiam sobre os escravizados nas Alfândegas de Pernambuco e da Paraíba e sobre como se constituiu o sistema tributário e jurisdicional em torno desse comércio da segunda metade do século XVII até a primeira metade do século XVIII.

4 O APARATO TRIBUTÁRIO SOBRE OS CATIVOS QUE ENTRAVAM PELO PORTO DO RECIFE (XVII-XVIII)

Ao longo dos anos, através da historiografia nacional e internacional, o Império português se tornou um conceito amplo para conectar todas as partes que estavam subordinadas à Coroa portuguesa, sejam elas colônias ou possessões ultramarinas.³⁴⁸ Conjuntamente à ampliação do Império foram transferidos os aparatos administrativo, militar e judicial, os quais se organizaram e se reorganizaram, ao sabor das conjunturas das partes que compunham o Estado moderno português.³⁴⁹

São poucos os pesquisadores que se dedicaram especificamente aos estudos sobre a administração fazendária e, em torno da tributação, sobre o comércio de cativos. São escassas as referências para o Estado do Brasil, sendo essas, portanto, as maiores dificuldades para se compreender a Fazenda Real portuguesa e o seu sistema fiscal no Império.³⁵⁰

Outro problema em relação à administração fazendária é o pluralismo jurídico em torno dos regimentos, leis e alvarás que se sobrepõem. Sendo, portanto, necessário acompanhar, além dos regimentos, as ordens régias e mais instrumentos de lei produzidos.³⁵¹ Também sendo

³⁴⁸ RUSSELL-WOOD, A. J. R. Centros e Periferias no Mundo Luso-Brasileiro, 1500-1808. Revista Brasileira de História. Vol.18. N. 36; São Paulo, 1998. BOXER, Charles R. O império marítimo português, 1415-1825. Dão Paulo: Companhia das Letras, 2002. BICALHO, Maria Fernanda; FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. O Antigo Regime nos trópicos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

³⁴⁹ HESPANHA, António Manuel. *Às Vésperas do Leviathan*: Instituições e poder político. Portugal, século XVII. Coimbra: Almedina, 1994.

³⁵⁰ A historiografia sobre a escravidão demonstrou a existência de uma direito dos escravizados, no entanto, sem o desenvolvimento de trabalhos sistemáticos sobre tema. Portanto, apontaremos a importância dos trabalhos de: VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo*: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos. Dos séculos XVII a XIX, Corrupio, 1987. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes*. Formação do Brasil no Atlântico sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: Tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco: (1654-1760)*. São Paulo: USP, 2008. Tese de Doutorado. LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. Ed. fac-similada. São Paulo: Hucitec, UNICAMP, 2000. NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial*: lavoura, comércio e administração. São Paulo: Ed. brasiliense, 1996. MENZ, Maximiliano M. As “Geometrias” do Tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em angola (1796-1807) Revista de História, núm. 166, jan -jun, 2012, pp. 185-222. Universidade de São Paulo São Paulo, Brasil. MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80). Afro-Ásia, n.28, 2013. Além do estudo sobre a Fazenda marcado pela obra de: CARRARA, Angelo Alves. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil*: século XVIII. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2009.

³⁵¹ HESPANHA, António Manuel. *Fazer um império com palavras*. In: XAVIER, Ângela Barreto; SILVA, Cristina Nogueira. O governo dos outros: poder e diferenças no império português. Lisboa: ICS. Imprensa de Ciências Sociais, 2016. p.79.

necessário observar os momentos dos contratos que existiam em determinados períodos, os quais também desempenhavam função de lei.³⁵²

Nos deteremos no presente capítulo às formas de controle, fiscalização e cobranças realizadas sobre as pessoas escravizadas que atravessaram o Atlântico, oriundas das mais diversas regiões do continente africano. Observando como se estabelecia a burocracia tributária que regulamentava o cotidiano dessas instituições, partimos dos direitos cobrados sobre as pessoas escravizadas chegadas à capitania de Pernambuco e às alfândegas do Brasil, estabelecendo conexões com outros portos do Império.

Estamos de acordo com o historiador e jurista António Manuel Hespanha, quando ele defendeu que existia uma política econômica que moldava as diversas partes do Império, sem uma regulação centralizada e com o objetivo de ter baixos custos na manutenção das áreas conquistadas.³⁵³ Em suas palavras:

[...] o império português assentava numa lógica mais pragmática e económica, fundada na autonomia das suas partes, numa arquitetura modular e em estratégia de economia de custos. Esta lógica incorporava uma pluralidade de fontes assimétricas de regulação e uma diversidade de estatutos políticos e jurídicos. E apesar de esta economia imperial não poder ser entendida como uma estratégia intencional, a verdade é que ela estava basicamente contida no programa de Afonso de Albuquerque, um dos primeiros governadores do Estado da Índia, que imaginava poder controlar as rotas marítimas dos mares orientais com a ocupação permanente de meia dúzia de redutos.³⁵⁴

Daí apreendemos que não existia um Império centralizado Português em questão de finanças, nem do Império em si. Havia uma tentativa de organizar e conectar todas as partes do Império português. Porém, muitas áreas conquistadas não possuíam o controle alargado por parte da monarquia portuguesa. Segundo as considerações de Hespanha, existia uma modulação às necessidades com o intuito de reduzir os custos das manutenções dos espaços e dos poderes, através da utilização dos oficiais régios espalhados pelo Império.³⁵⁵

Segundo Carrara, um dos princípios basilares para a manutenção da fiscalidade portuguesa era a autossuficiência das repartições fazendárias. Esse princípio foi o fio condutor

³⁵² Voltaremos para essa discussão nos capítulos cinco e seis sobre os contratos dos escravizados.

³⁵³ HESPANHA, António Manuel. op. cit., 2016. p.79.

³⁵⁴ Idem.

³⁵⁵ Idem.

para explicar “a ausência de gestão unificada dos recursos e dispêndios fiscais até pelos menos a instituição do Erário Régio”, em 1761.

É interessante perceber que as autoridades do Conselho Ultramarino e mais ministros geriam as rendas ultramarinas e reorganizavam as receitas das provedorias do Brasil, por exemplo, direcionavam rendimentos para a manutenção das Ilhas de São Tomé e Príncipe, possessões em África, mas também acontecia o inverso. Documentos da década de 1750 apontam para a realocação das rendas Provedoria de Angola para a manutenção das naus guarda-costas que cobriam a área marítima de Pernambuco e Fernando de Noronha. Isto devido à crise econômica ocasionada pela má administração da família Rego Barros e, consequentemente, da incapacidade da Capitania em cobrir seus custos de manutenção.

Na primeira metade do século XVIII houve tentativa, por parte da Coroa portuguesa, de centralização. No entanto, o período ficará marcado pela reorganização do controle financeiro. Apenas na segunda metade do século, Portugal e os seus domínios experimentam a efetivação deste intuito, com as recorrentes mudanças e execuções das prestações de contas que começaram a punir os oficiais da Fazenda no período das mudanças ministeriais do Marquês de Pombal.³⁵⁶

A primeira dificuldade que encontramos na elaboração deste capítulo foi a falta de uma documentação específica sobre essas duas instituições: Provedoria e Alfândega. Poucos documentos foram preservados. Até agora, localizamos um Livro de Termos da Alfândega, que data da segunda metade do XVIII;³⁵⁷ alguns livros de prestação de contas, sem muito detalhamento, do fim da primeira metade do XVIII, depositados na Torre do Tombo;³⁵⁸ e um Livro de Ordens Régias da extinta Provedoria de Pernambuco, feito no final do século XVIII.³⁵⁹ Logo, nossas principais fontes ao longo do capítulo serão: o livro da extinta Provedoria e documentos adjacentes e avulsos, enviados por diversas autoridades da capitania de Pernambuco e de outras partes do Império português. E maior detalhe para os registros do

³⁵⁶ Existe uma vasta historiografia que afirma o paradigma de um Estado absolutista português apenas na segunda metade do século XVIII. Para mais informações consultar: HESPANHA, António Manuel. op. cit., 1994. MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: Paradoxo do Iluminismo*. Tradução António de Pádua Danesi. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. SUBTIL, J., O Terramoto Político (1755-1759): Portugal Aflito e Conturbado, in ROLLO, M. F., BUESCU, A. I., CARDIM, P (orgs), *História e Ciência da Catástrofe, 250th Anniversary of the 1755 earthquake*, Lisboa, Edições Colibri/Instituto de História Contemporânea, FCSH/UNL, 2007, pp. 155-187.

³⁵⁷ Documentação do setor de manuscritos, do Arquivo Público de Pernambuco Jordão Emereciano (APEJE), encontra-se atualmente interditado para manuseio, devido ao grave estado de deterioração do manuscrito.

³⁵⁸ Documentação cedida gentilmente pelo Prof. Dr. Angelo Carrara.

³⁵⁹ Documentação cedida gentilmente pelo Prof. Dr. Gustavo Acioli. Voltar ao capítulo um.

Arquivo Histórico Ultramarino relativos à Alfândega de Pernambuco. Fizemos uma análise cuidadosa de todos os processos relativos à primeira metade do século XVIII.

O primeiro historiador a se debruçar sobre tal documentação foi Acioli em sua tese, o qual localizou a certidão de 1732, uma “lista das importações de negros da Costa da Mina e a respectiva arrecadação dos direitos régios, compreendendo os anos de 1722-1731. Esta lista apresenta, ainda, o número de embarcações que deram entrada no Porto do Recife, ano a ano, nas quais os escravos foram trazidos”.³⁶⁰ É um documento mais “seco”, contendo o informativo dos dez anos, sem detalhar os nomes das embarcações, nem os mestres que despacharam na Alfândega, o foco estava nos valores dos direitos dos escravos vindos da Costa da Mina.

O historiador buscou calcular as importações de escravos para o Porto de Pernambuco, dentro do recorte de 1696 a 1742, e acrescentou os dados de 1743-1760, expostos pelas estimativas dos dados da pesquisa de Daniel Domingues B. da Silva, baseado em dados trazidos pelo então governador de Pernambuco José César de Menezes e de outras fontes do banco de dados *Slavery Voyage*.³⁶¹

Através das nossas investigações, além da lista de 1732 e dos dados trazidos pelo Daniel Domingues, encontramos outra fonte documental, de 1725, que apresentou detalhadamente a entrada de cativos no ano de 1724, na Alfândega de Pernambuco.³⁶² Também localizamos mais uma lista, de 1729, com o detalhamento do ano de 1728. Inclusive, as teses expostas no presente capítulo derivam da leitura e das análises de cada uma das mencionadas listas.³⁶³ A nossa perspectiva analítica ainda é fortalecida por um conjunto de documentos sobre o comércio de negreiro de Pernambuco no referido período.

³⁶⁰ LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2008. Ele tratou em um item de sua tese, especificamente, sobre “As importações de escravos em Pernambuco na dimensão atlântica e da América portuguesa.” p. 182-204. Recife, 16 de janeiro de 1732. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo certidão dos editais que foram postos para a arrematação do contrato da alfândega dos negros que vêm da Costa da Mina, e da relação dos seus rendimentos nos últimos dez anos. AHU_ACL_CU_015, Cx. 42, D. 3786.

³⁶¹ SILVA, Daniel Domingues Barros da. “O tráfico Transatlântico de Escravos de Pernambuco (1576-1851): notas de pesquisa”. Anais do VI Congresso da ABPHE. Registro, RJ: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2005, p. 4. Acessado, em 31 de janeiro de 2020, às 11:07: www.abphe.org.br/arquivos/daniel-b-domingues-silva.pdf Voltaremos a discussão mais detalhada sobre esses dados, nesse período nos próximos capítulos.

³⁶² Recife, 25 de julho de 1725. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo relação do rendimento do direito dos escravos vindos da Costa da Mina, assim como dos navios e embarcações. AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2865.

³⁶³ Recife, 11 de julho de 1729. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V] remetendo relação do que renderam os direitos das embarcações que vieram da Costa da Mina ao Porto de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3477.

Precisamos ainda deixar claro que o nosso foco não é quantitativo. Não nos detivemos ao que diz respeito ao número de escravos importados por Pernambuco, nem sobre o comércio de cativos, tema abordados por nomes consagrados da historiografia da escravidão.³⁶⁴ Adotamos um viés institucional mais qualitativo, sobre o cotidiano das instituições fazendárias e seu funcionamento durante o comércio livre em Pernambuco. Em oposição à segunda metade do século XVIII, marcada pelo monopólio da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (1759-1780).³⁶⁵

No entanto, antes de analisarmos o cenário de Pernambuco, discutiremos como o aparato fiscal português foi transferido para as colônias e possessões ultramarinas. Não trataremos de um modelo unívoco que foi aplicado em todo Império, mas de uma estrutura moldável que se adaptou e se reconfigurou durante os séculos. Defenderemos a ideia de que o pluralismo jurídico, existente na tributação sobre os escravizados no Império português, era próprio da plasticidade do Estado jurisdicional, com diversas leis, alvarás e ordens régias que modificavam as diretrizes que deviam ser seguidas pelos colonos. Tal lógica abria brechas para os descaminhos dos direitos pelos oficiais régios durante os séculos XVII até a metade do século XVIII.³⁶⁶

³⁶⁴ Por exemplo de: LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2008. DOMINGUES DA SILVA, D. B.; ELTIS, D. . *The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851*. In: David Eltis; David Richardson. (Org.). *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. 1ed. New Haven: Yale University Press, 2008, v. , p. 95-129. Para as estimativas da evolução dos números do tráfico de africanos para as Américas, consultar: Herbert S. Klein. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto, SP: FUNPEC, 2004.

³⁶⁵ Existe uma longa historiografia que elucida o funcionamento da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba na capitania de Pernambuco. Apesar disso, ainda faltam trabalhos que interliguem o comércio monopolista ao comércio livre da primeira metade do século XVIII. ANDRADE, Álvaro Pereira de. *História e contabilidade - Diálogos possíveis: o caso da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba – 1759-1775*. v. I, Tese de Doutorado: Programa de pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, Recife: 2013. DIAS, Érika S. Almeida. *O fim do monopólio: a extinção da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1770-1780)*. Dissertação de Mestrado: Universidade Federal de Pernambuco, 2001. CARREIRA, Antônio. *As Companhias Pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença, 1983. JÚNIOR, José Ribeiro. *Colonização e monopólio no nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780*. São Paulo: HUCITEC, 2004. SILVA, Poliana Priscila da. *Homens de negócio e monopólio: interesses e estratégias da elite mercantil recifense na Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1757-1780)*. Recife, 2014. DIAS, Érika S. Almeida. *As pessoas mais distintas em qualidade e negócios: a Companhia e as relações políticas entre Pernambuco e a Coroa no último quartel de Setecentos*. Tese de doutorado: Universidade Nova de Lisboa, 2014.

³⁶⁶ Acreditamos que com a criação da Mesa de Inspeção dos escravos o processo passou a ser mais detalhado e controlado com o redirecionamento das importações para o Reino de Angola. Para mais informações, consultar: NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *A mesa de inspeção do açúcar e tabaco da Bahia, 1751-1808*. 2016. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. CONTI, Paulo Fillipy de Souza. *A Casa das Qualidades, Pesos e Preços: A Mesa da Inspeção do Tabaco e Açúcar de Pernambuco (1752-1777)*. Recife, 2016. Em relação a elasticidade das jurisdições do Estado jurisdicional, é preciso destacar o papel dos juízes e como eles interpretam as leis, com mais autonomia em suas interpretações. FIORAVANTI, Maurizio. *Estado y Constitución*. p. 21.

A multiplicidade jurídica era tamanha que a própria Coroa consultava os seus oficiais ultramarinos para saber quais direitos incidiam sobre esse “produto” da carne humana.³⁶⁷ O motor desse comércio no Brasil e na capitania de Pernambuco foram as necessidades constantes das lavouras de cana de açúcar, mas com a descoberta das minas de ouro, grande parte das pessoas escravizadas foram redirecionadas para esta região.³⁶⁸ Período que coincide, o primeiro quartel do século XVIII, com o aumento do volume de importação de escravizados e com a reorganização e intensificação na tributação sobre as peças. Questão, inclusive, que levantamos entre as teses do capítulo.

Foi com a descoberta do ouro que o aparato tributário no Brasil teve um aumento significativo em sua complexificação. Não foi só o aparato sobre o ouro que se desenvolveu, mas o sistema fiscal como um todo recebeu mais atenção por parte da Coroa. As alfândegas tiveram suas estruturas reorganizadas, como boa parte da historiografia sobre o tema confirmou, com a instalação das dízimas das alfândegas que tributavam o comércio externo, através das pautas.³⁶⁹

Não havia uma pauta para o comércio de pessoas, senão classificações que interferiam nos preços dos cativos. Além disso, existia uma classificação subjetiva em torno do conceito de “peça da Índia” que interferia na quantidade dos escravizados pelo seu preço de mercado. Não pretendemos adentrar na discussão do que era uma peça da Índia, mas alertamos sobre a

³⁶⁷ A Coroa perguntou ao provedor da Alfândega da Bahia, em 1731, quais impostos eram cobrados sobre os escravizados.

³⁶⁸ Vários historiadores já demonstraram tal direcionamento para as Minas provocado pela descoberta do ouro, por exemplo: LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2008. BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. *Nas rotas que levam às minas: mercadores e homens de negócios da capitania de Pernambuco no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII*. Recife, 2012. Tese apresentada ao programa de pós-graduação em História da UFPE.

³⁶⁹ Historiografia sobre as alfândegas do Brasil, Consultar: SÁ, Helena de Cassia Trindade de. *A alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração (ca.1580-ca. 1668)*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2016.184f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. SALLES, Hylo Nader de Araújo. *Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731*. Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Federal de Juiz de Fora, MG, 2014. FERNANDES, Valter Lenine. *Império e colonização: alfândegas e tributação em Portugal e no Rio de Janeiro (1700-1750)*. 2019. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *Normas e práticas da instituição alfandegária em tempos de mudança*. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: UNIRIO, 2020. CARRARA, Angelo Alves, CAVALCANTE, Paulo (Orgs.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, séculos XVIII: estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016.

necessidade de explorar cada vez mais os debates a respeito da questão, que extrapolam as questões fiscais e adentram em outras áreas das ciências humanas.³⁷⁰

A lógica do sistema escravista no Novo Mundo criou diversas estratégias que reduziam a humanidade do escravo, o que segundo Blackburn era a grande diferença da escravidão no Velho Mundo, que reconhecia a humanidade de seus escravizados. Nesse sentido, houve a reificação (coisificação) dos escravizados, entendidos como uma espécie de objeto vivo, semelhante ao gado.³⁷¹

4.1 O SISTEMA FISCAL PORTUGUÊS E SUAS ADAPTAÇÕES EM TORNO DO SISTEMA ESCRAVISTA NO BRASIL

Os primórdios do sistema fiscal português remonta ao século XIV, com as cobranças das sisas, o que possibilitou a construção de um aparato fiscal mais organizado.³⁷² Segundo Filipa Ribeiro da Silva, as estruturas transferidas para as colônias ultramarinas tinham com objetivo inicial expandir o poder sobre os novos territórios, delegando jurisdição fiscal a “proprietários privados”, para promover a colonização e o assentamento nos novos territórios imperiais, sendo apenas posterior a extensão e transferência do sistema fiscal.³⁷³

Conforme a historiadora, o sistema fiscal português foi dividido em instituições fiscais centrais, semiperiféricas e periféricas, em uma perspectiva geográfica. Esta classificação teve

³⁷⁰ Historiografia sobre a Peça da Índia, consultar: BOXER, Charles. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: companhia das Letras, 2008. p. 108. CARREIRA, Antonio. *Apud*. MARQUES, A. H. de Oliveira. *História de Portugal*. Volume II. Lisboa: Palas Editores, 1984. P. 385. FILHO, Heitor P. de Moura. A precisão do padrão “Peça da Índia” como indicador qualitativo de idade. Texto apresentado no 8º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Porto Alegre (UFRGS), de 24 a 27 de maio de 2017. Anais completos do evento disponíveis em <http://www.escravidaoeliberdade.com.br/>

³⁷¹ BLACKBURN, Robin. A construção do Escravismo no Novo Mundo, 1492-1800. Rio de Janeiro: Record, 2003. p. 29-30. SMALLWOOD, Stephanie. *Saltwater slavery: a middle passage from Africa to American diaspora*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.

³⁷² SILVA, Filipa Ribeiro da. *Transferring European Fiscal System Overseas: A Comparison between the Portuguese Home and Colonial Fiscal Systems*. p. 547. In: *Fiscal Systems in the European Economy from the 13th to the 18th centuries*, edited by Simonetta Cavazziocci (Firenze: Firenze University Press, 2008), pp. 545-567. António Manuel Hespanha faz uma análise sobre a importância das sisas no orçamento das despesas da Coroa, como imposto interno. Ele afirma que não existia uma centralidade da Coroa em relação às finanças e que as diversas tentativas de “dominar” e “controlar” o comércio através da tributação era pouco efetivo. No entanto, foram tais condições que possibilitaram “a grande viragem centralizadora dos fins do século XVIII”. HESPANHA, António Manuel. op. cit., 1994. p. 128-146.

³⁷³ SILVA, Filipa Ribeiro da. op. cit., 2008. p. 546.

como referencial teórico Immanuel Wallerstein.³⁷⁴ A autora aponta que as instituições centrais deveriam controlar as instituições semiperiféricas diretamente e as periféricas indiretamente.³⁷⁵

No que diz respeito à divisão, discordamos sobre a existência de um controle rígido entre as instituições centrais e as instituições fiscais espalhadas pelo Império. Muitas vezes, o controle destas instituições ficava nas mãos da elite local, como no caso da capitania de Pernambuco e a família Rego Barros. Os acertos de contas levavam anos para serem feitos e as punições não eram tão severas quanto determinava a lei.

Pensando na estrutura apresentada por Felipa, para o Estado do Brasil, o centro seria o Reino, a instituição semiperiférica seria a provedoria-mor, e as periféricas, as provedorias e alfândegas do estado do Brasil. Porém, a comunicação de Pernambuco relacionada às questões fazendárias adotava o caminho direto para o centro. Ponto que não sabemos ser aplicável às diversas outras instituições do Império português em África e Ásia.

No entanto, para o nosso objeto de análise da tributação do comércio negreiro nas alfândegas do Brasil, identificamos muito mais uma comunicação fiscal entre esse sistema de instituições “periféricas” do que um controle rígido por parte do Centro.³⁷⁶ As diversas provedorias e alfândegas espalhadas pelo Império se comunicavam, como bem define a expressão de o “império de papéis” que permitiam a navegação ultramarina e detinham certa autonomia em suas execuções derivadas das jurisdições concedidas pela Coroa.

Essas instituições constituíram suas estruturas de atuação a depender da sua importância econômica dentro do Império.³⁷⁷ Por exemplo, caso sigamos a lógica exposta por Felipa para analisar Pernambuco, suas instituições seriam consideradas como periféricas, contudo sabemos que Pernambuco era central em torno das capitanias do Norte. Para além, Pernambuco também era um importante porto escravista nas Américas e possuía diversas conexões dentro do Império. Por isso, optamos por utilizar o conceito de “autoridades negociadas”, que corroboram com a existência de uma negociação entre os oficiais régios e os colonos.³⁷⁸

³⁷⁴ Ibid. p. 547. WALLERSTEIN, Immanuel. *O Sistema Mundial Moderno: A agricultura capitalista e as origens da economia-mundo europeia no século XVI*. Vol.I. Porto: Edições Afrontamento.

³⁷⁵ Idem.

³⁷⁶ Existe um longo debate entre os conceitos de centro e periferia baseado nos estudos de Russell-Wood. Para mais informações consultar: RUSSEL-WOOD, A. J. R. *Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808*. Rev. bras. Hist., São Paulo, v. 18, n. 36, p. 187-250, 1998.

³⁷⁷ Idem

³⁷⁸ BICALHO, Maria Fernanda & GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *O Antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI – XVIII)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001. p. 12. Jack Greene.

Outro ponto levantado é que as instituições fiscais do Império português em Pernambuco foram monopolizadas pela atuação de uma família da terra que deteve o poder delegado pelo rei sobre a fiscalização da Capitania. O que demonstra a apropriação das elites das instituições do Brasil, um “abrasileiramento da burocracia” como Stuart Schwartz demonstrou no livro “Burocracia e Sociedade”.³⁷⁹

Preferimos tratar em nosso estudo sobre um sistema fiscal que foi sendo adaptado às necessidades de cada região do Império, seja seu aparato mais desenvolvido em torno de um determinado produto, como o ouro e a região mineradora do Estado do Brasil na primeira metade do século XVIII, ou por uma redução do quadro de oficiais da Fazenda, pelo baixo fluxo mercantil de uma Provedoria e Alfândega, como ocorreu na Paraíba no mesmo período.³⁸⁰ O que nos permite dizer que havia certa lógica relacionada aos custos de manutenção e investimento no aparato tributário.

Os centros comerciais e, conseqüentemente, as instituições fiscais que compunham o Império, fruto da natureza do Estado jurisdicional, tiveram importância variada ao longo do período colonial. Concordamos com Russell-Wood que as instituições centrais foram modelos adaptados para o ultramar.³⁸¹ A maioria dos historiadores que discutiram sobre o papel fiscal na colônia reconhecem a importância dos centros, principalmente na perspectiva de julgar as diversas querelas de jurisdições que emergem das brechas legais. A atuação em busca de certo centralismo fiscal pode ser percebida na primeira metade do século XVIII, apenas de só ser possível enxergá-la em tais termos no quinquênio seguinte.

O chamado Período Pombalino marca a transição entre o Estado jurisdicional para o Estado absolutista. O que significa dizer que o Estado português, após Pombal, possui características de um regime que era “por la opuesta tendencia a repartir el poder”.³⁸² No entanto, o Estado jurisdicional possuía uma elasticidade maior em torno do governo, através das jurisdições dos múltiplos oficiais espalhados pelo Império.³⁸³

GREENE, Jack P. *Negotiated Authorities: Essays in Colonial Political and Constitutional History*. Charlottesville, University Press of Virginia, 1994.

³⁷⁹ SCHWARTZ, Stuart B. *Burocracia e Sociedade no Brasil Colonial*. Ed. Perspectiva, 1979.

³⁸⁰ MENEZES, Mozart Vergetti de. *Colonialismo em ação: Fiscalismo, Economia e Sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. p. 158-168.

³⁸¹ RUSSEL-WOOD, A. J. R.. op. cit., 1998.

³⁸² FIORAVANTI, p. 19.

³⁸³ FIORAVANTI, Maurizio. *Estado y Constitución*. p. 18.

Sabemos que a transferência do aparato tributário português se iniciou nas Ilhas Atlânticas (respectivamente as Ilhas da Madeira, Açores, Cabo Verde e São Tomé).³⁸⁴ Segundo Filipa Ribeiro da Silva, foram os almoxarifados as primeiras instituições fiscais transferidas pela Coroa portuguesa.³⁸⁵ Estas instituições foram menores que suas congêneres do Reino. Outro ponto importante levantado pela historiadora é que as feitorias assumiam a jurisdição dos locais que não possuíam alfândegas.³⁸⁶

O organismo central que controlava a tributação sobre os escravos e os espaços de comércio no ultramar era o Conselho Ultramarino, criado entre 1642-1643, e que ficou responsável por cuidar das matérias e negócios dos estados “da Índia, Brasil e Guiné, Ilhas de São Tomé e Cabo Verde e de todas as mais partes ultramarinas e lugares da África”, segundo Silvia Lara.³⁸⁷ A historiadora também separou as atribuições do Conselho Ultramarino e do Conselho da Fazenda, explicando que toda correspondência enviada ao rei era encaminhada ao Conselho Ultramarino, responsável por prover os cargos de Justiça, Guerra e Fazenda, além de organizar a navegação para as Índias. Porém, “as receitas provenientes do Ultramar para o Reino, no entanto, pertenciam ao Conselho da Fazenda e as matérias eclesiásticas continuavam sob alçada da Mesa da Consciência e Ordens”.³⁸⁸

A Mesa de Consciência e Ordens também era um tribunal que entrava na alçada da Fazenda quando os bens fossem dos órfãos, defuntos e ausentes, sendo o juiz dos órfãos, defuntos e ausentes o oficial responsável por prestar contas à Mesa da Consciência e Ordem na capitania de Pernambuco.³⁸⁹ Contudo, só trataremos dessa jurisprudência específica no próximo capítulo dessa tese, no qual, buscaremos discutir as diversas diretrizes sobre a tributação dos escravos no universo do Atlântico português.

Todavia, para entendermos melhor sobre a tributação dos cativos, precisamos compreender o papel da Casa da Índia e Mina que atuava como instituição controladora dos

³⁸⁴ SILVA, Filipa Ribeiro da. op. cit., 2008 p. 548.

³⁸⁵ Ibid. p. 548. Os almoxarifados serviram como “células fiscais”, marcando a transição do Estado senhorial para um fiscal. HENRIQUES, Castro, 2008. P. 148-163.

³⁸⁶ Idem.

³⁸⁷ LARA, Silvia Hunold. *Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa*. in: ANDRÉS-GALLEGO, Jose (Coord). *Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*. Madrid: Fundación Histórica Tavera/Digibis/Fundación Hernando de Larramendi, 2000 (CD-Rom). Acessível em: http://www.larramendi.es/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1000203 Pág. 19 Para mais informações sobre a construção do aparato tributário anterior a criação do Conselho Ultramarino, consultar: SILVA, Filipa Ribeiro da. op. cit., 2008. p. 550-552.

³⁸⁸ Idem.

³⁸⁹ Sobre a relação entre o Juiz dos órfãos e as questões fazendárias em torno do patrimônio, trataremos no próximo capítulo com o caso do navio Nossa Senhora da Natividade que deu entrada no Porto do Recife, sem seu mestre.

cativos que eram despachados no Reino. Como as rotas comerciais eram controladas por esta instituição, era preciso solicitar a ela licenças de navegação até a Índia ou a Costa Africana. É evidente a importância da instituição dentro do sistema tributário durante o século XVI, XVII e parte do XVIII, até a proibição de se levar cativos para o Reino.

Visto ser o porto de Lisboa um importante entreposto negreiro, muitas embarcações seguiam a rota do comércio triangular, as quais pagavam impostos ou eram fiscalizadas por essa instituição. Não podemos esquecer que os escravos africanos e asiáticos também foram utilizados na Metrópole, não em uma demanda igual à do Brasil, mas existia uma população pequena de cativos.³⁹⁰ Parte dos cativos que chegaram a Portugal antes da descoberta das Américas era revendida para Espanha e Itália.³⁹¹

Lisboa foi, durante boa parte dos séculos XVI e XVII, um entreposto fiscal que redirecionava cativos para o restante do Império, não podemos descartar este papel, principalmente no período da concessão do comércio com a Costa da Mina, dada aos moradores de Lisboa, que mantinham o “monopólio”. Ficava proibido, inclusive, que os comerciantes residentes em São Tomé e Príncipe pudessem fazer o trato negreiro e/ou qualquer outro súdito da Coroa na primeira metade do XVII.³⁹²

Compreendemos o debate historiográfico em torno do comércio triangular e o comércio direto entre o Brasil e a Costa Africana, levantado por Alencastro em sua tese. Concordamos com a tese de que “[...] duas partes unidas pelo oceano se completam num só sistema de exploração colonial cuja singularidade ainda marca profundamente o Brasil contemporâneo”. Porém, também precisamos demonstrar como a Coroa tentava organizar a navegação e, conseqüentemente, sua tributação. Seja ela no comércio triangular ou em relação ao comércio bilateral.³⁹³

A Coroa portuguesa detinha o monopólio do ouro, dos escravos e do marfim africano. Todavia, acabou permitindo que a iniciativa privada auxiliasse desde muito cedo a cobrança dos impostos em torno dos cativos e do marfim, sem jamais ter cedido o monopólio sobre o ouro.³⁹⁴ Diversos contratos foram celebrados entre a Coroa e grupos mercantis que exploraram

³⁹⁰MARQUES, A. H. de Oliveira. op. cit., 1984. p. 35 e 67.

³⁹¹ BOXER, Charles R. op. cit., 2002.p. 46.

³⁹² Lisboa, 12, de dezembro de 1641. CONSULTA do Conselho da Fazenda ao rei D. João IV sobre o pedido dos vereadores e oficiais da Câmara de São Tomé, solicitando licença para os moradores daquela praça comerciarem escravos com as suas fazendas na Costa da Mina, como os estrangeiros das nações do Norte, pagando os direitos, beneficiando a Fazenda Real e mantendo a fortaleza de Axem; o conselho pediu informação ao governador Lourenço Pires de Távora. AHU CU São Tomé e Príncipe, Cx. 2, D. 166. BOXER, Charles R. op. cit., 2002.

³⁹³ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. op. cit., 2000.

³⁹⁴ BOXER, Charles R. op. cit., 2002.p. 46.

o comércio de escravos entre os anos de 1486 a 1530.³⁹⁵ Segundo Boxer, foi o desenvolvimento do comércio de escravos que financiou os altos custos das viagens dos portugueses ao longo da costa africana.³⁹⁶

Porém, com a perda das fortalezas na Costa da Mina e os recorrentes conflitos com as nações estrangeiras, não foi possível a manutenção do “privilégio”, fazendo com que se permitisse aos comerciantes de São Tomé negociar escravos na Costa da Mina e, posteriormente, levar para o Reino.³⁹⁷ Até a perda total dos territórios e o afastamento dos comerciantes portugueses daquela Região, na década de 1670, quando se começou a retomar timidamente o comércio negreiro com a Costa da Mina.³⁹⁸

Não podemos negar a manutenção da mencionada rota ao longo do século XVIII, principalmente para os cativos de Angola e do Oriente, sendo os últimos tributados pela Casa da Índia e Mina, que fazia parte do complexo fiscal do Reino. Exercia função similar à de Alfândega, conforme documentação referente ao primeiro quinquênio do século XVIII.³⁹⁹ O que reafirma a importância dessa rota até a implementação da lei de abolição da escravatura em Portugal, em 1763.⁴⁰⁰

O historiador Gustavo Acioli também enfatizou em sua tese a importância do tráfico português no Atlântico Sul, afirmando que os números das embarcações eram significativos e que elas saíam de Lisboa, rumo à Costa da Mina para, somente depois, no retorno, irem aos portos do Brasil. Ele afirma ainda que existem mais vestígios deste comércio lisboeta do que os oriundos de Pernambuco durante o século XVII.⁴⁰¹

³⁹⁵ MARQUES, A. H. de Oliveira. op. cit., 1984. p. 67.

³⁹⁶ BOXER, Charles R. op. cit., 2002.p.41.

³⁹⁷ Lisboa, 12, de dezembro de 1641. CONSULTA do Conselho da Fazenda ao rei D. João IV sobre o pedido dos vereadores e oficiais da Câmara de São Tomé, solicitando licença para os moradores daquela praça comerciarem escravos com as suas fazendas na Costa da Mina, como os estrangeiros das nações do Norte, pagando os direitos, beneficiando a Fazenda Real e mantendo a fortaleza de Axem; o conselho pediu informação ao governador Lourenço Pires de Távora. AHU CU São Tomé e Príncipe, Cx. 2, D. 166.

³⁹⁸ FERREIRA, Roquinaldo. A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (ca. 1637-ca. 1700). *Varia História* [online]. 2010, v. 26, n. 44 [Acessado 18 Julho 2020], pp. 479-498.

³⁹⁹ Documento dos escravos do Oriente da Bahia. No entanto, vamos discutir esse problema mais detalhadamente no capítulo cinco com o contrato do Jerônimo Lobo Guimarães. Segundo Filipa, existiam três instituições fiscais no Reino, os almoxarifados, as alfândegas e as casas da Índia e Mina. P. 552.

⁴⁰⁰ SILVA, Filipa Ribeiro da. O tráfico de escravos para o Portugal Setecentista: uma visão a partir do “despacho dos negros da Índia, de Cacheo e de Angola na Casa da Índia de Lisboa. P. 54. *Revista Saeculum*, n. 29, jul/dez de 2013. dossiê história econômica, acessado em 15 de janeiro 2019, in: <https://periodicos.ufpb.br/ojs2/index.php/srh/article/view/19809>.

⁴⁰¹ LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2008. p. 29. LOPES, Gustavo Acioli. *O tráfico lisboeta de escravos na Costa da Mina (1676-1730)*. Anais ABPHE.

No entanto, foi a partir do último quartel do século XVII que os comerciantes residentes no Brasil intensificaram o comércio com a Costa da Mina e dominaram o comércio de cativos daquela região para os principais portos do Brasil.⁴⁰² Segundo Acioli, os produtos de alta demanda das elites africanas, como o tabaco e a cachaça, facilitaram a competitividade dos comerciantes brasileiros.⁴⁰³ Muito do tabaco enviado para os principais portos do tráfico foram enviados de Pernambuco, em caixas de açúcar, as quais serviam de esconderijo para o redirecionamento do tabaco fino da Capitania. Por esse motivo, foram criados meios para proibir os envios das caixas de açúcar sem a devida fiscalização da Coroa portuguesa.⁴⁰⁴

4.2 AS LEIS, ALVARÁS E ORDENS REFERENTES AO COMÉRCIO DE GENTE (XVI-XVIII)

Sobre o comércio de escravos, encontramos leis, alvarás e ordenações, muito diversas dentro do universo da escravidão. Não vamos nos ater densamente, neste item, ao estudo sobre a legislação que englobava os escravizados africanos na América portuguesa. No entanto, buscamos aqui trazer uma discussão sobre as ordens e leis que regimentavam a tributação de cativos, e que aparecem mais recorrentemente na documentação de Pernambuco e da Bahia na primeira metade do XVIII.

Da mesma forma que os regimentos das alfândegas de Lisboa e do Porto serviram como base de estruturação das alfândegas no Estado do Brasil, segundo o vice-rei Marquês de Angeja,⁴⁰⁵ podemos supor que os regimentos da Casa da Índia e Mina também serviram como aporte jurídico e fiscal para a construção do aparato tributário dos cativos no ultramar e nas

⁴⁰² LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2008; FERREIRA, Roquinaldo. op. cit. 2010; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. op. cit., 2000.

⁴⁰³ LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2008. p. 30. FERREIRA, Roquinaldo. “*Dinâmica do comércio intracolônial: jeribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos, século XVIII*”. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Fernanda Batista; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 341.

⁴⁰⁴ Bahia, 3 de agosto de 1750. Provisão(cópia) do rei [D. João V] ordenando ao vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveias, André de Melo e Castro que não consinta que as embarcações que forem comerciar na Costa da Mina levem mais açúcar do que levavam antigamente. AHU_ACL_CU_005, Cx. 103, D. 8134.

⁴⁰⁵ Lisboa, 5 de dezembro de 1715. AHU/BA/CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informa o vice-rei e governador geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa acerca da forma que deu e mandou observar nos despachos das fazendas que se despacharam na Alfândega da Bahia e os emolumentos que hão de levar os oficiais dela. Anexo: 2 documentos. [2ª série, cx. 10, doc. 832]. SALLES, Hylo Nader de Araújo. op. cit., 2014, p. 45. OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco: História, Conflitos e Tributação no Porto do Recife (1711-1738)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016. p. 119.

alfândegas do Brasil. Sendo essa problemática ainda pouco investigada, faz-se necessário realizar mais inquirições em torno dessa construção fiscal da Coroa.⁴⁰⁶

A primeira lei que empregada para orientação do trato dos cativos foi o Foral da Alfândega de Lisboa, de 1587. Nele é exposto que os cativos deveriam pagar dez por cento sobre o seu valor nas alfândegas. Infelizmente, esse foral não explica com mais detalhes a fiscalização sobre esse comércio. Sobre o pagamento de dez por cento sobre essa “mercadoria”, deve-se entender que os escravizados eram avaliados individualmente, após a avaliação era cobrado 10% sobre o montante despachado.

Encontramos na documentação do século XVIII, na Alfândega de Funchal, na Ilha da Madeira, despachando escravos vindos de Pernambuco, no “livro do lançamento dos escravos vindo do Brasil” fazendo essa tributação, em 1718. Era discriminado o nome do navio, a data de chegada, o que era trazido, o mestre, o tipo de escravo despachado (se era homem, mulher, moleque, moleca), o valor avaliado e, depois, o valor tributado de 10%.⁴⁰⁷ O interessante desta fonte é que a maioria dos despachantes, remetiam poucas unidades – três no máximo. O quantitativo se explica pelo fluxo ser da Ilha da Madeira para Portugal e não para o Brasil.⁴⁰⁸ Talvez fosse um caminho de redistribuição. Algumas embarcações que partiram de Pernambuco, além de levar escravos, também aparecem carregando outros produtos como: açúcar e mel.⁴⁰⁹ Vejamos o quadro abaixo:

⁴⁰⁶ SILVA, Filipa Ribeiro da. O Tráfico de escravos para o Portugal Setecentista: uma visão a partir de “despacho dos negros da Índia, de Cacheo e de Angola” na Casa da Índia de Lisboa. *Revista Saeculum. Revista de História*, n. 29. João Pessoa, jul/dez. 2013.

⁴⁰⁷ Alfândega de Funchal e Casa dos Contos- Ilha da madeira. In: <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4310301>

⁴⁰⁸ Agradecemos a observação feita pelo Prof. Dr. Gustavo Acioli.

⁴⁰⁹ Sobre a relação entre o Juiz dos órfãos e as questões fazendárias em torno do patrimônio, trataremos no próximo capítulo com o caso do navio Nossa Senhora da Natividade que deu entrada no Porto do Recife, sem seu mestre.

⁴⁰⁹ Despacho dos escravos na alfândega de Funchal - Ilha da madeira. In: Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo: Provedoria e Junta da Real Fazenda do Funchal, liv. 271. Livro do Lançamento dos direitos dos escravos vindo do Brasil, acessado (14.04.1718–15.10.1720) In: <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4310301>

Quadro 6: Despacho dos escravos na alfândega de Funchal - Ilha da madeira.

Ano	Navio/ Embarcação	Capitão /Mestre	Despachante	Origem	Escravos	Valor avaliado	Direitos dos escravos
1718	Navio Nossa senhora da Assunção e Nazareth	Sebastião de Abreu	-	-	1 moleque	100\$000r éis	10\$000r éis
1718	Galera Invocação Nossa Senhora do S.[...]Sant o Antônio e Almas	Mestre Aires Correia da Silva	Trouxe: Açúcar, mel	PE	2 escravas	-	-
1718	Galera Cônego Bart.(SIC) De Brigoe Abreu	-	Manoel Vieira Gaio	-	2 molecas pequenas	50 mil réis	5\$000réi s
	Brigue Nossa Senhora das [...]São José	Capitão Antônio da Silva		Recife	Diz que a carga é de escravos/ açúcar e mel		

		Antônio Correia			1 escravo	50 mil réis	5\$000 réis
	Galera	Benedito dos Ramos			1 moleque e 1 moleca	95 mil réis	9\$500 réis
	Galera Nossa Senhora da em[...]				1 moleque e uma moleca	65 mil réis	6\$500 mil réis
1718	Galera	Manoel Gomes da Silva			1 escravo	60 mil réis	6\$000 réis
1718 25 de setemb ro	Galera	Manoel Marques			1 escrava	40 mil réis	4\$000 réis
	Livramen to e Almas			Bahia	Veio vazio 1 moleque preto		Na f. 009 diz que veio 1 preta
	Bergantim	Domingo s Alves [...]Veloz o de			1 escrava com corrente	40 mil réis	4\$000 réis

		Vasconce los					
	Bergantim	Felipe robreto			1 molequin ho	30 mil réis	3\$000 réis
	Nossa senhora [...]e almas	Mestre Baltazar Martins(si c)		Bahia	1 escravo		
		Baltazar João Mairing			1 molequin ho	30 mil réis	3\$000 réis Sub- total 56\$000
1720	Nossa senhora [...]vida e Santo Antônio	C. Ignácio de Abreu Lisboa		PE	Carga açúcar e escravos		
1720	Navio Nossa senhora [...]e Santo Antônio		Francisco [...]	PE	1 molequin ho	30 mil réis	3\$000réi s

14 de out	Patacho Gueira(SI C)	Mestre Joseph Nu[...]		Ilhas de Cabo Verde	Escravos e couro em cabelo		
	Patacho	Alferes Antônio Nunes de Amorim			2 escravos		10\$000 réis
Outubro	Patacho Nossa senhora de Oliveira		Antônio Gonçalves de Oliveira		1 escrava	60\$000réis	6\$000 réis
15 de out.	Patacho Nossa Senhora de Oliveira		Pedro Vallete		1 escrava	60\$000réis	6\$000réis ----- --- Sub-total 81\$000r éis

Fonte: Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo: Provedoria e Junta da Real Fazenda do Funchal, liv. 271. Livro do Lançamento dos direitos dos escravos vindo do Brasil, acessado (14.04.1718–15.10.1720) In: <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4310301>.

Além do Foral da Alfândega de Lisboa, outra lei que apareceu recorrentemente na documentação do século XVIII foi a “lei das arqueações” de 1684. Sobre esta lei, há na historiografia uma grande discussão, que aponta a necessidade de melhorar as condições de carregamento dos cativos e de uma fiscalização sobre os excessos praticados pelos capitães de navios; da demasia das cargas levadas; regulação da lotação, das aguadas e comidas que deveriam ser racionadas durante a travessia.⁴¹⁰ O trajeto regimentado é dos portos de Angola

⁴¹⁰ LARA, Silvia Hunold. *Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa*. in: ANDRÉS-GALLEGÓ, Jose (Coord). *Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*. Madrid: Fundación Histórica Tavera/Digibis/Fundación Hernando de Larramendi, 2000 (CD-Rom). Acessível em: http://www.larramendi.es/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1000203

[São Paulo de Luanda e Benguela] para os três principais portos do estado do Brasil: Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro.⁴¹¹

Alguns historiadores acreditam que a lei demonstrou o caráter humanitário da Coroa portuguesa com o comércio marítimo de cativos.⁴¹² Outros discordam da posição, apontando a conjuntura econômica em torno da crise financeira vivida na década de 1680, muito mais do que um caráter humanitário.⁴¹³

Existe uma literatura que discutiu diretamente sobre as legislações que incidiam sobre os escravos africanos, como o livro da historiadora Silvia Lara, que fez uma compilação das mais variadas fontes jurídicas que compunham este grupo específico dos escravizados. As pessoas submetidas à escravidão faziam parte da categoria jurídica dos *imbecilistas*, que não tinham representatividade. Além dos escravos serem, ao mesmo tempo uma propriedade e um bem passível de ser vendido e revendido, eram considerados como pessoas, passíveis de punições, dependendo do crime que cometessem.⁴¹⁴

Sobre o comércio de cativos, existem diversas ordens para organizar a navegação, em aparelhar o sistema tributário português, sendo as modificações das relações entre os portugueses, outros europeus e os povos africanos relevantes para entender as modificações dos locais de maior controle desses direitos, isso dependendo consequentemente do fluxo mercantil.

Sabemos que o território africano tinha, no período colonial, várias nações estrangeiras, realizando o comércio atlântico de escravos. O século XVII é marcado pelo fim da União Ibérica, da invasão dos holandeses à várias regiões que eram de possessões portuguesas, entre elas: Pernambuco, Angola e a perda da fortaleza de São Jorge da Mina, na África Ocidental e posteriormente da fortaleza de Axém. O período de ocupação holandesa em Luanda e Benguela (1641-1648) fez com que a Coroa portuguesa percebesse o risco de ter, com certa frequência, estrangeiros em seus portos.⁴¹⁵

Segundo Russel-Wood (2014) o comércio de cativos criou

⁴¹¹ Existe uma cópia dessa lei no Arquivo Público Jordão Emereciano (APEJE), no fundo Ordem Régias n. 04.

⁴¹² BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*; tradução de Olivério de Oliveira Pinto. São Paulo: Editora Nacional, Ed. da Universidade de São Paulo. 1973.

⁴¹³ SALLES, Wesley Dartagnan. *Lei das arqueações de 1684: Por uma nova interpretação*. Oficina do Historiador, Porto Alegre, EDIPUCRS, v.4, n.2, dezembro-2011. Págs: 75-95. In: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/oficinadohistoriador/article/view/8981/7297> acessado no dia 16/12/2019 às 19:24.

⁴¹⁴ HESPANHA, António Manuel. *Imbecilistas: As bem-aventuranças da inferioridade nas sociedades do Antigo Regime*. São Paulo: AnnaBlume, 2010. Na tese de Almeida, temos um caso quando o escravo é punido juridicamente por seus atos. ALMEIDA, Sueli Creusa Cordeiro de. *O Sexo Devoto: normatização e resistência feminina no Império Português XVI-XVIII*. Recife: Editora Universitária/UFPE, 2005.

⁴¹⁵ WOOD, John Russell. *Histórias do Atlântico Português*. São Paulo, Ed. Unesp: 2014. Pág. 108.

[...] uma cultura da corrupção e avareza na África, desde o colono mais pobre aos governadores e bispos que abusavam de sua autoridade, e na Europa, onde durante a união (1589-1640) das duas Coroa, servidores públicos de Madri e Lisboa permutavam licenças para obter escravos em troca de pagamentos à Coroa.⁴¹⁶

De modo que essas práticas se tornavam comuns dentro do Império.

Durante o período de dominação batava em Pernambuco, conseguimos localizar um alvará de 10 de dezembro de 1647, no qual se expõe que os direitos dos escravos deveriam ser pagos no local de onde saíssem, para não criar confusão de se pagarem esses direitos duas vezes (na saída e na chegada). Sendo essa a normativa: de se pagar os direitos na saída, ainda na costa africana.⁴¹⁷ Discutiremos os bastidores da reunião do Conselho sobre a construção desse Alvará.

O alvará supracitado foi enviado aos governadores do Estado do Brasil, Angola, Cabo Verde, São Tomé, ao capitão da Praça de Cacheu e mais ministros de Justiça, Guerra e Fazenda. Sendo estas as partes que compunham o sistema tributário, segundo o qual, cada cativo retirado das ditas praças africanas deveria ser tributado com os direitos de saída, em seus respectivos portos, e os comprovantes dos pagamentos deveriam ser apresentados na chegada aos portos do Brasil.⁴¹⁸ Devido à dominação holandesa, não localizamos no livro da provedoria de Pernambuco, nenhuma citação sobre o alvará, o que corrobora com a tese da não participação

⁴¹⁶ Idem.

⁴¹⁷ Bahia, 30 de abril de 1753. AHU_ACL_CU_005, Cx. 114, D. 8928. Avulsos da Bahia. Carta do chanceler da Relação da Bahia, Manuel de Antônio da Cunha Sotomaior, D. José a informar que para pagar os direitos dos escravos a José da Fonseca é preciso que passe a lista dos que já receberam pagamento das Ilhas de São Tomé e do Príncipe. Chegamos a esse alvará através desse documento que fez com que fossem buscar uma historiografia que tratasse dessa legislação. Lara, Silvia. Op. cit. 2000. pág. 169. Também expõem esse alvará, e sua importância dizendo que ele foi criado para “regular especialmente o tráfico de escravos para o Brasil”, que ele foi parcialmente alterado pelo alvará de 20 de dezembro de 1647. A alteração foi a seguinte: “em razão das palavras do alvará referido que diz se paguem nas partes donde saírem; e me pedirem mandasse declarar que o dito alvará se não entendesse nos escravos que se levassem ou mandassem de Guiné a Cabo Verde, hei por bem que os escravos que se embarcarem de Guiné para a dita Ilha de Cabo Verde paguem nela seus direitos, como até agora se fez, sem embargo de no dito alvará se dizer que eles se paguem donde os tais escravos saírem; porquanto se entende que estes são dos que saírem de Guiné em direção ao Brasil. Pelo que mando ao capitão da dita praça de Cacheu, que ora é e ao diante for, e a todos os mais ministros a que tocar o cumprimento deste meu alvará não obriguem aos moradores e pessoas outras, que de Guiné embarcarem de Cabo Verde, a que paguem ali os direitos deles, porquanto se não de pagar na mesma ilha de Santiago, como até agora se fez, e ordeno ao e ordeno ao governador de Cabo Verde faça dar a execução este dito alvará, e publicar naquela ilha e na dita praça de Cacheu, onde remeterá uma das vias dele ao capitão da mesma praça, para lhe dar inteiro cumprimento e o fazer também publicar nela, para a todos ser notório o que por ele mando, o qual quero que valha como carta sem embargo da Ordenação do livro II, título 40 em contrário, e vai por duas vias. Manoel Antunes o fez em Lisboa, a 20 de dezembro de 1647. Rei. Cf. BNRJLR, F,5,8, p. 262, Apud. Lara, Silvia. Op. Cit. Pág. 169-170. Esse segundo alvará não foi localizado, nos livros da Alfândega da Bahia, segundo a análise feita através do documento: Bahia, 30 de abril de 1753. AHU_ACL_CU_005, Cx. 114, D. 8928.

⁴¹⁸ Idem.

de Pernambuco no sistema, durante o período específico. Diferente dos registros de ordens régias da Bahia, que continha o alvará.⁴¹⁹

Após a lei de 1647, várias outras foram promulgadas tentando controlar a cobrança dos direitos sobre os cativos, mas o que emerge da documentação consultada por meio dos avulsos de Pernambuco e da Bahia é o alvará de 18 de junho de 1680. Através dele foi concedida a administração do comércio da Costa da Mina à Junta de Comércio do Brasil, sendo ela a responsável pelo controle do comércio e pela cobrança dos direitos sobre os escravos, assim como a Junta dirigia o comércio no Estado do Brasil.⁴²⁰

A Junta de Comércio tinha a autorização real para negociar na mencionada praça com ouro, no século XVII. Sem a autorização, tal transação seria proibida aos comerciantes portugueses e brasílicos que faziam a rota com a Costa da Mina, na primeira metade do XVIII. Evento exposto com muita clareza, na tese de Acioli. O pesquisador comprovou a utilização do ouro nas negociações nos portos da Costa da Mina e a omissão desse item na saída do Porto do Recife, sendo substituído por seda, que teria um valor aproximado ao ouro.⁴²¹

No regimento da Junta de Comércio do Brasil, de 19 de setembro de 1672, já encontramos referência à grande quantidade de escravos vindos “nos navios da Junta” e ao fato de que, por conta deste comércio, a quantidade de outros produtos que poderiam ser carregados seria prejudicada. No capítulo LXI do regimento, ficou determinado que os mestres dos navios da Junta não poderiam carregar mais que doze cativos, “sendo da gente do mar e guerra deles”, quando chegassem com a carga, deveriam pagar os fretes e entregá-los ao tesoureiro geral.⁴²² Os escravos deveriam ser registrados no:

[...] livro de carga com a distinção de quem os carrega e a quem vem a entregar, e trazendo maior número, se fará na Contadoria conta do que poderão ocupar os mantimentos e água que poderão gastar na viagem, para os mestres os satisfazerem a respeito das toneladas por que vierem fretados.⁴²³

⁴¹⁹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 114, D. 8928.

⁴²⁰ Idem. LARA, op. cit. 2000. p. 180. Encontramos um regimento da junta. Sendo cada peça no valor de 4\$000 réis.

⁴²¹ Sobre a Junta, consultar: LEONOR, Freire Costa. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002. Gustavo Acioli em sua tese, também demonstrou a ausência das embarcações da Junta em Pernambuco para fazer o carregamento do açúcar para o Reino. LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2008. p. 30.

⁴²² LARA, op. cit., 2000. p. 179.

⁴²³ Idem.

Nesse capítulo, é possível entender que, até certo limite, os tripulantes poderiam carregar sem maiores custos que os fretes, mas, caso fosse para fazer um carregamento maior, precisavam ir até a Contadoria fazer todos os custos da viagem, além dos fretes.⁴²⁴

Segundo Almeida, era necessário diversificar a cesta para comprar escravos nos vários portos da Costa da Mina, além de que as compras dos cativos eram feitas “em miúdo” e não a grosso, como se imaginava. Entendendo os registros da viagem feita pela Galera do homem de negócio José de Freitas Sacotto (Pernambuco - Costa da Mina - Ilha do Príncipe - Pernambuco), analisados pelos trabalhos dos historiadores Acioli e Almeida, percebemos como uma única fonte pode ser analisada em diversas perspectivas.⁴²⁵

A tese de Acioli possui um viés mais econômico, com o intuito de quantificar a viagem e seus custos, e os artigos de Almeida, possuem um viés mais social, buscando compreender o cotidiano desse comércio nos portos da Costa da Mina e a trajetória familiar do mencionado comerciante atlântico, que enriqueceu com o estaque do Porto do Recife, do fim do século XVII até meados do XVIII.⁴²⁶

Dependendo da região africana ou de um porto para outro da mesma região onde se compravam cativos, variavam os produtos utilizados nas trocas pelos comerciantes. Por exemplo, os itens usados na Costa da Mina não eram os mesmos utilizados nos portos da Guiné, nem nos portos de Luanda.⁴²⁷ Por consulta do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. Pedro, em 1670, conseguimos identificar a posição do Conselho Ultramarino na utilização dos navios da frota que a Junta do Comércio Geral do Brasil enviava para Pernambuco, levando para Cacheu novas imposições, em duas embarcações.⁴²⁸ Para fazer comércio em Cacheu era necessário levar algodão e tecidos produzidos em Cabo Verde, sendo este o “dinheiro principal

⁴²⁴ Idem.

⁴²⁵ LOPES, Gustavo Acioli. op. cit. 2008. ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Rotas Atlânticas: O comércio de escravos em Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724 – c.1752)*. Dossiê Escravidão e Liberdade na Diáspora Atlântica. São Paulo, v. 37, 2018.

⁴²⁶ Idem.

⁴²⁷ LOPES, Gustavo Acioli e Menz, Maximiliano M. Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII). *Revista Brasileira de História* [online]. 2019, v. 39, n. 80, pp. 109-134.

⁴²⁸ 26 de setembro de 1670. Consulta conselho ultramarino ao príncipe regente D. Pedro sobre a conveniência de fortificar a Praça de Cacheu para evitar a ocupação das fontes de água e os conflitos com os negros; a necessidade de acautelar a coação do rei negro sobre o capitão da praça para deixar entrar navios estrangeiros; que o governador e capitão geral de Cabo Verde, Manuel Pacheco de Melo, cobrasse um tributo sobre cada produto comercializado naquele lugar e usasse a verba numa companhia de infantaria; que o governador, para se impor aos principais de Cacheu e conseguir a obediência dos negros, fosse autorizado pela Junta do Comércio Geral do Brasil a usar dois navios da frota de Pernambuco para visitar Cacheu, e que tudo tivesse regulamento.

AHU_Guiné, Cx. 2, D. 130. <https://digitalq.ahu.arquivos.pt/viewer?id=1143832>

de Guiné” e gêneros comestíveis em geral. Em troca desses produtos, se resgatava “negros, cera, marfim e algalia (sic), a algum ouro”.⁴²⁹

Ainda pelo mesmo documento, é possível entender os embates para permanência dos portugueses na Costa da Guiné, a dificuldade com os negros e as constantes querelas com os estrangeiros devido aos preços baixos de suas mercadorias. A Praça de Cacheu estava situada em um pântano, rodeada de estacadas chamadas de tabanca. A fonte água potável ficava próxima, porém, todas as vezes que “o rei negro” queria exigir algum imposto, bloqueava o acesso à água e a praça padecia de sede.⁴³⁰

O mais relevante dessa documentação é a ausência de uma cobrança de direitos de entrada e saída na região. O Conselho orientava o rei a ordenar ao governador Manuel Pacheco de Melo que ele impusesse:

Em todos os gêneros referidos que saem, ou entram em Cacheu, um tributo, pois é para o remédio daqueles mesmos moradores, para honra, e reputação das bandeiras de Vossa Alteza suposto que até agora são livres de contribuição para a Costa da Guiné. E que seja a contribuição, **em cada negro novecentos réis**; em cada pipa de vinho, doze tostões; em cada rolo de pano de cabo verde três; em cada saca de algodão, seis; em um quintal de marfim, seis; em um de cera, quatrocentos e cinquenta: e que a este respeito ponha em todas as fazendas o tributo que lhe parecer, podendo o dito governador alterar, acrescentar e diminuir, conforme o que faltar; para que com os direitos de **Vossa Alteza possa igualar a despesa e a Receita**.⁴³¹ (grifo nosso)

Podemos depreender desta citação que a criação dos direitos de entrada e saída sobre as mercadorias em Cacheu foi originada na segunda metade do século XVII e que não existia ainda no período Provedoria nem Alfândega que realmente aplicasse o sistema fiscal.⁴³² No entanto, a primeira cobrança efetiva pela saída de escravos de Cacheu seria mediante a alíquota de 900 réis, proposta pelo Conselho Ultramarino. Valor inferior aos que seriam cobrados na Costa da Mina, o qual analisaremos mais adiante. Outra questão era a necessidade de fortificar e proteger a praça e os custos para a sua manutenção, sendo os direitos impostos uma forma de “igualar a despesa e a receita”.⁴³³

⁴²⁹ Idem.

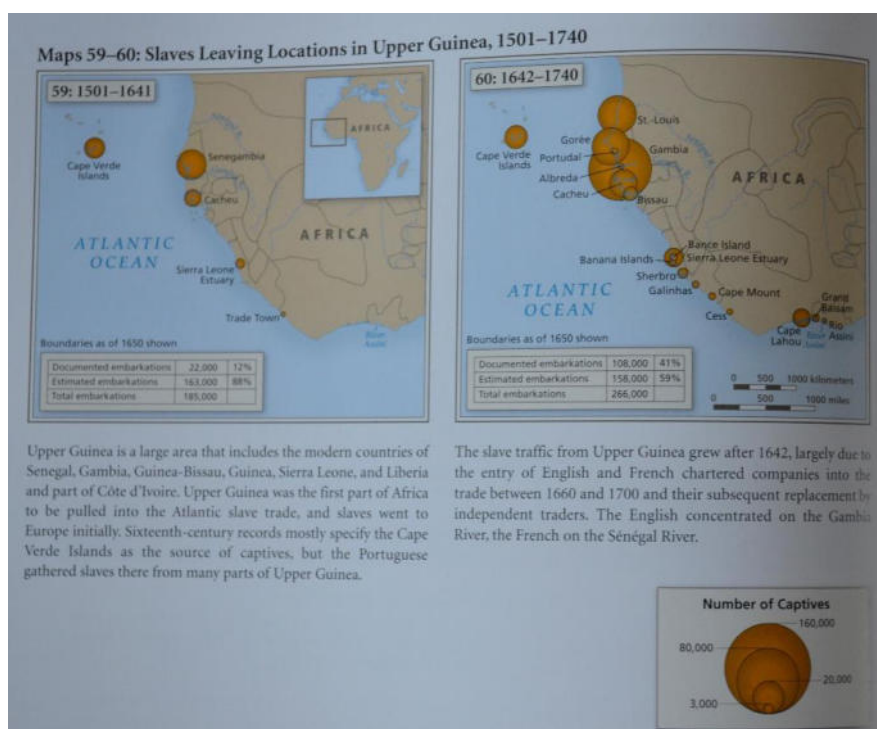
⁴³⁰ Idem.

⁴³¹ Idem.

⁴³² Essa documentação demonstra a dificuldade encontrada pelos portugueses em tributar nessa região. Segundo Filipa Ribeiro da Silva, o almoxarifado das ilhas de Cabo Verde e de São Tomé foram as primeiras instituições fiscais a serem transferidas fora do Reino. (SILVA, p. 548-549). Porém acreditamos que as nomeações desses oficiais poderiam ser feitas como tentativa da Coroa de organizar o aparato fiscal, mas a cobrança efetiva desses direitos deveria ser feita muito superficialmente. Talvez a dificuldade em colonizar a região tenha feito com que a Coroa criasse isenções por longos períodos. Sendo a estrutura fiscal reorganizada a partir de 1670.

⁴³³ Idem.

Figura 12: Upper Guinea(Alta Guiné), 1501-1740.



Fonte: ELTIS, David; Richardson, David. *Atlas of the transatlantic Slave Trade*. New Haven & Londres: Yale University Press, 2010. p. 96.

Segue transcrição de parte do texto presente na imagem:

Upper Guinea is a large area that includes the modern countries of Senegal, Gambia, Guinea-Bissau, Sierra Leone, and Liberia and part of Côte d'Ivoire. Upper Guinea was the first part of Africa to be pulled into the Atlantic slave trade, and slaves went to Europe initially. Sixteenth-century records mostly specify the Cape Verde Islands as the source of captives but the Portuguese gathered slaves there from many parts of Upper Guinea.⁴³⁵

Podemos identificar na imagem (12) um aumento significativo dos portos que compunham a região, dos anos de 1642 a 1740, para quinze portos, além das Ilhas de Cabo Verde, tendo um fluxo de cativos muito elevado, comparando com o período anterior.⁴³⁶ Na documentação dos avulsos de Pernambuco, identificamos que todos os navios que fossem aportar nos “portos da Guiné” deveriam ir até a Ilha de Cabo Verde antes de adentrar a algum

⁴³⁵ Tradução: “A Alta Guiné é uma grande área que inclui os países modernos do Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Serra Leoa e Libéria e parte da Costa do Marfim. A Alta Guiné foi a primeira parte da África a ser puxada para o tráfico de escravos no Atlântico, e os escravos foram para a Europa inicialmente. Os registros do século XVI especificam principalmente as ilhas de Cabo Verde como fonte de cativos, mas os Portugueses reuniram escravos de várias partes da Alta Guiné.” ELTIS, David; Richardson, David. *Atlas of the transatlantic Slave Trade*. New Haven & Londres: Yale University Press, 2010. p. 96. Para uma resenha, sobre esse Atlas, consultar. Silva Júnior, Carlos. *Mapeando o tráfico transatlântico de escravos*. Revista Afro-Ásia, número 45, 2012, p. 179- 184. Acessado em 29 de janeiro de 2020, às 09:24: <http://www.scielo.br/pdf/afro/n45/a08n45.pdf>

⁴³⁶ Idem.

desses portos e, em seu retorno, deveriam novamente voltar a ela,⁴³⁷ sendo ela o entreposto “imposto” dessa região.

A mesma região também aparece na documentação sendo chamada de “Praça de Cacheu”, na primeira metade do XVIII, para designar os escravos vindos deste território.⁴³⁸ Os escravos da região pagavam, igualmente, impostos nas alfândegas do Brasil e, em relação a Pernambuco, especificamente, os poucos documentos disponíveis comprovam as entradas e a conexão com o comércio Cacheu-Pernambuco, na primeira metade do XVIII.

O primeiro caso foi da charrua Santa Maria e Santa Izabel, do mestre Felipe de Mca. vinda de Cacheu, com escravos. Ela deu fundo em Goiana, trazendo quarenta e nove negros e negras, com mais quatro chamadas “crias”. O governador da época, Félix Machado, informava ao rei que:

Vinda de Cacheu com escravos, e diz trás 49 negros, e negras, e 4 crias que arribara a Goiana, onde venderá 4 e deixará a bordo duas negras e 3 crias, chegou a esta cidade ontem as ave marias e os mandei meter em uma casa, e pôr lhe sentinelas, e agora as remeto para vossa majestade. Averiguarem a verdade deste negócio, e verem se estar este dito muito compreendido no alvará de majestade de 7 de julho do ano passado (1714), que se acha registrada nesta provedoria a f. 230. Escrevi a vossa majestade me avisassem sobre a execução do tesoureiro das despesas da relação José da Silva, e [...] com a importância da quarta parte, e não dos termos da dita execução, vossa majestade avisem se está executado e em virtude da portaria de 3 deste mês. Olinda, 22 de março de 1715.⁴³⁹

O caso informado pelo governador expõe a chegada de um navio – provavelmente estrangeiro, e por isso o uso do alvará de 1714, que proibia a entrada de embarcações estrangeiras – e explica que eram feitas suas devassas em relação às embarcações que arribavam nos portos de Pernambuco.⁴⁴⁰ O caso suscita um questionamento: como funcionaria a cobrança dos direitos na região de Goiana?

⁴³⁷ “Navios que vão tomar os portos de Guiné, sem tomarem o da Ilha de Cabo Verde, e depois voltarem a ela.” Recife, 24 de julho de 1725. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], informando por certidão não ter vindo ao porto da dita capitania o navio do capitão Domingos Muniz e por essa razão não ter sido cobrado os direitos dos 160 escravos que trouxe para o Brasil. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2863. O capitão tinha que ter feito o despacho na alfândega de Cacheu.

⁴³⁸ Bahia, 1 de dezembro de 1731. Carta do [provedor-mor da Fazenda Real] Pedro Velho de Laguar ao rei [D. João V] informando ter publicado editais para a arrematação dos contratos do direito dos caminhos da Bahia, Sertão e Pernambuco; dos dízimos; dos direitos que pagam os escravos que chegam da Costa da Mina e Cabo Verde. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Bahia_AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646.

⁴³⁹ Coimbra, relação dos governadores. Félix Machado. F. 106. N. 64. F. 00000136

⁴⁴⁰ Acreditamos que esse alvará de 7 de julho de 1714, deve ter contribuído para a modificação do alvará de 5 de outubro de 1715, no qual retificou a lei de 8 de fevereiro de 1711 e incluiu os escravos os quais deveriam pagar os direitos dobrados assim que entrassem na Capitania, vindos nos navios estrangeiros. O procedimento era para eles serem vendidos pela dificuldade em mantê-los. OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit., 2016. p. 119-120.

Por intermédio de uma carta do Provedor da Fazenda Real de Itamaracá, explicando ao rei D. João V como se dava a cobrança dos direitos sobre os escravos de Angola e Costa da Mina que aportavam naquela Capitania, entendemos como era a relação entre a Provedoria de Pernambuco e a Provedoria de Itamaracá, em 1729.⁴⁴¹

O Provedor explicava que, devido a ordem régia de 9 de agosto de 1728, prosseguia a cobrança dos direitos dos escravos que aportavam na capitania de Itamaracá, seguindo algumas recomendações do provedor da Fazenda da capitania de Pernambuco – nesse período, João do Rego Barros. Ele pediu que os mestres dos navios dessem as fianças, para ser tirada uma certidão, por parte da Provedoria de Itamaracá, da importância dos direitos dos escravos. Por fim, essa seria remetida ao provedor da Fazenda em Pernambuco. Na capitania de Pernambuco esses direitos seriam pagos e cobrados.⁴⁴²

À capitania de Itamaracá cabia fazer a recepção dos navios, listar a carga, cobrar a fiança e produzir a certidão, sendo os valores maiores redirecionados para a capitania de Pernambuco.⁴⁴³ Na mesma carta, o provedor João Lopes Vidal expunha que, naquele ano de 1729, tinham sido despachados dessa forma “navios de José de Freitas Sacotto, e Francisco Jorge Monteiro e Manoel Dias Azedo” e que, dali por diante, se continuaria a despachar dessa forma.⁴⁴⁴ Compreendemos, então, que Itamaracá, de certa forma, fazia parte da Provedoria de Pernambuco. O que afirmamos diante do fato haver a colocação dos mencionados tributos nos números da Provedoria e Alfândega de Pernambuco no momento da prestação de contas, sem haver discriminação.

Encontramos ainda uma carta régia datada de 1737, sobre não se fazer alfândega em Itamaracá e se conservar a de Goiana. No documento, o rei informa ao governador o relato do Provedor da capitania de Itamaracá, dizendo que naquela Provedoria não se tinha alfândega e o pedido de que ele lhe desse uma casa que então era utilizada pelos oficiais da Câmara de Goiana. Os oficiais então:

[...] impugnaram a impropriedade que tinha a dita casa para servir de alfândega por ficar entocada em uma iminência e com bastante distância do Rio quanto mais que os negócios daquela provedoria não eram tão contínuos

⁴⁴¹ Itamaracá, 9 de julho de 1729. Carta do provedor da Fazenda Real de Itamaracá, João Lopes Vidal, ao rei D. João V, sobre a cobrança dos direitos reais dos escravos de Angola e Costa da Mina, que aportam na capitania. AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3474.

⁴⁴² Idem.

⁴⁴³ Idem.

⁴⁴⁴ Idem.

que se não pudesse concluir na mesma casa do provedor nela fores suas audiências como sempre se forra [...].⁴⁴⁵

Podemos perceber, diante da fala dos oficiais da câmara de Goiana, que a maioria dos despachos e audiências da Fazenda Real de Itamaracá eram realizadas na casa do Provedor e que, segundo eles, não havia um comércio contínuo. No entanto, acreditamos que tais informações surgem como uma estratégia dos oficiais para conseguir isenções para aquela região.⁴⁴⁶

Sobre os casos de embarcações que entraram legalmente em Pernambuco e despacharam na Alfândega, temos poucos dados. Também sobre as vindas de Cacheu há pouquíssimas informações. Porém, há registro de uma embarcação vinda desta região da África, no ano de 1724, o bergantim Santa Anna, Santo Antônio e Almas. Ele teria vindo de Cacheu com o capitão Antônio Francisco, trazendo carga de 110 escravos, despachados no dia 11 de julho de 1724.⁴⁴⁷ Mas, antes de analisarmos esse caso, precisamos entender como funcionavam a saída de uma embarcação como essa da costa africana e o aval das autoridades responsáveis pelo despacho.

Sabemos que na ilha de Cabo Verde estava o governador, autoridade que deveria assinar as cartas de despacho da Alfândega de Cabo Verde. Inclusive, esta era uma prerrogativa exclusiva do governador, de acordo com uma provisão real de 1723, a qual seguia o uso observado na Ilha de Santiago.⁴⁴⁸ Por meio do livro de consulta de Cabo Verde e São Tomé, conseguimos encontrar um documento no qual o governador da Ilha de São Tomé, José Pinheiro da Câmara, dá conta do prejuízo de executar naquela Ilha a lei de 25 de agosto de 1722, da proibição de comércio dos governadores, ministros e mais oficiais.⁴⁴⁹ Nela, ficava exposta a opinião do procurador da Fazenda e do procurador da Coroa que respondeu:

[...] tem por muito provável que não haverá facilmente quem queira servir a vossa majestade nesta Ilha (Tomé) e na do Príncipe sem permissão do comércio, pois são terras de poucos habitadas, e poucos cabedais, e os ordenados soldos são também limitados que não podem bastar pela cõgrua e

⁴⁴⁵ Arquivo Público Jordão Emereciano (APEJE), Setor de manuscrito, Fundo: Ordem Régia. N.04. folha 07.

⁴⁴⁶ Idem. Sobre Itamaracá temos na historiografia alguns trabalhos, o primeiro é o clássico de Manuel Correia de Andrade: ANDRADE, Manuel Correia de. *Itamaracá, uma Capitania Frustrada*. Recife, FIDEM- Centro de Estudos de História e Cultura Municipal – CEHM, 1999. Outro trabalho que analisou Itamaracá com foco na situação portuária da capitania foi a dissertação de SANTOS, Josué Lopes dos. *Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII: articulações inter-regionais e internacionais*. Recife: UFRPE, 2013. 139 p. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2013.

⁴⁴⁷ AHU_Avulsos de Pernambuco, cx. 31, doc. 2865. ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. op. cit. 2018. p. 5.

⁴⁴⁸ Lisboa, 15/06/1723. AHU_CU_Cabo Verde, Cx. 10, D.919. <https://digitarq.ahu.arquivos.pt/details?id=1156096>. Esse aqui fala de regimento da alfândega das Ilhas <https://digitarq.ahu.arquivos.pt/details?id=1156160>.

⁴⁴⁹ AHU_Consultas de Cabo Verde e São Tomé, Códice 478. Folha 439. <https://digitarq.ahu.arquivos.pt/viewer?id=1157641>.

sustentação, e nesta suposição parece que se podia permitir o comércio ao menos que a Costa de África, como pedem. Pareceu ao Conselho o mesmo que ao procurador da Coroa”.⁴⁵⁰

Na continuação da consulta, fica acertado que deveria ser proibido o comércio em Cacheu das seguintes autoridades: governador e ouvidor, os quais teriam tido um acréscimo aos seus ordenados e soldos por conta da proibição. Além disso, deveriam ser proibidos também o provedor da Fazenda e o escrivão da Fazenda, de acordo com a seguinte justificativa: “se ficarem isentos da dita proibição se seguirá disto um grande prejuízo à Fazenda Real”.⁴⁵¹

Ao investigar, identificamos que os cativos oriundos dessa região eram classificados e tributados de maneira diferente ao que acontecia com os cativos vindos da região da Costa da Mina, tributados pela Alfândega de Pernambuco e pelas alfândegas de São Tomé e Príncipe. Discutiremos o tópico mais detalhadamente mais à frente.

Os cativos vindos de Angola, que eram tributados ainda na saída, em Luanda, e registrados no presídio de Benguela para, posteriormente, pagar-se em Luanda eram apenas despachados na Alfândega de Pernambuco, sem se pagar mais nenhum direito. Informação que conseguimos graças a uma lista de prestação de contas dos cativos que entravam em Pernambuco. Nela, aparecem discriminados os de Angola sem valor nenhum, apenas a quantidade de cativos despachados.⁴⁵² Como se fosse apenas a conferência das quantidades trazidas, averiguando-se se houve desencaminho de algum direito da Provedoria de Angola ou do Contrato de Angola.⁴⁵³

Em outro documento, é exposto pelo provedor da Fazenda Real, João do Rego Barros, que os mestres dos navios vindos de Angola, assim que chegavam no Porto do Recife, assinavam a carga que traziam, mostrando e despachando na Alfândega de Pernambuco, pois os cativos de Angola só seriam liberados pela Alfândega depois da conferência do livro de carga.⁴⁵⁴

⁴⁵⁰ Idem.

⁴⁵¹ Lisboa, 12 de out. 1724. Consulta de Cabo Verde e São Tomé, Códice 478. <https://digitalq.ahu.arquivos.pt/viewer?id=1157641> f. 440.

⁴⁵² Recife, 11 de julho de 1729. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V] remetendo relação do que renderam os direitos das embarcações que vieram da Costa da Mina ao Porto de Pernambuco. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3477.

⁴⁵³ Sobre o contrato de Angola consultar: Menz, Maximiliano M. *Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: a trajetória de um grande traficante de Lisboa*. Tempo [online]. 2017, v. 23, n. 2, pp. 383-407. HEINTZE, Beatrix. *Angola nos séculos XVI e XVII: estudos sobre fontes, métodos e história*. Luanda: Kilombelombe, 2007a. p. 437-506.

⁴⁵⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

Conforme apontamos anteriormente, as embarcações que chegavam ao Porto de Pernambuco eram registradas na Fortaleza do Brum e na Alfândega. Os registros eram feitos da seguinte forma: “Relação das embarcações que vieram da Costa da Mina a este Porto de Pernambuco: escravos que trouxeram e direitos que pagaram e dos que foram despachar a Ilha de Santo Tomé e Ilha do Príncipe, e dos que vieram de Angola”,⁴⁵⁵ além desses, os vindos da região de Cabo Verde ou do Reino.

A Alfândega de Pernambuco prestava contas em uma única lista. Os registros da Aduana de Pernambuco eram diferentes dos da Alfândega da Bahia, que mandava uma lista de cativos da Costa da Mina, separando os quantitativos advindos de Angola. Sendo a grande preocupação com os escravizados vindos de Angola na Alfândega da Bahia a questão da quantidade de crianças trazidas. Infelizmente, na documentação da Alfândega de Pernambuco tais informações são silenciadas. Não sabemos se a falta de registros se dava pela naturalização da escravidão ou para evitar um detalhamento real da entrada de cativos no Porto do Recife. Acreditamos que a segunda opção seja a mais acertada e explica a dificuldade encontrada pelos historiadores ao estudar esse comércio na Capitania.

Quando a embarcação vinha de Angola, o despacho de Pernambuco era feito da seguinte forma:

Em 21 de agosto (1728) deu entrada e despachou na Alfândega o navio português Jesus, Maria José. O mestre Antônio Rodrigues [...] vindo de Angola em direitura a este porto (Pernambuco), [...] se pagou os direitos como envio e apresentou nesta Alfândega trezentos e vinte e seis escravos.⁴⁵⁶

Não aparece nenhum valor pago, comprovando que os direitos são pagos na saída e apenas conferidos na entrada da Alfândega de Pernambuco. Quando a embarcação era oriunda da Costa da Mina em direção ao Porto de Pernambuco, o registro dela era feito da mesma forma que era feito nos casos de embarcações de Angola. No entanto, logo ao lado do registro da embarcação, era discriminado o valor pago “importado” por cada um dos cativos. Vejamos:

Em 24 de fevereiro (1728) deu entrada e despachou nesta dita alfândega o navio português Santa Ana, Santo Antônio do mestre Simão Duque, vindo da costa da Mina a este porto em direitura, e despachou nesta alfândega cento e

⁴⁵⁵ Recife, 11 de julho de 1729. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V] remetendo relação do que renderam os direitos das embarcações que vieram da Costa da Mina ao Porto de Pernambuco. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3477.

⁴⁵⁶ Recife, 11 de julho de 1729. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V] remetendo relação do que renderam os direitos das embarcações que vieram da Costa da Mina ao Porto de Pernambuco. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3477.

oitenta e quatro escravos que a três mil e quinhentos réis cada um importaram seiscentos e quarenta e quatro mil réis.⁴⁵⁷

Podemos perceber que no despacho já estão discriminados os direitos de 3\$500 réis pagos por cada cativo vindo da Costa da Mina para o Porto do Recife. O dinheiro dos direitos ficava nos cofres da Alfândega de Pernambuco quando a embarcação vinha direto. Quando a embarcação passava pelas Ilhas de São Tomé ou Príncipe, o direito ficava retido nelas, aparecendo apenas, em Pernambuco, discriminado no registro. A embarcação era fiscalizada igualmente às que traziam cativos de Angola, analisemos:

Em 25 de janeiro de Setecentos e vinte oito deu entrada e despachou nesta alfândega (Pernambuco) o Navio Português Nossa Senhora do Pilar, Santo Antônio e Almas do mestre Manuel Antunes Perreira (sic), vindo da Costa da Mina pela Ilha de São Tomé onde despachou e pagou os direitos dos escravos que trazia e apresentou nesta alfândega trezentos e quarenta e nove escravos.⁴⁵⁸

Mediante este fragmento, é possível demonstrar que, dependendo da rota traçada pela embarcação, o local que receberia o valor sobre os cativos variava. O documento analisado não apresenta nenhum valor deixado na Alfândega de Pernambuco em relação a essa embarcação.⁴⁵⁹

Para esta tese, não detalharemos a cobrança dos direitos sobre os cativos de Angola, visto não serem tributados na Alfândega de Pernambuco, para esses tributos de Angola seria necessário um trabalho específico que lidasse com a Provedoria e Alfândega de Angola, analisando o Porto de Luanda e a fortaleza de Benguela. Nossa análise volta-se para a forma como os cativos eram recebidos, despachados e tributados em Pernambuco, sendo a Alfândega nosso objeto de análise.

No entanto, seria incongruente trabalhar com a Alfândega de Pernambuco sem compreender como todos os portos atlânticos se movimentavam em torno desse comércio. Isso porque trabalhar com alfândegas é trabalhar com uma história do Atlântico e com a transversalidade de suas diversas margens. Será necessário, no futuro, que outros historiadores se debrucem, especificamente, sobre a história das alfândegas africanas e dessas Ilhas Atlânticas, tendo como foco a instituição e seus agentes.

Voltando à embarcação que deu entrada na Alfândega de Pernambuco em 1724, vinda de Cacheu, ela apareceu em uma carta do provedor da Fazenda real e juiz da alfândega João do Rego Barros ao rei D. João V. Nesta carta é remetida uma relação muito elucidativa do

⁴⁵⁷ Idem.

⁴⁵⁸ Idem.

⁴⁵⁹ Idem.

rendimento do direito dos escravos vindos da Costa da Mina, apontando como funcionava o despacho das diversas embarcações de Cacheu, sendo seu despacho diferente dos que apresentamos anteriormente.⁴⁶⁰

No dia 12 de julho de 1724, deu entrada na “alfândega da Vila de Santo Antônio do Recife” um bergantim por invocação Santa Ana e Santo Antônio e Almas. Era uma embarcação portuguesa comandada pelo mestre Antônio Francisco que, vindo de Cacheu, apresentou cento e dez escravos, sendo em sua carga discriminados dezesseis escravos peças da Índia, setenta escravos mascavados e vinte e quatro moleques.⁴⁶¹

O interessante sobre a carga é o surgimento de um novo “tipo” de classificação de escravizados que seriam do tipo “mascavados”. O qual se encontrava como intermediário dos cativos “peças da Índia” e dos moleques, que seriam escravos mais novos. Através da documentação de Pernambuco, esta é a primeira vez que encontramos o registro da classificação, não aparecendo com esse nível de detalhamento nos documentos da Alfândega.⁴⁶² Para Carreira, o escravo “mascavado” seria um escravo com defeito, ou seja “refugo”.⁴⁶³

Na prestação de contas feita pelo provedor e juiz da alfândega João do Rego Barros, ele informava ao rei que os cativos vindos de Cacheu seriam tributados de uma forma diferente, conforme ordem régia recebida e registrada naquela alfândega “no livro de registros à folha 24”. Localização que não conseguimos encontrar (nem da ordem nem do livro).⁴⁶⁴

O que sabemos de fato é que, segundo o Provedor, a alíquota cobrada pelo escravo “peça da Índia” vindo de Cacheu era de 1:725 réis, mas que deveria ter sido cobrado o dobro, como ordenava sua majestade, dando um total de 3:450 réis, alíquota inferior aos cativos vindos da Costa da Mina.⁴⁶⁵ Já os cativos mascavados aparecem com a alíquota de 1:150 réis, valor

⁴⁶⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2865.

⁴⁶¹ “Aos doze dias do mês de julho de mil Setecentos e vinte e quatro anos deu entrada nesta alfândega da Vila de Santo Antônio do Recife o Bergatim por invocação Santo Ana e Santo Antônio e Almas de nação portuguesa [...] mestre Antônio Francisco vindo de Cacheu e trouxe cento e dez escravos que a três mil e quinhentos réis que devem pagar conforme ordem de sua majestade que Deus guarde que se acha registrada nesta alfândega no livro de registros a f. 24. Importaram para a fazenda do dito senhor trezentos e oitenta e cinco mil réis .385\$000. E assim os pagam os ditos escravos pela dita ordem de dezesseis escravos peças da Índia a mil Setecentos e vinte cinco réis e estes em dobro como dispõem o dito importam cinquenta e cinco mil duzentos réis-55\$200. E [...] mais pagou o dito mestre pela dita ordem dos setenta escravos mascavados a mil cento e cinquenta réis e estes em dobro importaram cento e sessenta e um mil réis-161\$000 E assim mais pagou o dito mestre pela dita ordem dos vinte e quatro moleques oitocentos e sessenta reis e estes em dobro importaram ...um mil e trezentos e setenta e seis réis-41\$376”. ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro. op. cit. 2018. p. 5.

⁴⁶² Idem.

⁴⁶³ CARREIRA, Antônio. *O tráfico de escravos nos rios de Guiné e ilhas de Cabo Verde (1810-1850)*. Lusaka: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1981.

⁴⁶⁴ Idem.

⁴⁶⁵ Idem.

inferior ao dos escravos classificados ou qualificados como “peças da Índia. Pelos mascavados, cobrando-se o dobro do valor. Por conta da ordem régia, os mestres das embarcações vindas desse destino pagariam o valor de 2:300 réis. Em relação aos escravos “moleques”, vindos de Cacheu, por eles seria cobrado o valor de 860 réis e dobrando-se o valor cobrado, o total da alíquota seria de 1.720 réis por cativo dessa qualidade.⁴⁶⁶

A chave de explicação para entender os cativos “mascavados”, em termos institucionais para a Alfândega de Pernambuco, foi encontrada mediante a documentação da Alfândega da Bahia, datada do ano de 1731. Nela surgiu a “relação da prática que se observa na alfândega desta cidade da Bahia acerca do preço dos escravos, e seu rendimento”.⁴⁶⁷ Tal registro explica quais direitos eram cobrados na Alfândega da Bahia sobre os escravos e elucida a incógnita dos mascavados.

Segundo a relação, os escravos que vinham da Praça de Cacheu seriam “diferentes, porquê das peças a que chamam lotadas que são os negros, ou negras, de melhor disposição é cada um três mil, quatrocentos e cinquenta réis”.⁴⁶⁸ Notamos, então, que as peças a que chamam de “lotadas” na Alfândega da Bahia, seriam chamadas na Alfândega de Pernambuco de “peças da Índia”. Ocorrendo uma variação de classificação e terminologia entre as duas praças.⁴⁶⁹ Cogitamos que esses fossem os escravos de primeira escolha, mais fortes e robustos, vindos nas carregações de Cacheu. Sendo usado nesse momento a ideia individual de peça da Índia e não o conceito que poderia variar nas instituições fiscais em África.

Já os cativos que são chamados por mascavados na Alfândega de Pernambuco, também têm a mesma denominação na Bahia, segundo o Provedor da Alfândega da Bahia: “as peças, aqui chamam mascavados, que são negros, ou negras mais inferiores, paga cada um dois mil e trezentos réis”⁴⁷⁰ Assim, o termo “mascavado” designa um cativo de segunda qualidade, como o açúcar que leva o mesmo nome. O caráter inferior na classificação também se refletia, conforme apresentamos, nos direitos, por terem um valor “inferior” e conseqüentemente uma alíquota menor.

Abaixo dos mascavados existiam os moleques e molecas, que eram “peças de seis palmos para baixo”, cada uma pagava 1.720 réis, e as “crias de peito” não eram enquadradas

⁴⁶⁶ Idem.

⁴⁶⁷ AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646.

⁴⁶⁸ Idem. Para Carreira, o escravo lotado era um adulto, robusto, de boa saúde ou de primeira categoria. Carreira, Antônio. op. cit., 1981.

⁴⁶⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2865.

⁴⁷⁰ AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646. CARREIRA, Antônio. op. cit, 1981.

nas peças de seis palmos para baixo, não sendo discriminado nenhum valor para elas, eram isentas.⁴⁷¹

As separações de cada valor e classificações eram feitas na presença do Provedor da Alfândega, sendo tal discriminação chamada de “lotações (sic)” para se arrecadar todos esses direitos.⁴⁷² Sobre os escravos que vêm da Costa da Mina à cidade da Bahia, são três mil e quinhentos réis “estabelecidos de muitos anos a esta parte”⁴⁷³. Mesmo valor cobrado nas alfândegas de Pernambuco, Paraíba e Rio de Janeiro. No próximo item, discutiremos a construção da cobrança em torno dos cativos vindos da Costa da Mina para Pernambuco.

Buscamos compreender como os oficiais régios classificavam e segregavam as pessoas escravizadas e o fato é que existia uma lógica de divisão por região de origem e uma outra discussão historiográfica de procedência étnica dos escravizados. No entanto, nosso interesse é fazer uma distinção tributária dos cativos, segundo os critérios determinados pela Coroa com o auxílio dos oficiais régios espalhados por todo Império.

Discordamos de Blackburn quando ele expõe que o caráter racial da escravidão no Novo Mundo teve pouca interferência dos funcionários do Estado.⁴⁷⁴ A documentação produzida pelos oficiais da Alfândega da Bahia, explicando como se deveria tributar os cativos na Alfândega, demonstra existir certa “prática ultramarina” na classificação e cobrança dos valores sobre os cativos. Eles tiveram um papel crucial na categorização dos escravizados (de acordo com seus fenótipos, suas origens, suas etnias) e compuseram o caráter social da escravidão no Novo Mundo.

A concepção associada à ideia criada por Blackburn, em relação ao caráter racial no Novo Mundo ter sido inventado pelos comerciantes e colonos europeus, fornece uma ampliação da complexificação do entendimento da cor e das origens dos racismos desenvolvidos nas Américas. A principal constatação desta prática é o conceito de “peça da Índia”, para o qual não encontramos uma normativa específica na definição do conceito. A lacuna normativa abre diversas brechas de interpretações que podem variar na quantidade de pessoas tributadas e, respectivamente, nos valores dos tributos apurados.

Por exemplo, o direito sobre o deslocamento dos cativos dentro do Estado do Brasil deixou de ser tributado pelo conceito de classificação de peça da Índia para ser feito por

⁴⁷¹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646.

⁴⁷² Idem.

⁴⁷³ Idem.

⁴⁷⁴ BLACKBURN, Robin. Op. cit, 2003, p. 25.

“cabeça”. Mudança que reflete não uma nova determinação do apartado fiscal do Reino, muito pelo contrário. A interferência dos oficiais régios que residiam no Estado do Brasil e que observaram que a classificação (peça da Índia) oportunizava diversos descaminhos dos direitos régios, estabeleceram outro conceito. Comprovando, desta forma, o nosso argumento de que o aparato fiscal no Novo Mundo teve sua forma moldada ao sistema escravista através da interferência dos oficiais régios ultramarinos da monarquia portuguesa.

4.3 A CONSTRUÇÃO DAS NORMATIVAS TRIBUTÁRIAS SOBRE O COMÉRCIO DE CATIVOS E SUAS CONEXÕES COM O BRASIL (1640-1750)

As conexões entre a região da Costa da Mina e os portos de Pernambuco e Bahia são temas recorrentes na historiografia brasileira e internacional. As duas regiões tiveram ampla interligação com o tráfico de escravos durante a segunda metade do século XVII e nos dois séculos subsequentes.

Os estudos sobre a relação da Bahia com a Costa da Mina tiveram suas investigações iniciadas por Pierre Verger, com seu clássico livro “Fluxo e Refluxo”, Nader, Luís Nicolau Parés, Carlos Silva, Cândido Domingos, Daniele Souza, Alexandre Vieira.⁴⁷⁵ Desde então, uma vasta historiografia vem analisando esse comércio e as conexões culturais transpostas para a Bahia. No entanto, nenhum teve como foco a tributação de cativos.

Não obstante, há historiadores que ao estudarem as alfândegas do Brasil começaram a coletar e cotejar a história tributária sobre a escravidão africana nas alfândegas. Esses nomes são marcados por pesquisas ainda em andamento: Hylló Nader, Poliana e Grazielle Cardoso⁴⁷⁶, ambos sobre a Alfândega da Bahia. E, por esta tese que se dedica ao estudo mais aprofundado das conexões entre uma história institucional das alfândegas de Pernambuco e Bahia e os

⁴⁷⁵ VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo*: do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos VII a XIX. Salvador: Corrúpio, 2002. PARÉS, Luis Nicolau. *A Formação do Candomblé*: História e ritual da nação jeje na Bahia. Ed. Unicamp. 2006. SILVA JR., Carlos da Silva. Interações Atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII. *Rev. Hist. (São Paulo)* [online]. 2017, n.176, a02716. Epub Jan 08, 2018. ISSN 2316-9141. <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.rh.2017.113621>. SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. —Perseguidores da espécie humanal: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. 2011. RIBEIRO, Alexandre Vieira. *A cidade de Salvador*: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c. 1750-c. 1800). Rio de Janeiro: tese de doutorado apresentada o Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009. SOUZA, Daniele Santos de, *Entre o “serviço da casa” e o “ganho”*: escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII, Dissertação de mestrado em História Social, UFBA, Salvador, 2010. SILVA JUNIOR, Carlos Francisco da. *Identidades afro-atlânticas*: Salvador, século XVIII (1700-1750). Dissertação de mestrado UFBA. Salvador. 2011.

⁴⁷⁶ CARDOSO, Grazielle Cassimiro. op. cit., 2020.

meandros do comércio negreiro com a Costa da Mina, como ele era organizado e reorganizado, dependendo da conjuntura política e econômica.

O objetivo do presente item é discutir quais leis e tributações organizaram a navegação da Coroa portuguesa para essa região. Buscamos provar que os valores recolhidos com o tráfico de escravos para o Brasil mantiveram as estruturas fiscais das possessões portuguesas nas regiões da Costa da Mina, Cabo Verde e Angola, como suas principais fontes de receitas, em detrimento da perda dos valores arrecadados com os escravizados nestas regiões pelos contratos dos *Asientos*.⁴⁷⁷ A estratégia foi substituir a perda do rendimento dos *Asientos*, pelo rendimento dos direitos sobre os cativos que entravam no Brasil.

O comércio com a região da Costa da Mina e Pernambuco foi um tema tratado por alguns historiadores, entre eles estão os trabalhos de Gustavo Acioli, Ana Stabem, Suely Almeida e, mais recentemente, a dissertação de Wildson Félix trouxe à tona algumas questões em torno dos capitães dos navios negreiros que faziam a rota e suas relações com senhorios dos navios estanques em Pernambuco.⁴⁷⁸

A tese de Gustavo Acioli demonstrou que o tráfico da Costa da Mina, que abastecia Pernambuco, era composto por dois ramos comerciais: um que partia de Lisboa e outro partia da capitania de Pernambuco. Segundo o historiador, os documentos referentes ao comércio entre Lisboa e a Costa da Mina foram mais preservados.⁴⁷⁹ Sobre a tributação em relação ao comércio de cativos, o historiador reconstrói os pontos levantados por Antônio Fernandes Vieira durante o período no qual atuou como governador de Angola e promoveu muito significativamente o transporte e o comércio de escravos para a capitania de Pernambuco.⁴⁸⁰

⁴⁷⁷ Segundo Alencastro, “No direito público espanhol dos séculos XVI-XVIII o *Asientos* configura um contrato entre a Coroa e um particular ou uma companhia segundo o qual a monarquia concede ao assentista certos privilégios, geralmente sob a forma de monopólio comercial. Significa também o contrato do rei com um mercador-banqueiro mediante o qual o último adianta ao primeiro uma certa soma em crédito ou moeda a ser entregue numa determinada cidade, sob o compromisso de que o monarca pagará o principal mais os juros etc. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O Trato dos Videntes, p. 79. *Apud*. G. Bleiberg, *Diccionario de historia de España*, vol. I, pp.394-5. Sobre a tese levantada ainda precisamos em pesquisas futuras cotejar os números desse comércio, porém a pandemia impediu o avanço dessa investigação.

⁴⁷⁸ LOPES, Gustavo Acioli. *A Fênix e o Atlântico: A Capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1750)*. São Paulo: Ed. Alameda. 2018. STABEM, Ana Emilia. *Negócio dos Escravos: O comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2008. Silva, Wildson Félix Roque da. *Capitaneando em rotas atlânticas: Atuação dos capitães de navio nas fainas do comércio negreiro, Pernambuco, século XVIII*. 2020.

⁴⁷⁹ LOPES, Gustavo Acioli. *op. cit.* 2018. p. 38.

⁴⁸⁰ *Ibid.* p. 39-41. João Fernandes Vieira foi governador de Angola entre os anos de 1658-1661. Para mais informações sobre seu governo, consultar: Souza, L. N. de. (2017). CONFLITOS E INTERESSES ATLÂNTICOS NA CAPITANIA DE ANGOLA: O GOVERNO DE JOÃO FERNANDES VIEIRA, 1658 A 1661. *Sankofa (São Paulo)*, 10(19), 146-169. <https://doi.org/10.11606/issn.1983-6023.sank.2017.137200>.

Gustavo Acioli trouxe em sua tese uma discussão em torno de quando começou a navegação da Bahia para África, Angola ou Costa da Mina, partindo dos pressupostos de Verger e de Nardi. Para Verger, o comércio direto de cativos da Bahia para a Costa da Mina iniciou-se em 1644, período no qual Pernambuco se encontrava ainda como domínio holandês, através de um decreto de 12 de novembro do mesmo ano.⁴⁸¹

No entanto, Nardi discorda de Verger expondo que a autorização era em relação ao retorno das embarcações do Brasil, sendo necessário saírem do Reino para poderem realizar esse comércio. Acioli concorda com o exposto por Nardi quanto à afirmação de que “um tráfico regular entre a Bahia e a África – Costa da Mina ou Angola – parece ter iniciado apenas em fins da década de 1670”.⁴⁸²

Na perspectiva de Nadir,

[...] **nenhuma ordem autorizou a navegação direta entre o Brasil e a África Ocidental.** Esta navegação instalou-se por si mesma, pelas circunstâncias a partir do final do século XVI, foi paulatinamente admitida e tornou-se afinal a única forma de tráfico para o comércio luso-brasileiro dos negros. **As autoridades locais utilizaram de maneira consciente ou abusiva o alvará de 12 de novembro de 1644** para apoiar, ou justificar, por qualquer ordem real as licenças de navegação que concediam ou até mesmo reconhecer um tráfico que fingiam ignorar havia muito tempo.⁴⁸³ (grifo nosso)

Porém, discordamos das hipóteses de Nardi e Acioli visto que a documentação localizada corrobora com a interpretação de Verger e demonstra que existia uma questão em torno da autorização de sair do Brasil, mas o problema maior para a Coroa não era impedir essa navegação, mas sim decidir em qual local cobrar os direitos, se na entrada do Brasil ou na saída das possessões Africanas.

Ao investigar, localizamos querelas em torno da tributação de um navio vindo da Costa da Mina com trezentos cativos para o porto da Bahia, o qual havia pago os direitos ao ser parado na feitoria de São Tomé, mas foi obrigado a efetuar um segundo pagamento desses mesmos direitos sobre os cativos na provedoria da Bahia, pelo governador-geral Antônio Teles Silva.⁴⁸⁴

O argumento do governador em cobrar novamente dos direitos foi o de que os escravos vindos de Angola estavam sendo obrigados a pagar os impostos no Brasil, porque o rei tinha

⁴⁸¹ Ibid. p. 44. VERGER, Pierre F. Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987. p.21.

⁴⁸² Idem.

⁴⁸³ NARDI, O Início do comércio do fumo. P. 217.

⁴⁸⁴ Lisboa, 30 de abril de 1647. Consulta do Conselho Ultramarino sobre Manuel Rodrigues Leão, Cristovão Luís e outros armadores que pedem se lhes restituam os direitos dos escravos que pagaram no Brasil, visto terem pagos os mesmos em São Tomé. AHU/BA. D. 1255.

aplicado o direito às despesas da guerra, em 1635.⁴⁸⁵ E, por isso, o navio vindo de São Tomé também deveria pagar para ajudar no custeamento do conflito.

Na ordem régia de 13 de junho de 1635, além de ordenar que o rendimento ficasse no Rio de Janeiro, ordenava que não se enviasse para a Bahia. Demonstrando, desta forma, que parte do rendimento já era cobrado no Brasil.⁴⁸⁶ Os armadores do navio, Manuel Rodrigues Leão, Cristovão Luiz e outros, questionaram o comportamento do governador, o qual deveria tê-los agasalhado e auxiliado em uma boa passagem. Eles questionavam não haver registro anterior sobre navios, saídos de São Tomé e Calabar com escravos, e que foram obrigado a pagar como os de Angola.⁴⁸⁷

Segundo o governador, o rei teria feito mercê apenas aos vindos de Cabo Verde, para não pagarem pela segunda vez, visto o pagamento realizado na Ilha. E não teria isentado os vindos da Costa da Mina. Os armadores questionavam que não era justo os de Cabo Verde terem sido isentos por terem pago uma vez, pois os de São Tomé estarão pagando três vezes “a primeira na saída que fizeram da dita Ilha, para resgate das fazendas que levarão para ele, e a segunda quando tornarão com armação feita a São Tomé, e a terceira quando partirão de São Tomé para o Brasil”.⁴⁸⁸

Fica claro que dos navios eram cobrados os direitos sobre as fazendas nas Ilhas pela saída, porém não fica explícito o imposto e a alíquota da primeira cobrança e nem se informa se o comércio foi feito pelos moradores da Ilha ou por um navio vindo do Reino. O segundo imposto é sobre os escravizados que entravam na Ilha de São Tomé, e o terceiro é na chegada ao Brasil, para esse caso na Bahia.⁴⁸⁹ Pernambuco, nesse recorte, ainda se encontra dominado pelos holandeses. Dentro desse circuito, localizamos um alvará de 1655, que explica como tributar os cativos.⁴⁹⁰

⁴⁸⁵ Idem. Encontramos a ordem régia de 17 de outubro de 1635, que autoriza a utilização dos direitos dos escravizados quem foram para o Rio de Janeiro ficasse nessa Capitania para o sustento dos soldados do presídio. Capítulo de carta régia de 13 de junho de 1635 sobre a capitânicas do Brasil que estão ocupadas pelos holandeses: manda que os direitos dos escravos da cidade do Rio de Janeiro, fiquem lá com ajuda do sustento dos soldados do presídio. Coleção Luísa da Fonseca, AHU_ACL_CU_005, Cx. 5, doc. 606.

⁴⁸⁶ Idem.

⁴⁸⁷ Idem.

⁴⁸⁸ Idem.

⁴⁸⁹ Idem.

⁴⁹⁰ Livro das ordens régias. Para mais informações sobre o período de dominação holandesa em Pernambuco e o tráfico Atlântico Sul, Consultar: PUNTONI, Pedro. A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648. HUCITEC, 1999. E NASCIMENTO, Rômulo Xavier. “*E agora Nassau?*”: Discussão sobre abastecimento e o sistema escravista no centro da estratégia sul-atlântica batava. In: CABRAL, Flavio José Gomes; COSTA, Robson. História da Escravidão em Pernambuco. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

Retomando a querela sobre o navio vindo da Costa da Mina, o argumento dos armadores de que o rei teria obrigado a execução dos direitos sobre os escravizados na Ilha de Cabo Verde, pela necessidade da aplicação dos direitos para o pagamento dos “ordenados dos escrivães, dos ministros reais e outras despesas”, indica que a receita principal para essa área era advinda dos direitos sobre os cativos, para suprir suas principais despesas.⁴⁹¹ Os armadores, seguiam argumentando que a mesma lógica de aplicação dos direitos era feita em São Tomé, para a manutenção daquela conquista.

Eles ainda reclamavam de terem sido obrigados a pagar uma quarta vez pelos direitos, pois foram obrigados a dar fiança do que ficaram devendo. Acreditamos tal cobrança tenha sido realizada no Reino, mais especificamente, na Casa da Índia. Eles reclamavam dizendo que dessa forma ficariam perdidos:

[...] **porque não era possível pagarem-se do mesmo negócio quatro direitos a vossa majestade**, pois o estado que de presente estava a Ilha de São Tomé não só requeria arrecadar os direitos que arrecadou sempre, se não outros socorros extraordinários, pelo que não devem direito algum, tendo pagos uma vez, quanto mais três; e se os de Angola, e Calabar os pagam no Brasil, é porque os não pagam em outra parte.⁴⁹² (grifo nosso)

Percebemos, nesse momento, que parte do processo ficava implícito, de onde eles saíram e aonde chegaram por último. Mas cogitamos que sejam originários do Reino ou da Ilha de São Tomé e que o retorno tenha sido para o Reino. Vemos que eles reivindicam à Coroa a redução dos direitos sobre os cativos e a organização sobre onde deveriam ser pagos os direitos. Preferencialmente, os comerciantes esperavam ter de pagar em apenas uma ocasião. O que consegue demonstrar a não padronização do sistema fiscal. Até mesmo no momento das cobranças no Ultramar.

Por fim, os negociantes pediam para receber “mercê e justiça” do rei e que os direitos pagos no Brasil fossem restituídos pela provedoria da Fazenda real da Bahia, e os valores pagos fossem devolvidos e que as fianças assinadas fossem anuladas. Essa petição subiu para ser apreciada pelo Conselho Ultramarino,⁴⁹³ que solicitou mais fundamentos sobre o negócio ao Provedor da Casa da Índia.

O Provedor respondeu que, como em São Tomé existia “feitoria e mais ministros de vossa majestade”, o local onde se deveria pagar os direitos era no mesmo lugar onde era

⁴⁹¹ AHU/BA. D. 1255.

⁴⁹² Lisboa, 30 de abril de 1647. Consulta do Conselho Ultramarino sobre Manuel Rodrigues Leão, Cristovão Luís e outros armadores que pedem se lhes restituam os direitos dos escravos que pagaram no Brasil, visto terem pagos os mesmos em São Tomé. AHU/BA. D. 1255.

⁴⁹³ O Conselho Ultramarino tinha sido criado a poucos anos, em 1642.

realizada a avença (forma que, então, praticava-se). E que a atribuição já deveria ser entendida pelo Conselho (Ultramarino), pois estavam frequentemente despachando ofícios e mais papéis tocantes à Ilha.⁴⁹⁴ Ele segue explicando que, nos casos nos quais os direitos estivessem contratados em Angola, Cabo Verde ou mais conquistas, deveriam ser pagos nos locais. Porém, os escravos que destas regiões iam para o Reino, sem pagar na saída, deveriam pagar no Reino aos representantes dos contratadores.⁴⁹⁵

Segundo consta nos papéis apresentados pelos comerciantes, eles já teriam pago os direitos em São Tomé, não devendo pagar novamente, pois para o rei o preceito era “sempre não levar mais que aquilo que lhe pertence, lhe parece que se não devem de levar dois direitos aos suplicantes”. Relato que torna perceptível o não reconhecimento pelo Provedor do primeiro direito sobre as fazendas como um direito sobre os escravizados, como os comerciantes tentaram argumentar, nem sobre o quarto suposto “imposto” sobre o qual eles argumentam. Sendo apenas reconhecido como direito sobre o negócio de escravos, os direitos de saída de São Tomé e os que foram cobrados na entrada dos portos do Brasil pelas autoridades do Reino.⁴⁹⁶

Os valores pagos no Brasil foram escriturados em certidão feita pelo escrivão da Fazenda real do estado do Brasil, Gonçalo Pinto Freitas. Nela, estabelecia-se o pagamento de quatrocentos mil réis e fiança de mais quatrocentos e vinte oito mil e Setecentos réis para pagarem dentro do tempo de seis meses. Na mesma certidão, também se encontrava discriminado terem sido pagos os mesmos direitos na Ilha de São Tomé.⁴⁹⁷ Totalizando o valor de 1:657.400 réis.

A petição foi apreciada pelo Procurador da Fazenda, que alertou que o requerimento feito pelos armadores da Costa da Mina, já teriam sido feitos pelos de Angola. Chamando, assim, atenção para a necessidade de se fazer uma resolução sobre o tema, para que não se enfraquecesse esse comércio mais do que ele já estava prejudicado. Para o procurador, os direitos deveriam ser pagos no Brasil para subsidiarem as “guerras do Brasil”, devendo-se suspender os pagamentos nos portos de onde saíam os escravizados.⁴⁹⁸

⁴⁹⁴ Existe uma historiografia que demonstra os embates em torno do Conselho Ultramarino, por outros Conselhos e instituições, até se consolidarem.

⁴⁹⁵ Lisboa, 30 de abril de 1647. Consulta do Conselho Ultramarino sobre Manuel Rodrigues Leão, Cristovão Luís e outros armadores que pedem se lhes restituam os direitos dos escravos que pagaram no Brasil, visto terem pagos os mesmos em São Tomé. AHU/BA. D. 1255.

⁴⁹⁶ Idem.

⁴⁹⁷ Idem.

⁴⁹⁸ Idem.

Nota-se que o Procurador sugeria uma nova lógica, no entanto, após discutir com o Provedor da Casa da Índia, chegou-se à conclusão de que:

[...] os foraes, regimentos que mandão que os escravos que pagão os direitos de quarto e vintena em Angola, São Tomé ou Cabo Verde, o não paguem no Brasil (como aponta o Provedor) não é bem que o governador do Brasil obrigue aos mercadores que lhe tornem a pagar os direitos dizendo que os cobraram da fazenda de vossa majestade, porque demais de ser moléstia, fica sendo injustiça [...].⁴⁹⁹ (grifo nosso)

Voltando à consulta, também foi analisada uma carta do Provedor da Fazenda do Rio de Janeiro, P. de Souza Pereira, de 20 de julho de 1646, na qual relata que saíram quatro navios para socorrer Angola, por ordem do governador de Angola Francisco de Solto Maior. No retorno, duas embarcações foram para a Bahia e as outras duas para o Rio de Janeiro, ambas carregadas de “peças de escravos”.⁵⁰⁰

Segundo o Provedor do Rio de Janeiro, os direitos tinham sido pagos em Angola ao governador. Porém, sabendo que o governador geral do Brasil, Antônio Seles da Silva, teria obrigado os dois navios a pagarem novamente os direitos dos cativos no Brasil. Ele também obrigou que pagassem esses direitos no Rio de Janeiro, abatendo somente os fretes aos mestres, “por terem levado o socorro para Angola” às custas da Coroa.⁵⁰¹ O Provedor, por fim, pedia uma resolução que determinasse o que fazer com o dinheiro depositado.

O Procurador da Fazenda afirmava que já teria respondido ao Provedor do Rio de Janeiro e aos comerciantes que questionaram a dupla tributação. Para ele, o pagamento deveria ser feito apenas uma vez, no Brasil ou em qualquer outra parte do Império. Via, assim, injustiça na segunda cobrança e a entendia ainda como fator de impedimento para a aquela atividade. Afirmando ainda, que era necessário o rei tomar uma resolução sobre essa matéria, mandando restituir os valores ou descontar em uma próxima viagem “obrigando-os com isso a comércio, mas sempre voluntário”.⁵⁰²

No documento aparecem alguns pareceres. O de Salvador Correa de Sá, que aconselha que metade do direito fique nos portos de onde saírem e a outra metade fique onde entrarem.

⁴⁹⁹ Idem. Porém alguns documentos demonstram que se pagavam também na entrada do Brasil, e que o dinheiro arrecadado no Rio de Janeiro era enviado para a Bahia. Esse procedimento deveria acontecer quando não se efetuava o pagamento na saída. Encontramos a ordem régia de 17 de outubro de 1635, que autoriza a utilização dos direitos dos escravizados quem foram para o Rio de Janeiro ficasse nessa Capitania para o sustento dos soldados do presídio. Capítulo de carta régia de 13 de junho de 1635 sobre a capitania do Brasil que estão ocupadas pelos holandeses: manda que os direitos dos escravos da cidade do Rio de Janeiro, fiquem lá com ajuda do sustento dos soldados do presídio. Coleção Luísa da Fonseca, AHU_ACL_CU_005, Cx. 5, doc. 606.

⁵⁰⁰ Idem.

⁵⁰¹ Idem.

⁵⁰² Idem

Quando essa metade fosse no Brasil, o valor deveria ser direcionado para o Reino de Angola, os valores arrecadados deveriam ser descontados em outra viagem. Para João Delgado Figueira, os direitos deveriam ser todos pagos em Angola, em relação aos cativos retirados daquela região, pois era muito difícil socorrer a região sem grande risco. E sobre o dinheiro depositado no Rio de Janeiro, acreditava que deveria ser devolvido aos seus donos.⁵⁰³

A Jorge de Albuquerque, Jorge Castilho e Marques Presidente, pareceu que até aquele momento se tinha impedido de se pagar no Brasil os direitos dos escravos que saíam de Angola, Cabo Verde, Guiné e São Tomé (Costa da Mina), pois:

[...] Estas praças tinham rendimentos de outros escravos que se sacavam para as Índias, com que em parte se remediava as despesas dos presídios delas, o que hoje de todo falta, pela qual razão se queixam os ministros de cada uma delas, da necessidade em que estão, por falta de rendimento, o que não é no Brasil, onde eles cresceram, assim no donativo de vinho, que rende muitas fazendas, como na vintena, e direito das caixas, e outros efeitos que vossa majestade tem ali; e por estas considerações, lhes parece que vossa majestade deve ser servido, que os escravos que saírem de Cabo Verde, Angola e Guiné, paguem ali os direitos para sustento dos presídios, ordenados e ordinárias porque são muito limitados os efeitos que há para estas despesas. E no tocante aos direitos dos escravos que foram de São Tomé, visto aquela praça estar ocupada dos holandeses, e eles senhores daquela Ilha, que deve vossa majestade mandar que se paguem os direitos no Brasil.⁵⁰⁴

O parecer foi muito elucidativo. Ele mostra a não existência de pagamentos do direito sobre os escravizados, por interferência das provedorias. Ação que não aparece antes de 1647. Exatamente quando acontece o caso do mencionado navio vindo da Costa da Mina. A partir daquele momento, foi sugerida a execução dos pagamentos no Brasil, sobretudo, diante da ameaça da WIC,⁵⁰⁵ e dos quatro navios de Angola que pagaram na Bahia e/ou no Rio de Janeiro, mas que deveriam pagar apenas no local de onde saíram com os escravizados: Cabo Verde e Guiné.

Isso posto, evidencia-se que a saída de navios do Brasil para a África antes de 1650 aconteceu, mesmo antes da libertação de Angola, em 1648, o que permite pressupor que o decreto de 12 de novembro de 1644, exposto por Verger, serviu para que os portugueses e os

⁵⁰³ 13 de junho de 1635. Capítulo de carta régia de 13 de junho de 1635 sobre as capitanias do Brasil que estão ocupadas pelos holandeses: manda que os direitos dos escravos da cidade do Rio de Janeiro, fiquem lá para ajudar do sustento dos soldados do presídio. Coleção Luísa da Fonseca, AHU_ACL_CU_005, Cx. 5, doc. 606.

⁵⁰⁴ Idem

⁵⁰⁵ Os holandeses invadiram a fortaleza de São Jorge da Mina em 1637, a fortaleza de Axem em 1642. FERREIRA, Roquinaldo. op. cit., 2010.

luso-brasílicos pudessem navegar diretamente para a Costa da Mina, mas também para Angola em busca de trazer escravizados para abastecer o Brasil.⁵⁰⁶

Discordamos em partes de Nardi em relação à conjectura de que alvará de 12 de novembro de 1644 tenha sido utilizado de maneira abusiva pelos oficiais régios do Brasil para conceder o comércio entre o Brasil e África Ocidental,⁵⁰⁷ visto que os moradores do Reino tinham autorização de fazer comércio com a Costa da Mina desde 1615,⁵⁰⁸ o que se contrapõe à suposta necessidade de se fazer outro alvará para ratificar essa autorização, que não englobasse os luso-brasílicos e portugueses residentes no Brasil, além dos moradores do Reino.

Além disso, encontramos uma solicitação do governador-geral do Brasil Antônio Teles da Silva, anterior ao alvará, em 22 de setembro de 1642, na qual se informava que, após a ocupação de Angola, a Bahia ficou sem escravos. Somado a esse fator graves doenças que assolavam os escravizados, que estavam morrendo. Ele pede ao rei uma particular mercê para que pudesse:

[...] chamar os homens de negócio, e propor-lhes este: para que ou por permissão, ou por obrigação o aceitem, e tragam de Cacheu, e das outras conquistas, a esta Praça toda a qualidade de negros, que puderem com as ganâncias que o tempo der lugar: pois se seguirão daqui tantas conveniências ao serviço de vossa majestade como utilidade a estes vassallos [...].⁵⁰⁹

Percebemos, mediante esta solicitação, a preocupação com a situação vivida pela capitania da Bahia durante o período crítico da guerra com os holandeses. Caso o rei não atendesse ao pedido feito pelo governador geral, os engenhos e toda a produção poderia entrar em um declínio significativo por dois fatores: primeiro, pela ausência de novos escravizados desembarcados no Porto de Salvador; e segundo, pelo aumento da mortalidade. Questão que, podemos supor, seja reflexo de uma epidemia de bexiga que também assolou Pernambuco. Acreditamos, então, que em resposta a essa solicitação, veio o decreto de 12 de novembro de 1644.

O conselheiro Jorge de Albuquerque ainda acrescentou informações sobre Cabo Verde e Cacheu, praças que careciam demais de rendimentos “em lugar dos que lhe faltam dos direitos dos escravos que iam para as Índias, e por esta razão, é de parecer lhes fiquem os direitos dos

⁵⁰⁶ VERGER, Pierre. op. cit., 2002. p. 21.

⁵⁰⁷ NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial*: Lavoura, comércio e administração. São Paulo: Ed. brasiliense. 1996. p. 217.

⁵⁰⁸ Lisboa, 12 de dezembro de 1641. Caixas de São Tomé e Príncipe. AHU_ACL_CU_070, Cx. 2, D. 166.

⁵⁰⁹ Bahia, 22 de setembro de 1642. Carta do governador do Brasil Antônio Teles da Silva para S. majestade sobre a falta de escravos provocada pela ocupação de nossos engenhos e fazendas; pede que vão para ali escravos de Cacheu e mais conquistas. Projeto Resgate, Bahia Luísa da Fonseca. AHU_ACL_CU_005, Cx. 8, D. 975.

que forem para o Brasil”.⁵¹⁰ E, da mesma forma, defendeu o Doutor João Delgado Figueira a necessidade de manter os referidos direitos naquela Praça por serem utilizados para cobrir os ordenados do governador e do bispo. Alertava ao rei, ainda, que havia ordem régia para a construção de uma fortaleza em Cacheu e a existência de outra ordem, dada através de uma resolução, “que os negros que dali forem para o Brasil, paguem os direitos ali para sustento daquele presídio”.

Por fim, o Conselheiro Jorge Castilho argumentava: “hoje aquelas praças de tal sorte, e faltas de rendimentos que se não ajudarem destes direitos, não tem com que se poder sustentar”.⁵¹¹ O que justifica mais uma vez nossa tese de que foram os direitos pagos pelos escravizados vindos do Brasil que subsidiaram a manutenção das possessões portuguesas na África.

Com o fim dos contratos dos *Asientos*, – que eram dominados pelos portugueses⁵¹² para as possessões hispânicas na América após a União Ibérica – houve um grande déficit financeiro nas fortalezas portuguesas em África. Além dos problemas em torno das invasões holandesas, que desmontavam parte do aparato do tráfico português.⁵¹³ Mas segundo os conselheiros, outros rendimentos cresciam no Brasil e, por isso, poderiam ser utilizados para as receitas, sem precisar dos direitos sobre os escravizados.

Apesar disso, foram os impostos sobre os escravizados do Brasil que mantiveram as fortalezas de Angola, Costa da Mina e Cabo Verde. Sem esses rendimentos não seria possível sustentar o Estado nestas regiões. Para Boxer, foi o desenvolvimento do comércio de escravos que ajudou a financiar os custos da navegação ao longo da Costa Africana,⁵¹⁴ foram os *Asientos* que auxiliaram os portugueses a mantê-la, assim como as conquistas em África. Através dos recursos fiscais e após o fim destes, foi o tráfico atlântico de escravizados para o Brasil que manteve as estruturas e as possessões portuguesas no Continente Africano, através de seus rendimentos.⁵¹⁵

Em relação aos espanhóis não realizarem o transporte de cativos para suas conquistas na América, Alencastro afirma que:

⁵¹⁰ Lisboa, 30 de abril de 1647. Consulta do Conselho Ultramarino sobre Manuel Rodrigues Leão, Cristovão Luís e outros armadores que pedem se lhes restituam os direitos dos escravos que pagaram no Brasil, visto terem pagos os mesmos em São Tomé. AHU/BA. D. 1255.

⁵¹¹ AHU/BA. D. 1255.

⁵¹² ALENCASTRO, Luís Felipe de. op. cit., 2000. p. 78-80.

⁵¹³ Ibid. p. 271. PUNTONI, Pedro. op. cit., 1999. p. 89.

⁵¹⁴ BOXER, Charles. op. cit. 2002. p. 41.

⁵¹⁵ Não estou questionando as questões militares que foram vitais para a manutenção e retomadas de poder nessas possessões, mas estou trazendo uma explicação fiscal para o processo.

Madri possuía seus próprios motivos para pôr em pregão os contratos dos *Asientos* de escravos. Desprovida de capitais, sem feitorias na África negra, lidando com um sistema de frotas inadaptado ao transporte de mercadorias vivas, a Espanha carecia de alternativas. Desde logo, os Habsburgo praticam somente um monopólio fiscal, instaurando os *Asientos*: sistema unificado de concessões de aprovisionamento de africanos à América espanhola, leiloado pela Coroa por tempo determinado, segundo certas modalidades. Arrematando todos os *Asientos* leiloados durante a união ibérica, negreiros, armadores e grandes negociantes portugueses ganham mando e mão sobre o mercado escravista hispano-americano.⁵¹⁶

Sabemos da importância do tráfico de escravizados para a Coroa portuguesa e do quanto poderia render financeiramente, pois havia a necessidade vital da mão-de-obra africana para o Brasil. O que, conseqüentemente, fazia girar toda uma cadeia de produção. Era preciso estimular esse comércio e que ele fosse feito espontaneamente, sem a imposição da Coroa. Por isso, se decidiu resolver as querelas em torno do pagamento dos direitos sobre os cativos que iam para o Brasil, através de um alvará de 29 de outubro de 1647. Pelo alvará ficou determinado que dever-se-ia pagar na saída das possessões africanas, sem dúvida nem contradição alguma. Fato que corrobora com a tese da manutenção dessas regiões com o próprio rendimento do tráfico.⁵¹⁷

Para discutirmos as conexões do comércio de escravizados da região da Costa da Mina e os regimentos e leis antigas, que serviram como base para o alvará de 1647 e, como eram cobrados os direitos de quarto e vintena, foi necessário retomar o Foral da Ilha de São Tomé. O mencionado foral permitia aos moradores da Ilha fazer comércio, ainda que estivesse, naquele momento, a região sob estanco régio.⁵¹⁸ Logo, cabia apenas ao rei a exploração, o povoamento e as concessões e privilégios à terceiros.⁵¹⁹

Em relação ao comércio de escravizados, a tributação sobre eles, segundo o foral da Ilha de São Tomé, era o “quarto e vintena”. Nele se explicava que, quando um navio quisesse sair da Ilha, deveriam ir os oficiais régios até a embarcação e fiscalizar se na carga havia alguma

⁵¹⁶ ALENCASTRO, Luís Felipe de. op. cit., 2000. p. 78-79.

⁵¹⁷ AHU/BA. D. 1255. Alvará de 29 de outubro de 1647. “os direitos dos escravos, sem embargo dos decretos e ordens que houver contrário se paguem nas partes donde saírem para si ser conforme aos regimentos e resoluções antigas...sem dúvida nem contradição alguma...”

⁵¹⁸ Agradeço ao historiador Hyllo Nader pela discussão em torno da necessidade de enfatizar o Estanco Régio. Que foi sendo concedido ao longo dos séculos através dos contratos. BOXER, Charles. op. cit. 2002. p. 46.

⁵¹⁹ Foral da Ilha de São Tomé, dado por D. João III e destinado à Torre do Tombo. <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4635198>. “os níveis de mortalidade dos oficiais régios eram muito altos em São Tomé. “Mafalda Soares concluiu que, no século XVII, 32,6% dos nomeados para aquela ilha faleceu, enquanto a taxa em Angola era de 19,4% e de 14,3% em Cabo Verde (CUNHA, 2005: 80). Apud In: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-90742009000100003.

mercadoria proibida. Se escreveria o assento no livro do escrivão do almoxarifado, sendo emitido um “alvará de despacho”, assinado por vários oficiais.⁵²⁰

Só poderiam sair os navios que estivessem com a posse do alvará de despacho. E em relação à tributação, se arrecadaria de tudo o que traziam:

[...] **o quarto e vintena** e em lhe tirando o nosso direito porão em lembrança as partes que ficarem aos armadores com declaração de cuias são para se saber ao tirar dos escravos e mercadorias que fossem para fora se pagaram delas nossos direitos: e mais [...] depois de tirados e pagos nossos direitos dos ditos escravos e mercadorias que assim das ditas partes trouxerem que eles ditos moradores da dita Ilha possam vender as suas partes que lhe ficarem a todas as pessoas que eles quizerem e por bem tiverem [...].⁵²¹ (grifo nosso)

O quarto e vintena é uma forma de cobrança tributária da Casa da Índia, que insidia sobre diversos produtos, não sendo um direito especificamente feito para os escravizados. Esse direito insidia sobre os escravos e as mercadorias que fossem retiradas das Ilhas, devendo-se pagar antes de negociar o restante da mercadoria.

No caso de redistribuir os escravizados para outras partes, não seriam cobradas as “dízimas” nem outros direitos, salvo a sisa quando as venderem nos próprios reinos. Os moradores das Ilhas tinham licenças e liberdades para comercializar.⁵²² Para analisarmos melhor o quarto e vintena, pesquisamos além das referências do Foral da Ilha de São Tomé, alguns outros documentos que reafirmam a alíquota e como era feita a tributação.

Utilizamos para essa análise dois documentos das caixas de São Tomé e Príncipe, de 1625 e 1641, e um documento dos avulsos da Bahia de 1647, que expôs a forma como essa tributação também foi exercida no Brasil, provocando questionamentos de comerciantes negreiros sobre onde deveriam ser pagos os direitos.

O valor do tributo quarto e vintena era de 28,75%. Isso se dá de acordo com o seguinte cálculo: por exemplo, por uma mercadoria no valor de 100 réis cobra-se 25%, isto é, um quarto, o que equivale a 25 réis; dos 75 réis restantes, cobra-se a vintena, isto é, 1/20 avos do valor restante: $75/20 = 3,75$. O total pago equivale a 28,75 réis ou 28,75% do total de 100 réis.⁵²³

⁵²⁰ Évora, 19 de maio de 1524. Foral da Ilha de São Tomé, dado por D. João III e destinado à Torre do Tombo. Gavetas, Gav. 7, mç. 16, n. 4. F. 129. Torre do Tombo. Acessado in: <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4635198>

⁵²¹ Idem.

⁵²² Idem.

⁵²³ Crédito ao Prof. Dr. Angelo Carrara por ter feito os cálculos da alíquota do quarto e vintena e por sua explicação matemática e além de suas contribuições discursivas. Também agradeço ao Hyllo Nader por discutir sobre esse direito. Sobre esse valor de alíquota, no artigo de Filipa Ribeiro da Silva também é sugerido que o imposto era cobrado no Reino em torno de 28%, mas a historiadora não se preocupa em explicar a construção desse direito, nem enfatiza que eram cobrados também no Brasil. SILVA, Filipa Ribeiro da. op. cit., 2008. p. 553.

Dito isso, o primeiro documento localizado foi o requerimento de um ex-governador de São Jorge da Mina Manuel da Cunha e Teive, ao rei Felipe III, no qual este solicitava a entrega dos escravizados que havia trazido da Costa da Mina para o Reino através de fiança e posterior liquidação dos direitos.⁵²⁴ O ex-governador requeria ao rei que se descontassem dos valores dos direitos dos escravos o que ele devia à Coroa pelo “tempo que foi governador dela, de vinho, vinagre, azeite e mel [...]”.⁵²⁵

O rei aceitou o requerimento e autorizou que os escravos fossem entregues mediante fiança, até a liquidação de todos os valores. Foi na ocasião do pedido que surgiu a explicação sobre a tributação desse comércio, por meio de uma certidão do provedor e oficiais das casas da Índia e Mina, extraída do livro de despacho dos escravos vindos da Costa da Mina.⁵²⁶ Naquele momento, o comércio estava obrigado a despachar os cativos da Costa da Mina na Casa da Índia e Mina, as quais tributavam esses cativos à razão de peça. Tais “peças” eram contadas e avaliadas “todos entre grandes e pequenos” e, posteriormente, era feita uma média, que, nesse caso, foi a “razão de oito mil réis cada um”. Portanto, defendemos que as avaliações feitas à peça ou peça da Índia eram uma média dos valores dos cativos.⁵²⁷

Os oito mil réis foram multiplicados pela quantidade de cativos despachados, 21 cativos, resultando em um montante de 168\$000 réis. Deste valor, subtraindo-se o quarto e vintena de 28,75%, equivalente a 48\$300 réis. Somando-se o valor do direito mais os fretes sobre cada cativo, que foi de 1\$000 réis por cabeça,⁵²⁸ chega-se ao valor de 21\$000 réis. O valor devido pelo ex-governador foi 69\$300 réis, sobre o qual foi feita a fiança, obrigando-se a pagar à Fazenda Real no tempo de quinze dias ou apresentara despacho do Conselho da Fazenda.⁵²⁹

Em 1637, os portugueses perderam a fortaleza de São Jorge da Mina para os holandeses e, em 1641, eles ainda possuíam a fortaleza de Axém. Contudo, há a queda de Angola e Benguela para os holandeses e posterior perda da última fortaleza portuguesa na Costa da Mina. Período marcado pelas guerras no Atlântico e pela tomada de diversos territórios pelos holandeses que dominaram a região da Costa da Mina, Angola e Pernambuco. O Império

⁵²⁴ Ant. 5 de março de 1625. AHU_São Tomé e Príncipe. AHU_ACL_CU_070, Cx. 1, D. 84.

⁵²⁵ Idem. O historiador Gustavo Acioli também utilizou esse documento em sua tese de doutorado, com o objetivo de demonstrar que o comércio triangular era mais preferível pelas autoridades da Casa da Mina, porém com a criação do Conselho Ultramarino ficou mais flexível a navegação dos portos coloniais. LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2018. p. 43.

⁵²⁶ Idem.

⁵²⁷ Idem.

⁵²⁸ Idem. Dividimos o valor total do frete pela quantidade de cativos despachados.

⁵²⁹ Idem.

português, então, reduziu o seu poder de atuação no trato negreiro e declinou em direção a uma crise financeira.

Quando a fortaleza de Axém ainda era dos portugueses, os oficiais da Câmara de São Tomé solicitaram licença para comercializar escravos na Costa da Mina, assim como os estrangeiros faziam. No entanto, eles se comprometiam a pagar os direitos à Fazenda Real para auxiliarem na manutenção da fortaleza.⁵³⁰

Tal pedido subiu para ser consultado no Conselho da Fazenda e pelo rei D. João IV.⁵³¹ Nesse documento, é relatada a situação da dominação dos estrangeiros das nações do norte, que na fortaleza de Axém se tinha com aproximadamente quarenta soldados, os quais não conseguiam cobrar nenhum tipo de direito para a Fazenda Real portuguesa. Os oficiais da Câmara pediam para terem a liberdade de ir comercializar naquela Costa e pagar os direitos “das fazendas que saírem da dita cidade e Ilha, como do que resultar do resgate [...]”.⁵³²

Segundo os camarários, a Coroa só tinha o que ganhar com a licença, visto que lucraria com o comércio de seus vassalos. Na reunião foi solicitada a apreciação de Lourenço Távora, que iria em breve para a Ilha de São Tomé como governador. Ele reafirmava a existência apenas da fortaleza de Axém e o fato de que todas as outras praças da Costa da Mina “estavam no poder dos ingleses e holandeses que comercializaram em toda a dita Costa de que a Fazenda Real de Vossa Majestade não tem utilidade alguma [...]”. por isso, considerava muito pertinente autorizar a licença que os oficiais da Ilha solicitavam, visto que os valores que poderiam ser arrecadados com esse comércio, ajudariam a conservar o Castelo de Axém “que estava em terra tão deserta, e distante deste Reino”.⁵³³

Ele continuava argumentando que essa autorização não iria prejudicar a Fazenda Real, mas sim aumentar as rendas de vossa majestade. Também foi solicitado ao Provedor e aos oficiais da Casa da Índia que dessem seus pareceres. Segundo eles:

[...] que até o ano de **mil seiscientos e quinze**, correu o resgate da Mina por conta da Fazenda Real e ordem daquela casa, na forma dos regimentos dela, e que no dito **ano houve vossa majestade por bem fazer mercê a seus vassalos naturais deste Reino de lhe lançar o trato e resgate daquela Costa para pudessem livremente tratar**, comerciar com suas fazendas e mercadorias em todos os rios e portos, e fazer os resgates... um regimento que estar na dita casa no qual se declara, que toda a pessoa natural deste

⁵³⁰ Lisboa, 12 de dezembro de 1641. Caixas de São Tomé e Príncipe. AHU_ACL_CU_070, Cx. 2, D. 166. Lopes e Ferreira já utilizaram em seus estudos esse documento. FERREIRA, Roquinaldo. op. cit., 2010. LOPES, Gustavo Acioli. op. cit. 2018.

⁵³¹ Lisboa, 12 de dezembro de 1641. Caixas de São Tomé e Príncipe. AHU_ACL_CU_070, Cx. 2, D. 166.

⁵³² Idem

⁵³³ Lisboa, 12 de dezembro de 1641. Caixas de São Tomé e Príncipe. AHU_ACL_CU_070, Cx. 2, D. 166.

Reino(Portugal) que mandar, ou **levar fazenda para o resgate pague na fortaleza da Mina vinte por cento em espécie por entrada**, pela avaliação, conta e medida que se fizer na Casa da Mina aqui, ordenando que primeiro venha a tal fazenda, e se registre e dali se embarque lançando-se primeiramente em um livro e tirando-se dele um caderno que contendo navio em que forem há de levar e entregar ao feitor da dita fortaleza para por ele cobrar os direitos das fazendas, e que os navios em que fossem, sejam fretados ou armados pelos donos delas, e não estrangeiros; se não naturais, conforme provisão.⁵³⁴ (grifo nosso)

Podemos perceber que existia um controle sobre os produtos enviados e sobre o quantitativo que teria que ser despachado e tributado na Costa da Mina. O valor de entrada nas fortalezas seria de 20%, valor superior à dízima da alfândega. E os oficiais da Casa da Índia continuavam em relação aos direitos de saída:

Que todo o navio que viesse seria registrado na dita fortificação e viria caderno de registro ao provedor e oficiais, para nela se pagar de direitos dele **a cinco por cento**, e o mesmo os escravos, e o marfim e algalea (sic) pelos regimentos antigos.⁵³⁵ (grifo nosso)

Observamos também que os direitos sobre os cativos e mais produtos daquela Costa deveriam seguir uma alíquota de 5%, valor inferior ao pago na entrada da Casa da Índia em Portugal, como identificamos no documento de 1625, no qual se apresenta o pagamento do quarto e vintena dos cativos, além dos fretes.

Portanto, era mais vantajoso se pagar os direitos na fortaleza na Costa da Mina, com uma alíquota bem mais baixa, do que pagar no Reino com uma alíquota de 28,75%. De certa forma, há evidência de que existia um “incentivo fiscal” para que o pagamento ocorresse na saída sobre os escravizados e não na entrada. Essa lógica vai ser seguida durante o século XVIII, em relação ao pagamento nas Ilhas de São Tomé e Príncipe, em contraposição ao pagamento nas alfândegas do Brasil, que teria um valor maior de tributação.

Além do detalhamento tributário, os oficiais da Casa da Índia explicavam que, caso os moradores de São Tomé fossem negociar na Costa da Mina ou se outros súditos da Coroa fossem ao Reino, sofreriam a pena de perder a sua embarcação e serem encaminhados até a Casa da Índia. Só poderiam comercializar os negociantes de Lisboa, seguindo todas as determinações anteriormente expostas e, na chegada ao Reino, teriam que declarar tudo o que trouxeram à Casa da Índia.⁵³⁶

⁵³⁴ Lisboa, 12 de dezembro de 1641. Caixas de São Tomé e Príncipe. AHU_ACL_CU_070, Cx. 2, D. 166.

⁵³⁵ Idem.

⁵³⁶ Lisboa, 12 de dezembro de 1641. Consulta do Conselho da Fazenda ao rei D. João IV sobre o pedido dos vereadores e oficiais da câmara de São Tomé, solicitando licença para os moradores daquela praça comerciarem escravos com as suas fazendas na costa da mina, como os estrangeiros das nações do norte, pagando os direitos,

Todavia, como estava a Costa da Mina dominada por holandeses e ingleses, os oficiais da Casa da Índia concordavam que se concedesse a licença aos oficiais da câmara de São Tomé, ao condicionar a concessão à observação das mesmas regras anteriores. Do mesmo modo que os navios da Ilha de São Tomé fossem registrar na fortaleza de Axem e negociar, ao retornarem do trato, deveriam ir novamente à fortaleza “fazer o registro do que resgataram e virem a esta cidade [Lisboa] com caderno dele, a pagar os direitos na forma dos regimentos que há nela pagando os mesmos direitos”.⁵³⁷

Nesse documento, também foi exposto o regimento que dava o privilégio aos comerciantes de Lisboa de comercializarem com a Costa da Mina. Por ele ficava vedada não só a comercialização dos moradores das Ilhas de São Tomé, mas também todas as outras partes de irem ao dito resgate, salvo pagando os direitos.⁵³⁸

Foi exatamente por conta das perdas do território na Costa da Mina que, cada vez mais, a Ilha de São Tomé foi sendo utilizada como um local seguro, onde poderia ser realizada a tributação sobre os cativos. Por exemplo, nesse documento se diz que, caso não seja possível se cobrar e pagar os direitos na fortaleza de Axem, eles poderiam ser cobrados na Ilha de São Tomé.⁵³⁹

Sabemos que, no século XVII, a Ilha de São Tomé foi dominada pelos holandeses, que se envolveram em diversos problemas durante sua estadia até a sua expulsão e retomada do domínio português. Alguns direitos chegaram a ser colocados em contratos no século XVII, no entanto, ainda faltam trabalhos que nos auxiliem numa melhor explicação desse recorte.⁵⁴⁰ Segundo Roquinaldo Ferreira, os portugueses passaram trinta anos afastados do comércio com a Costa da Mina, retornando na década de 1660, após o tratado de Portugal e Holanda (1641), porém em uma posição subalterna aos holandeses e ingleses, que dominavam aquela região.⁵⁴¹

Analisaremos no próximo item algumas leis e jurisdições específicas para Pernambuco no recorte de 1655-1727.

beneficiando a fazenda real e mantendo a fortaleza de Axem; o conselho pediu informação ao governador Lourenço Pires de Távora. Caixas de São Tomé e Príncipe. AHU_ACL_CU_070, Cx. 2, D. 166.

⁵³⁷ Idem.

⁵³⁸ Idem.

⁵³⁹ Idem.

⁵⁴⁰ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV sobre o requerimento do capitão Francisco Vaz Aranha, solicitando nova patente para a sua companhia de infantaria, para com ela ir servir em Angola, como fizera em 1647 quando foi armada do governador Salvador Correia de Sá e Benevides recuperar aquele Reino e socorrer a Ilha de São Tomé [da posse dos holandeses]. AHU_ACU_Angola, Cx. 4, D. 477. <https://digitarq.ahu.arquivos.pt/details?id=1138022>.

⁵⁴¹ FERREIRA, Roquinaldo. op. cit., 2010. p. 483. Sobre o monopólio da Real companhia Britânica, consultar: LAW, Robim. *The Royal Company of England in West Africa*, 1681-1698. Oxford University Press, 1997.

4.4 JURISDIÇÕES SOBRE OS DIREITOS DOS ESCRAVOS: PROVEDORIA E ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO (1655-1727)

O primeiro documento que encontramos sobre a regulação do comércio de escravos na Provedoria de Pernambuco foi uma provisão real de 3 de abril de 1655, simples repetição da lei de 1647, proibindo os governadores de cobrar ou fazer cobrar duas vezes os direitos dos vindos de Guiné “depois de os terem lá pagos, o que era impraticável por não deverem pagar mais que uma vez no Reino de Angola, onde eram necessários para as indispensáveis despesas, que lá se fazem”.⁵⁴² A justificativa da demora para o envio deste documento foi a questão da expulsão dos holandeses de Pernambuco e a reestruturação do território e da navegação, sendo somente oito anos depois de criada a provisão, enviada para a Provedoria de Pernambuco.

Sobre o comércio com a Costa da Mina, encontramos uma provisão de 11 de março de 1673, feita em forma de regimento. Nela foi concedido o comércio livre nas Ilhas de São Tomé e Príncipe e mais anexas, com os aliados da Coroa por tempo de cinco anos, pela “falta do comércio e com ele a de rendimento para se poder conservar sua guarnição e se pagar a folha eclesiástica e secular”.⁵⁴³

Nessa provisão ficava explícito também todos os direitos que os moradores e pessoas que fossem comercializar na região deveriam pagar: 20% sobre as fazendas estrangeiras; 10% sobre as fazendas da Ilha que fossem para o resgate na Costa da Mina ou Angola; e “4\$000 mil réis por peça de escravos, de todos os que saírem da dita ilha ou da Costa, que os não tiverem pago – e se embarcarem para o Brasil, Índias de Castela ou para este Reino, pagos na mesma ilha ou por avença, nos portos aonde os forem descarregar ou vender, como se costuma nos Reinos de Angola”.⁵⁴⁴

A partir dessa ordem, obriga-se a despachar nas Ilhas e São Tomé ou Príncipe, conforme o caso, não podendo os navios irem da Costa da Mina para os portos do Brasil sem despachar nelas, pagando ou tendo de pagar na chegada, que seria a avença. Com base na citação, podemos

⁵⁴² ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op.cit, 1799. Biblioteca Nacional, Microfilme. Folha. 273-274.

⁵⁴³ LARA, Silvia. op. cit., 2000. p.180.

⁵⁴⁴ Idem.

identificar que o preço sobre o cativo é maior que os 3\$500 réis, determinados em 1699.⁵⁴⁵ Segundo Silvia Lara (2000), mesmo com essa determinação, foi revogada a obrigatoriedade através de um despacho do Conselho Ultramarino de 8 de fevereiro de 1676. Por ele, o príncipe “concedeu licença para um navio resgatar escravos na região, levando-os diretamente para o Brasil”.⁵⁴⁶

Por meio do despacho permitia-se:

[...] Comerciar no Rio de Gavão e mais portos da Costa da Mina e Guiné, resgatando negros para levar ao Estado do Brasil, e os mais gêneros que tirar dos ditos portos, sem embargo de não tomar a ilha de São Tomé para nele despachar como tinha mandado por **provisão de 11 de março de 1673; com obrigação porém que, nos Portos do Brasil onde for, dará entrada na Alfândega dele e de tudo que despachar** trará certidão para neste Reino pagar os direitos que dever, como houvera de fazer nas ilhas de São Tomé e Cabo Verde se a elas fora, ao que dará fiança à ordem do meu Conselho Ultramarino e nomeará escrivão que lance em livro todas as fazendas que leva para o resgate, venda que delas fizer e gêneros que resgatou, por termos feitos e assinados pelo dito escrivão e testemunhas do mesmo navio, e de como fica em paz e de boa correspondência o resgate aonde esteve; e o provedor da Alfândega do Porto do Brasil onde for e der entrada tomará o conhecimento do dito livro e despacho dos gêneros que levar, fazendo encerramento nele do que despachou, de que passará certidão assinada por ele e pelos oficiais da Alfândega, e pelos mais que costumam assinar as tais certidões, para neste Reino se cobrar e pôr em arrecadação os direitos como fica declarado.⁵⁴⁷

Nesse despacho se explica a não obrigatoriedade de ir mais à Ilha de São Tomé, sendo obrigatório, porém, que os navios que fossem carregar para o Estado do Brasil levassem os cativos até a alfândega dos principais portos deste Estado. Dando entrada, despachando e levando as certidões obtidas por essa instituição. O pagamento poderia ser feito no Reino após a apresentação dessas certidões. Desse modo, percebemos que o dinheiro não ficaria nas alfândegas do Brasil, mas sim no Reino, não discriminando-se em qual local exatamente os valores seriam recebidos, se era nas alfândegas do Reino ou em outra instituição.

Não encontramos o mencionado registrado no livro da Provedoria de Pernambuco. Sobre os cativos vindos da Costa da Mina, eles eram o principal item tributado pela alfândega dos escravos de Pernambuco, na primeira metade do XVIII, sendo registrados e cobrados com a devida prestação de contas. Sobre os cativos de Angola, como já dissemos, não eram pagos os direitos na Alfândega de Pernambuco e sim na Provedoria do Reino de Angola, em Luanda. Os de Cabo Verde e Cacheu, conforme explicamos anteriormente, aparecem sendo tributados

⁵⁴⁵ CARRARA, Angelo Alves. *Receitas e despesas da Real Fazenda do Brasil, século XVIII*: Minas Gerais, Bahia, Pernambuco. Juiz de Fora: UFJF, 2009. p. 231.

⁵⁴⁶ LARA, Silvia. op. cit. 2000. p. 180-181.

⁵⁴⁷ Idem.

no Brasil quando vinham direto, sem pagar os direitos, mas em uma quantidade muito inferior aos oriundos da Costa da Mina, para o recorte desta tese.

Para Pernambuco, a segunda ordem régia que localizamos foi a de 10 de setembro de 1699. Através da qual o rei agradecia ao Provedor por ele ter arrecadado de um navio, vindo da Costa da Mina, a razão de 3\$500 réis, em vez de 1\$750; e por ter cobrado de uma sumaca que havia despachado em São Tomé, a 1\$750 réis o complemento, para chegar aos 3\$500; rogando, ainda, que dessa forma se conservasse. A data do registro dessa ordem é a mesma que implementou a alíquota. Acreditamos que o escrivão fez um resumo dessa ordem régia no fim do século XVII, sendo a mesma que implementou o pagamento em dobro da antiga alíquota de 1\$750 réis, para ser pago os 3\$500 réis para ajudar nas despesas das Ilhas.⁵⁴⁸

O historiador Angelo Carrara explicou os dois direitos que incidiam sobre os escravizados vindos da Costa da Mina em seu livro “Receita e despesas da Real Fazenda no Brasil, século XVIII”. Segundo ele, a origem do direito de 3\$500 réis, ocorreu devido a uma ordem régia de 10 de janeiro de 1699, para serem aplicados e complementar a renda da cônica eclesiástica do bispo da Ilha de São Tomé. Segundo Carrara, antes dessa data, era cobrado um valor de 1\$750 em razão de peça e não de cabeça pelo “quarto de vintena”⁵⁴⁹.

Efetivamente, a conclusão de Carrara está correta. Pois, até a mencionada data, não era cobrado o “quarto de vintena”, pois o direito cobrado era o “quarto e vintena” e sobre a utilização dos valores de 1\$750. Em razão da peça da Índia, de fato, não conseguimos localizar registro anterior ao ano de 1699.⁵⁵⁰ Encontramos, no entanto, a utilização do tributo de quarto e vintena em dois documentos, conforme discutimos anteriormente: um da caixa de São Tomé, de 1725, e outro dos avulsos da Bahia, de 1647.

Em relação à origem do direito de 3\$500 réis, o historiador Angelo Carrara também estava certo ao afirmar que esse direito seria o dobro da razão de 1\$750 réis, afirmada pela ordem régia de 10 de janeiro de 1699.⁵⁵¹ Era, então, comum a Coroa utilizar a ideia de direito

⁵⁴⁸ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit., 1799. Biblioteca Nacional, Microfilme. Documento cedido, gentilmente, pelo prof. Dr. Gustavo Acioli para nossa pesquisa. Folha. 274. CARRARA, Angelo Alves. op. cit. 2009. p. 231.

⁵⁴⁹ CARRARA, Angelo Alves. op. cit., 2009. p. 231. Foi através da obra do historiador que cogitamos que aquela ordem régia com a mesma data, seja apenas um resumo, visto que ele publicou em seu livro a ordem completa, que contém os mesmos dados

⁵⁵⁰ Idem. Mesmo que naquele momento, o historiador Angelo Carrara afirmasse que o direito era cobrando anteriormente no valor de 1\$750 réis em razão de peça, ele estava correto para o período analisado, sendo encontrado documentações referentes ao uso do quarto e vintena.

⁵⁵¹ CARRARA, Angelo Alves. op. cit. 2009. p. 231. Foi através da obra do historiador que cogitamos que aquela ordem régia com a mesma data, seja apenas um resumo, visto que ele publicou em seu livro a ordem completa, que contém os mesmos dados.

inteiro e meio direito, por exemplo. O direito sobre os cativos que saíam por mar, de Pernambuco para as Minas, estava estipulado no valor de 4\$500 réis (meio direito); e na entrada dos cativo por mar, no Porto da Bahia, pagar-se-ia mais 4\$500 réis (meio direito), resultando no valor do direito inteiro. No entanto, se o escravizado fosse levado por terra, de Pernambuco para as Minas, o valor da alíquota seria de um direito inteiro, 9\$000 réis.

A ideia de dobrar a alíquota de 1\$750 para 3\$500 réis era lógica, considerando que, no início do direito sobre os escravizados que eram levados para as Minas, a alíquota era apenas de 4\$500 réis. Apenas depois foi criado o direito dobrado sobre os cativos levados por terra, cotado em 9\$000 réis. A lógica do dobro era muito utilizada por quem atuava nesta tributação, principalmente com navios estrangeiros. Pois, como punição, somavam-se várias alíquotas e tiravam uma média, como no caso dos 4\$500 réis que foi resultante da média dos cativos de Angola com os da Costa da Mina, como já expusemos nessa tese.

Através da ordem régia supracitada, de 1699, o rei ordenava que se dobrasse o valor do tributo para 3\$500 réis, devido ao aumento dos preços dos negócios do Brasil, solicitado, ainda, em suas palavras, que “com ele a ganância do resgate, corresponda a ela o tributo [...]”.⁵⁵² A primeira arrematação⁵⁵³ desse direito teria acontecido no ano de 1724.⁵⁵⁴ O documento revela que o rendimento:

[...] consiste nos Direitos, que se cobrão tão somente dos escravos, que vem em direitura a este Porto (do Recife); por que as embarcações que fazem escala aos Portos das Ilhas de São Tomé, e do Príncipe neles pagão os ditos direitos, por estarem aplicados para a Despesa da Folha Eclesiástica da mesma Ilha de São Tomé.⁵⁵⁵

No século XVIII, as conexões com a Costa da Mina foram retomadas, principalmente por conta da descoberta das minas de ouro no Brasil e, mais uma vez, a Coroa, percebendo o novo pico comercial, vai aproveitar o aumento do comércio para tributá-lo ainda mais. Começou-se a se permitir que algumas embarcações pudessem vir em direitura ao Brasil sem

⁵⁵²CARRARA, Angelo Alves. op. cit. 2009. p. 231.

⁵⁵³ Existe uma diferença entre arrematação do contrato, e a efetivação do cumprimento e execução do contrato arrematado. Visto que muitos arrematadores acabavam desistindo do contrato, ainda no primeiro ano de vigência.

⁵⁵⁴ Idem. O documento afirma que a primeira arrematação teria acontecido em 27 de maio de 1734. Porém esse dado estar errado, visto que a primeira arrematação aconteceu em 1724, através do arrematador Manuel Bandeira, o qual possuía o contrato de 3\$500 réis e o de 1\$000 réis sobre os escravos nas alfândegas de Pernambuco e Paraíba. Porém ele acabou desistindo desses contratos, trataremos desse personagem nos próximos capítulos.

⁵⁵⁵ Biblioteca Nacional, [RELAÇÃO demonstrativa dos Rendimentos Reaes desta Capitania de Pernambuco, que forão arrematados e administrados desde o estabelecimento da respectiva Junta da Real Fazenda, até anno de 1803]. Pernambuco [Recife, PE]: [s.n.], [18--]. 122 p. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/cmc_ms618_14_05/cmc_ms618_14_05.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020. Pág. 18 e 19. http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=28019

pagar os direitos na saída e, com isso, o valor da alíquota foi aumentando, visto que o risco de se descaminhar mais cativos seria mais frequente do que ao registrar e despachar ainda em África. Acrescente-se a isso o fato de que os negros da Costa da Mina eram mais apreciados que os negros de Angola.⁵⁵⁶

Então, a mudança em relação a a tributação começou a ser modificada na primeira metade do século XVIII, com a descoberta das minas de ouro, impulsionando o aumento significativo nas importações de escravizados para o Brasil. A descoberta do ouro gestou um cenário econômico novo e a Coroa tentou melhorar a arrecadação com a criação dos contratos de entrada dos cativos vindos da Costa da Mina, já que boa parte dos capitães faziam rotas diretas para o Brasil, sem passar pelos entrepostos fiscais. E, conseqüentemente, sem pagar em África os direitos régios. A alternativa encontrada pela Coroa foi tributar na saída ou tributar na entrada, a depender do trajeto da navegação do negreiro.

Podemos deduzir, com base na citação, que esse direito só ficaria na folha de receitas da capitania de Pernambuco caso a embarcação seguisse diretamente para o Porto do Recife. Caso fizesse alguma escala, em qualquer uma dessas Ilhas, a tributação seria cobrada nelas (Ilhas São Tomé ou Príncipe) através das suas respectivas alfândegas.⁵⁵⁷ O tributo era pago na saída, mas, caso não fosse, deveria ser pago em dobro no Brasil.⁵⁵⁸

Em relação ao direito de 1\$000 réis que era pago por cada escravo que chegava da Costa da Mina, com entrada na Alfândega de Pernambuco, descreve-se que o direito foi estabelecido pelo Conde de Sabugosa, vice-rei do Estado do Brasil, em 25 de junho de 1722.⁵⁵⁹ Observa-se que sua primeira arrematação foi feita no Conselho Ultramarino, em 1725. Seu rendimento, conforme a descrição:

[...] consiste em se pagar 1\$000 réis, por escravo, que se despacha na Alfândega desta Praça, sem embargo de que as embarcações fação escalas nas

⁵⁵⁶ Uma larga historiografia confirma essa preferência, sendo senso comum entre os historiadores.

⁵⁵⁷ Biblioteca Nacional, [RELAÇÃO demonstrativa dos Rendimentos Reaes desta Capitania de Pernambuco, que forão arrematados e administrados desde o estabelecimento da respectiva Junta da Real Fazenda, até ano de 1803]. Pernambuco [Recife, PE]: [s.n.], [18--]. 122 p. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/cmc_ms618_14_05/cmc_ms618_14_05.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020. p. 18 e 19. http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=28019

⁵⁵⁸ Idem.

⁵⁵⁹ Esse direito foi ofertado pelos comerciantes de escravos que faziam essa rota a partir do porto da Bahia. Sobre esse caso iremos discorrer no capítulo seis dessa tese. Sobre essa doação, a historiadora Grazielle Cardoso Cassimiro também localizou o mesmo documento. No entanto, no período de sua defesa já havíamos escrito sobre o tema nessa tese, sendo nossos trabalhos contemporâneos sobre o tema. CARDOSO, Grazielle Cassimiro. op. cit., 2020.

Ilhas de São Tomé, e do Príncipe: cujo rendimento é aplicado para as despesas da Feitoria do Ajudá.⁵⁶⁰

Sobre a origem desse direito, Carrara explica que se deve à construção da feitoria de Ajudá, segundo uma ordem régia, a nova construção era:

Para mais comodamente interessar o negócio sem as operações que até agora o se perturbavam, e por esse respeito ser preciso aplicar todos os meios concernentes, não só para se reduzir à sua última perfeição, mas para se satisfazer os soldados e oficiais que as guarnecerem, e entendendo-se ser o mais próprio e adequado pagar cada escravo mais dez tostões de direitos, tenho resoluto que assim os que vierem da Costa da Mina para Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, satisfaçam mais esta pequena porção, a qual mandará o provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco cobrar com as declarações necessárias em livro à parte, e remeter para os Contos desta cidade[Bahia]com aviso do provedor-mor.⁵⁶¹

No entanto, tal contrato só se efetivou mais tardiamente na capitania de Pernambuco e Paraíba, através do contratador José Vaz Salgado⁵⁶², na década 1730, e por José de Freitas Sacoto, em 1750.⁵⁶³ O contrato teve alguns problemas em relação à sua implementação com o seu primeiro arrematador, Manuel Bandeira, em 1724, sobre o que trataremos nos capítulos cinco e seis.

Outro historiador que se debruçou sobre essa documentação foi Pierre Verger com seu clássico trabalho “Fluxo e Refluxo”. Ele explicou como aconteciam as relações entre a Costa da Mina e a Bahia, além de elucidar como se deu a construção da Fortaleza de Ajudá e os problemas com que iniciou a sua construção, em nome do rei e do vice-rei, pelo capitão José Torres, que tinha conexões em Pernambuco. O então Capitão foi uma figura tão emblemática para a década de 1720/30, que passou de representante da Coroa portuguesa na Costa da Mina

⁵⁶⁰ CARDOSO, Grazielle Cassimiro. op. cit., 2020. p. 21 e 22. Além desses na prestação de conta, da segunda metade do século XVIII, fica explícito que os 3\$500 réis poderiam ser pagos na Ilha de São Tomé, ficando apenas o tributo de 1\$000 réis para ser pago na Alfândega de Pernambuco. Por exemplo no ano de 1763, entraram “quatrocentos e quarenta e cinco escravos, dos quais pagou os direitos de três mil, e quinhentos na Ilha de Santo Tomé onde os despachou, e os dez tostões nesta praça, que importarão os referidos quatrocentos e quarenta e cinco mil réis, que se acham carregados em receita aos ditos almoxarifes.” Recife, 13 de junho de 1767. Ofício do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, enviando os rendimentos e despesas da Fazenda Real pela repartição daquela Provedoria. AHU_ACL_CU_015, Cx. 105, D. 8101. VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos. Dos séculos XVII a XIX*, Corrupio, 1987.p. 138-142.

⁵⁶¹ CARRARA, Angelo Alves. op. cit. p. 234.

⁵⁶² Localizamos a arrematação dos três contratos sobre os escravizados de Pernambuco por esse homem de negócio que foi estudado por George Cabral, porém nenhum utilizou esse comerciante na perspectiva exclusiva do comércio de cativos. Discutiremos sobre seu contrato no capítulo cinco dessa tese.

⁵⁶³ Idem. AHU_ACL_CU_015, Cx. 102, D. 7919. Os historiadores, Gustavo Acioli e Suely Almeida trataram sobre esse contrato, como já expomos anteriormente. Para mais detalhes, consultar: LOPES, Gustavo Acioli. Op. cit., 2008. E ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. op. cit. 2018.

a procurado, pelos vários descaminhos e negociações com estrangeiros.⁵⁶⁴ Cogitamos que José Vaz Salgado tenha entrado no universo dos contratos dos escravizados como testa de ferro de José Torres, visto que ele era um dos seus procuradores.⁵⁶⁵

Ainda com relação ao registro de ordens referentes aos escravos em Pernambuco, a ordem régia de 20 de janeiro de 1701 determinou que “de todos os escravos, que cada ano fossem de Angola ao Rio de Janeiro revendessem aos paulistas 200 escravos”, demonstrando uma tentativa de controle sobre a quantidade de cativos que desciam para as Minas.⁵⁶⁶

Em 15 de abril de 1707, foi registrado um bando do governador Francisco de Castro Morais, que proibiu a saída de negros “principalmente novos” de Pernambuco com sentido ao Rio de Janeiro. Outro governador, Sebastião de Castro e Caldas, renovou o bando, em 17 de junho de 1707. A lei que limitava a saída era o alvará de 4 de outubro de 1706, o qual não aparece detalhadamente no livro das ordens régias da Provedoria.⁵⁶⁷

No entanto, encontramos o bando do governador Francisco de Castro de Morais, de 15 de abril de 1707. No qual se expõe que:

A experiência tem mostrado que não tem sido bastante as apertadas ordens que tenho publicado em virtude das que tive de Majestade que Deus guarde para se impedir tirem-se negros desta terra para fora principalmente os que vem de novo, e ser necessário a talhar-se este dano que recebem os moradores destas capitanias pela perda que tem na falta de escravos para a cultura de suas lavouras, e os excessivos preços para que comprem os escravos, **ordeno ao provedor da Fazenda Real que todos os negros que forem a despachar a alfândega mande fazer um rol dos que vierem em cada Navio, ou embarcação declarando nele as pessoas a quem vem, e quantos de cada pessoa, o qual rol me mandará logo, e o meirinho do mar sub pena da suspensão de seu ofício notificará a todas as pessoas que despacharem negros na Alfândega para que não vendam nenhuns as pessoas de fora da terra, e que tiraram escritos das pessoas a quem os venderem, declarando nele quantos negros comprão cada pessoa para darem conta deles a quem eu nomear para assim se evitar o dano tão conhecido o que faram sob pena de pagarem para cada negro de quem não derem comprador da terra 100\$000 réis para a Fazenda Real**, e os que os comprarem constando o fizeram para negócio para o Rio de Janeiro; pagaram os negros em dobro do seu valor para a mesma Fazenda Real, e as pessoas que disto souberem poderão denunciar diante do provedor da Fazenda Real dos que venderem, os negros ou comprarem para mandarem para negócio para o dito Rio de Janeiro ou outra qualquer parte, e as denúncias se tomarão públicas, ou em segredo, e a terça parte da importância das denúncias serão para a pessoa

⁵⁶⁴ VERGER, Pierre. op. cit., 1987. p. 65-66.

⁵⁶⁵ Vários historiadores identificam que José Vaz Salgado foi procurador de José Torres. SOUZA, George Cabral de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012. LOPES, Gustavo Acioli. op. cit. 2018.

⁵⁶⁶ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit., 1799. Biblioteca Nacional, Microfilme. Folha 275.

⁵⁶⁷ Ibid. p. 276.

que denunciar, e os mestres e barcos que nos seus barcos levarem negros para botarem em outras embarcações, ou os das sumacas, ou navios que os levarem para o Rio de Janeiro, sem licença, serão os mestres presos, degredados para Angola, para dois anos, e pagarão 200\$000 réis para a Fazenda Real, e ao provedor de dita Fazenda real encarrego muito esta averiguação, como ministro a quem compete todas as cobranças da Fazenda real, e pela que chegue a notícia de todos se publicara este bando ao sim de caixas, registando-se presente nos livros da secretaria deste governo e nos da auditoria geral, e nos da Fazenda Real e se fixará na parte publica, e costumada. Olinda 15 de abril de 1707.⁵⁶⁸ (grifo nosso)

Podemos verificar que a chegada dos navios na Alfândega de Pernambuco foi organizada, sendo ordenado que se fizesse uma lista de todos os negros que fossem despachar na Alfândega, separando-os por embarcações. Deveriam, ainda, ser discriminadas as pessoas que receberiam os cativos, além da quantidade de cada uma dessas pessoas que seriam notificadas pelo meirinho do mar “para que não vendam às pessoas de fora da terra, e que tiraram escritos das pessoas a quem os venderem, declarando nele quantos negros comprão cada pessoa”. Esta era uma forma de controle sobre a venda dos cativos que facilitava a tributação do “produto”, além de coibir os deslocamentos para as Minas.

As listas de todos os negros despachados na Alfândega deveriam ir para as mãos do governador Francisco Castro de Moraes, o qual deveria fiscalizar o funcionamento dessa instituição. O governador ainda observa as punições para quem desobedecesse ao bando. Para cada “negro” cujo despachante não prestasse conta na Alfândega, do comprador “da terra” dentro da capitania, a pena seria de 100\$00 réis por peça para a Fazenda Real.

Se descobrissem que escravos foram vendidos para os negócios no Rio de Janeiro, a pena seria maior: pagariam o valor do cativo em dobro para a Fazenda Real. No mesmo bando, incentivava-se que as pessoas denunciassem os vendedores de cativos para fora da Capitania (por meio de denúncia pública ou em segredo), estabelecendo-se a recompensa ao denunciante de receber a “terça parte da importância das denúncias”.

Os mestres das embarcações também estavam passíveis de sofrer as devidas punições, caso transferissem os cativos de uma embarcação para outra ou caso os levassem para o Rio de Janeiro sem licença. Os mestres poderiam ser presos, pagariam 200\$000 réis para a Fazenda Real e ainda poderiam ser degredados para Angola pelo tempo de dois anos. Sendo o Provedor responsável por averiguar todo esse movimento dos navios chegados ao Porto do Recife: o

⁵⁶⁸ Disposições dos governadores. Coimbra, f. 00000075 Folha do doc: 24, n. 65.

despache da carga, a prestação de contas ao governador e o controle sobre a prestação de contas dos despachantes (comerciante de escravos) sobre suas vendas dentro da Capitania.

Percebemos que o referido bando foi criado com o intuito de intimidar e controlar a saída dos escravos de Pernambuco, sendo a denúncia a forma mais eficaz para tal controle, pois seria impossível ao Provedor e oficiais da Alfândega, terem o controle total desse comércio. Dependendo das amizades com estes oficiais, algumas denúncias seriam registradas e outras não.

Através de uma carta régia de 27 de fevereiro de 1711, passou-se a permitir “a liberdade de mandar para negócio negros para as minas”, o que derrubou os bandos do governador Francisco Castro de Moraes e Sebastião de Castro e Caldas. Foi a partir dessa data que todos os habitantes do Brasil puderam mandar escravos e não apenas os moradores do Rio de Janeiro, como estava determinado. A única coisa que não se permitiu foi enviar escravos que estavam trabalhando nos engenhos e mais fábricas, pois só se poderia enviar dos engenhos, especificamente, no caso dos cativos que não eram “próprios para os engenhos e lavouras”,⁵⁶⁹ o que abria brecha para driblar a ordem.

No fim da carta régia,⁵⁷⁰ aparecem os valores que deveriam ser pagos na saída dos escravos da Capitania para as minas, aparecendo novamente “classificação” e alíquotas diferentes dependendo da “qualidade do escravizado”. Sobre os cativos vindos de Angola a que chamavam “peça da Índia” e os “lotados”, deveria pagar-se 6\$000 réis por saída; já sobre os oriundos da Costa da Mina, deveria pagar-se um valor menor: “3\$000 réis, sobre os que chamam ‘peça’ e os ‘lotados’ da mesma forma, por cabeça, por serem mais inferiores e de menos serviços, que os de Angola”.⁵⁷¹ Pela citação é possível perceber que existe “peça da Índia” e “lotados” de Angola e “peça” e “lotados” da Costa da Mina. Dentre os cativos de Cacheu também há os “peça da Índia”, como vimos anteriormente, que seriam os mesmos classificados como “lotados” na Bahia, de melhor qualidade do que os mascavados. É preciso ratificar que as mencionadas classificações refletem dados iniciais que precisam ainda de maiores investigações.

⁵⁶⁹ Idem e folha 275.

⁵⁷⁰ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit., 1799. Biblioteca Nacional, Microfilme. Folha 275.

⁵⁷¹ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit., 1799. Biblioteca Nacional, Microfilme. Folha 277.

Quadro 7: Classificação de “tipos” de escravos em Pernambuco (1711-1728).

Origem do cativo	1. Classificação	2. Classificação
Costa da Mina	Peça ⁵⁷²	Lotados ⁵⁷³
Angola	Peça da Índia	Lotados
Cacheu	Peça da Índia ⁵⁷⁴	Mascavados

Fonte: Provedoria, folha 277. Recife, 25 de julho de 1725. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo relação do rendimento dos escravos vindos da Costa da Mina, assim como dos navios e embarcações. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2865.

Poucos meses depois, foi expedida uma nova provisão, em 17 de agosto de 1711, tornando a alíquota única para todos os cativos que fossem para as minas do ouro, 4\$500 réis, que seria a soma das duas alíquotas anteriores (6\$000 réis + 3\$000 réis) divididas ao meio, resultando no valor de 4\$500 réis. Não haveria mais “diferença” de classificação (de Angola ou Costa da Mina) e não haveria mais avaliação da “qualidade da peça”, fossem “peça da Índia” ou “lotados” de Angola”, “peça” ou “lotados” da Costa da Mina.⁵⁷⁵

A construção do novo direito de saída com a alíquota de 4\$500 réis, não foi criação da Coroa portuguesa, senão do vice-rei, Marquês de Angeja. O que demonstra a interferência dos oficiais da Fazenda na construção dos direitos sobre os escravizados no aparato fiscal do Brasil. Antes de 1711, os caminhos que iam para a região das Minas eram proibidos de serem percorridos com a finalidade de levar escravizados e outras fazendas. Porém, os comerciantes continuavam promovendo esse comércio. Foi, inclusive, sugerido aumentar a punição em relação aos comerciantes, com a possibilidade de atear fogo às embarcações que fizessem o transporte, em 1706.⁵⁷⁶

⁵⁷² Também encontramos tipos de “escravos peças d’Índia” em uma carregação da Costa da Mina. Arquivo Histórico Ultramarino_Caixas da Guiné. Nesse documento falasse de escravo de escolha para serem vendidos para as Minas por 110\$000 réis, e escravos de “última escolha vendido para os senhores de engenho e lavradores de cana a preço de 70\$000 réis”. AHU- São Tomé, Cx. 8, D. 100. Na documentação da Alfândega da Bahia também aparece como Peça da Índia.

⁵⁷³ São Moleques.

⁵⁷⁴ Na Alfândega da Bahia era chamado de Lotados, em 1731. AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646. Provedoria, folha 277. AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2865.

⁵⁷⁵ Idem. ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. *Catalogo das Reais Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco*, 1799. Biblioteca Nacional, Microfilme. Folha. 277. LOPES, Gustavo Acioli, op. cit., também tratou desse documento em sua tese.

⁵⁷⁶ Lisboa, 09 de agosto de 1706. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informa o governador e capitão-geral do Brasil Luís César de Menezes acerca do meio que usou para tirar devassa dos transgressores da lei que venderam e mandaram negros para as minas. Avulsos da Bahia, 005_Cx. 5, D. 438.

Como não havia um modo eficaz de fiscalização para coibir o processo, o rei decidiu dar liberdade para se levar os escravizados, mas ainda com certas restrições no início de 1711. Em Pernambuco, nesse mesmo ano, iniciou-se a cobrança da saída dos escravizados. Contudo, na Bahia, sua instalação foi tardia, apenas em 1714, conjuntamente à dízima da Alfândega, o que gerou resistência por parte dos homens de negócio desta região.⁵⁷⁷

Nesse relato,⁵⁷⁸ o Marquês de Angeja explica muito detalhadamente as medidas que tomou para informar aos comerciantes sobre o novo direito que o rei teria ordenado, informando também que o rei daria liberdade para eles comercializarem na região das Minas. Acreditamos que na Bahia a permissão de enviar escravizados pela Capitania deve ter sido mais demorada, pela proximidade com a região de Jacobina. Com a chegada do novo imposto ao Brasil, criado pela Coroa, o vice-rei identificou alguns equívocos e entendeu que deveria:

[...] interpretar a mente de El Rey meu senhor; cuja cota havia mandado impor com aquela diferença, menos bem informado; porque o certo é, que os negros da Costa da Mina no tempo presente, e depois da descoberta das minas, são e foram os mais estimados, e buscados para aquele comércio; e por isso tem maior valor, e os de Angola menos, e se podem reputar por refugo, e todo o homem que vai para as minas procura levar os mais, que pode da mina;⁵⁷⁹

Vejamos que a lógica fiscal imposta pelo rei não era a que estava sendo aplicada no Brasil, primeiro, por considerarem os cativos de Angola mais importantes que os da Costa da Mina e, segundo, porque a lei foi enviada com a lógica da peça da Índia e de lotados que não era mais utilizada na lógica da alfândega do Brasil, dando lugar à cobrança por cabeça de escravizado. Nas palavras do vice-rei: “Lotados também é forma que hoje se não prática na Alfândega desta cidade (Bahia), e pagam todos por cabeça, exceto as negras trazem ainda a o colo, com que me pareceu, consultando este negócio com pessoas doudas pelo que tocava a consciência...”⁵⁸⁰

Essa simplificação ocorreu por sugestão de Angeja, de ser proporcional aos dois valores sugeridos pelo rei:

[...] **sem distinção de nação:** por tudo o que tenho dito entendi, que em benefício da Fazenda real, e igualdade de direito, devia pôr o despacho dos negros que fossem por mercancia para as minas a quatro mil e quinhentos réis, e esta cota hão de pagar por cabeça todos os que levarem para as ditas minas, seja **o negro peça da Índia, ou moleque; porque a diferença de lotação se**

⁵⁷⁷ SALLES, Hyllo Nader de Araújo. op. cit., 2014, p. 22. Bahia, 13 de julho de 1714. Carta do governador vice-rei e capitão general do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa [ao rei D. João V] referente ao estabelecimento da dízima da alfândega e direitos dos escravos que vão para as minas. AHU_ACL_CU_005, Cx. 9, D. 744.

⁵⁷⁸ Idem

⁵⁷⁹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 9, D. 744.

⁵⁸⁰ Idem.

não prática na Alfândega desta cidade, e o concedê-la seria o dar maior a mil descaminhos [...].⁵⁸¹ (grifo nosso)

De acordo com as palavras do vice-rei, entendemos que “lotados” significava o mesmo que “moleques”. Ou seja, uma classificação por idade. Enquanto “mascavado” significava “de segunda qualidade”, “inferior”. Isso revela que a lógica das tributações sobre os escravizados em África, nas possessões portuguesas, seguiam a lógica de distinguir os cativos por nação “despachada” e pela diferença de lotação, que seria a classificação como “peça da Índia” ou “moleque”.

Também percebemos, com a clara interferência do vice-rei, que os meandros desse cotidiano se encontravam gestados no local e não na metrópole. O rei escutava seus oficiais e ponderava sobre suas explicações e o vice-rei sabia que seria impossível fazer essa avaliação sem deixar brechas para diversos questionamentos e descaminhos.

O mais interessante é que a tributação sobre os cativos que saíam da Capitania estava sendo cobrada na saída e não na entrada das Minas, mesma lógica utilizada na costa africana. Podemos perceber toda a construção de um aparato tributário que viesse a subsidiar a nova dinâmica comercial que a descoberta das Minas provocou no Império português e, mais intensamente, no Estado do Brasil. Por esse motivo, a tentativa de cobrar os direitos logo na saída, para evitar os descaminhos sobre os escravos. Posteriormente, ainda foram criadas as alfândegas terrestres que controlavam a entrada na região das Minas.

No mesmo ano da implementação da dízima da alfândega de 1711, há informação do governador Félix Machado sobre os rendimentos da Costa da Mina, cujos efeitos nesse ano seriam de 2:800\$000 réis, os quais:

[...] ordena sua majestade que Deus guarde estejam prontos, e que neles se não bula para cousa alguma, e não me consta que o tal direito esteja separado, e em cofre fechado, mas antes se julga haver-se disposto do dito direito contra a forma da ordem do direito. Ordeno ao Provedor da Fazenda Real, me informe logo onde se acha este direito se está em ser a dita quantia, cuja averiguação muito necessária, e conveniente ao serviço de Majestade. Olinda, 12 de jan. de 1711.⁵⁸²

Sabemos que este período da história de Pernambuco é um pouco conturbado, visto todos os acontecimentos que envolveram a Fronda dos Mazombos, momento de ajuste de contas após o levante, pois várias pessoas importantes da Capitania estavam sendo punidas. A luta

⁵⁸¹ Idem.

⁵⁸² Disposições dos governadores. Coimbra, f. 00000134. Folha do doc: 79, n. 10.

entre mazombos e mascates ainda era nítida pela elevação do Recife à Vila e a destruição de seu pelourinho pelos naturais da terra.⁵⁸³

Os ânimos estavam exaltados em torno da instalação dos novos direitos sobre os produtos importados, pois a dízima da alfândega não fora muito bem aceita em Pernambuco e, muito menos, na sede do governo do Brasil. Na Bahia, a instalação provocou uma revolta chamada da Maneta, contra o estabelecimento da dízima e o aumento do preço do sal, matéria-prima essencial para a manutenção da alimentação, já que as carnes e os peixes eram salgados para evitar o desperdício.⁵⁸⁴

Em Pernambuco, por conta da Guerra dos Mascates, os comerciantes do Recife foram afetados e, segundo Evaldo Cabral de Mello, “desde a chegada da frota, os homens de negócio vinham ignorando o preço arbitrado, de modo a se compensarem dos prejuízos das alterações, que havia impedido a exportação da safra de 1710-1711, ao passo que vendiam os artigos importados a seu talante”.⁵⁸⁵ Através do impedimento de exportação, os cofres da Fazenda Real foram afetados, provocando uma baixa na arrecadação, sendo os direitos sobre os escravos importantes, percebemos isso pela fala do rei: “que neles não se bula para coisa alguma”. O tamanho do estrago feito à Fazenda Real de Pernambuco, no período do conflito, ainda não foi estudado e calculado, mas podemos cogitar que tenha sido significativo para a Coroa.⁵⁸⁶

Não localizamos o mencionado valor em 1711, de modo que não sabemos se foi enviado ou não. Mas sabemos que, em 1710, os valores dos direitos dos escravos vindos da Costa da Mina (registrados também como “o dinheiro dos direitos de São Thomé”⁵⁸⁷) foram enviados para o Reino pelo provedor da Fazenda Real João do Rego Barros, em forma de letras seguras, concedidas por homens de negócios da capitania de Pernambuco.⁵⁸⁸

⁵⁸³ Mello. Evaldo Cabral. *A fronda dos mazombos: nobres contra mascates*, Pernambuco, 1666-1715. São Paulo: Editora 34, 2ª Edição, 2003.

⁵⁸⁴ A revolta da Maneta foi um motim que aconteceu em Salvador, entre os anos de 1711-1713, onde os diversos estamentos foram as ruas reclamar do excesso de fiscalidade metropolitana. Entre as pautas levantadas estavam o aumento do sal e a implementação da dízima da alfândega, o motim conseguiu baixar o valor do sal e a suspender temporariamente o imposto da dízima. MELLO, Evaldo Cabral. op. cit., 2003. Pág. 416. SALLES, Hylo Nader de Araújo. op. cit., 2014. Pág. 23-25.

⁵⁸⁵ MELLO. Evaldo Cabral. op. cit., 2003. p. 430.

⁵⁸⁶ Disposições dos governadores. Coimbra, f. 00000134. Folha do doc: 79, n. 10.

⁵⁸⁷ Recife, 12 de julho de 1710. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei D. João V, sobre o envio da importância relativa à tesouraria dos despachos dos escravos da Costa da Mina. Arquivo Histórico Ultramarino_ Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_016, Cx.24, D. 2168.

⁵⁸⁸ Idem. Sobre os homens de negócio que enviaram letras seguras, foram: “o sargento mor Francisco Correa da Fonseca quatrocentos mil réis, e o capitão Pedro Tavares Correa Setecentos e dezoito mil réis e Manoel de Melo Bezerra duzentos e doze mil réis e Leonardo Bezerra dois contos e oitocentos e dezanove mil e seiscentos réis e capitão Joseph Rodrigues Pereira duzentos e cinquenta e um mil e duzentos réis, e capitão Manuel Francisco da Costa, um conto e quatrocentos e cinquenta e dois mil e duzentos e quarenta réis, para da dita importância passarem letras seguras para o Reino [...]”.

Em anexo, aparece o valor de 3:189\$665 réis, recebidos através dos direitos dos escravos despachados. Podemos perceber pelo conjunto documental que alguns livros eram usados para os despachos e cobranças desse tributo e, dentre eles, um se chamava “livro das receitas vivas dos dízimos reais”, onde eram registrados os escravos despachados pelos comerciantes na Provedoria da Fazenda Real de Pernambuco. Nele eram discriminados os nomes desses despachantes, mas acreditamos que só foram registrados pela Fazenda Real os escravos que sobreviveram à travessia Atlântica.⁵⁸⁹

Nesse período, o oficial que era responsável pelas anotações e controle da do mencionado livro, era o almoxarife da Fazenda Real de Pernambuco, o capitão Manoel Lopes de Santiago.⁵⁹⁰ Os despachantes de escravos aparecem nesse livro, porém, não se discrimina a quantidade de cativos, apenas o montante do valor do despacho, vejamos:

[...] Na folha 2, estão carregados em receita em receita viva quinhentos e cinco mil e Setecentos e cinquenta réis que tantos recebeu de **Manuel Correa Sousa** do despacho dos escravos que vem da Costa da Mina; e a folha 2 verso// lhe estão carregados em o mesmo livro sete mil réis que tantos recebeu de **Leonardo Lopes** do despacho do mesmos escravos da Costa da Mina que despachou; e a folha 3 verso// lhe estão carregados em receita viva quatro contos novecentos vinte e um mil e quinhentos e noventa réis que de tantos lhe fez entregar o almoxarife que foi da Fazenda Real...pertencente ao mesmo despacho; E a folha 4 verso// lhe estão carregados em receita viva do dito livro quatrocentos e cinquenta e oito mil quatrocentos e oitenta e oito réis tantos cobrou do **Capitão Zacarias de Brito Tavares** dos despachos das peças de escravos que despachou; e a folha 5 verso//, no mesmo livro lhe estão carregados em receita viva trezentos e trinta e três mil seiscentos e sessenta e seis réis que tantos recebeu do **Sargento mor Agostinho Ferreira da Costa**⁵⁹¹ dos despacho das peças de escravos que despachou e dos ditos livros não conta lhe esteja carregado mais direito algum pertencente a dita consignação.⁵⁹² (**grifos nossos**)

Por meio desse documento é possível afirmar que o escrivão da alfândega e almoxarifado da capitania de Pernambuco, João de Siqueira Barreto, analisou os livros “Das receitas vivas dos dízimos reais”⁵⁹³ do almoxarife e cruzou as informações com outro livro, o qual cogitamos que ficasse dentro da Alfândega, chamado “livro das entradas”. Subentendemos que este seja o registro dos escravos que entravam no porto que, após revisão dos livros, declarava-se não ter ficado nenhum valor pendente.⁵⁹⁴

⁵⁸⁹ AHU_ACL_CU_016, Cx.24, D. 2168.

⁵⁹⁰ Idem.

⁵⁹¹ Agradeço a ajuda de Paulo Conti e a Suely Almeida na transcrição desse documento.

⁵⁹² AHU_ACL_CU_016, Cx.24, D. 2168.

⁵⁹³ Idem. O termo “receitas vivas” é um termo técnico da contabilidade da época, significando “receitas correntes”. Agradecemos ao Prof. Gustavo Acioli sobre o esclarecimento do termo.

⁵⁹⁴ Idem.

Também é possível perceber que se registrava o quantitativo de escravos vindos da Costa da Mina, tanto na Alfândega quanto na Provedoria da Fazenda, com o almoxarife sendo responsável por receber os valores desse direito no livro “das receitas vivas” (que não sabemos se tinha esse nome por ser um livro de contas ainda por pagar ou por ser referente a receitas de um “produto” vivo).⁵⁹⁵

Podemos perceber que, em momentos de necessidade, o dinheiro dos tributos dos escravos foi solicitado e enviado ao Reino. Sendo redirecionado para a manutenção das Ilhas de São Tomé e Príncipe, feita pela Coroa. Nesse período, o tributo da dízima ainda não estava implementado.⁵⁹⁶

No mesmo ano, foi revogada uma lei régia que proibia que:

[...] nenhuma embarcação, que fosse a Costa da Mina pudesse navegar para qualquer Porto, sem primeiro ir a Ilha de São Tomé pagar direitos da carga na ida, e vinda, depois de ter negociado na dita Costa com perdimento das embarcações, e fazendas para a Coroa, e pagarem os mestres 400 réis [...].⁵⁹⁷

A partir da revogação desta lei, às embarcações interessadas nos negócios da Costa da Mina bastaria pagar no primeiro porto, sendo os valores remetidos à Ilha despachada. Sem citar a necessidade e exigência de se retornar da costa africana para a Ilha de São Tomé. No entanto, os valores de entrada seriam cobrados no primeiro porto de parada, pela primeira alfândega onde fosse feita a escala da viagem.⁵⁹⁸

Em relação à obrigatoriedade de se fazer escala em São Tomé, Gustavo Acioli expõe em sua tese que, em 1677, Fernandes Viera informava ao rei sobre as queixas feitas pelos traficantes de escravizados de Pernambuco, por serem obrigados a fazer o percurso.⁵⁹⁹ Denota-se na documentação da Provedoria da Fazenda de Pernambuco que as contas da Ilha de São Tomé e Príncipe eram deficitárias, o que fazia com que a Coroa acabasse criando estratégias para direcionar o comércio e parte dos rendimentos dos tributos dos escravizados para a manutenção da folha dessas Ilhas, no século XVII e primeira metade do XVIII.⁶⁰⁰ O que ratifica o entendimento de que os rendimentos dos direitos dos escravizados serviriam à manutenção das possessões africanas como receitas para cobrir suas despesas.

⁵⁹⁵ Idem.

⁵⁹⁶ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit., 2016.

⁵⁹⁷ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. *Cathalogo das Reais Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco*, 1799. p. 510.

⁵⁹⁸ Idem. Essa lei que foi revogada não vem explicitada no documento. LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2008. p.32.

⁵⁹⁹ Idem.

⁶⁰⁰ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit. 1799. p. 508-510.

Outro ponto que merece atenção é a diferença entre o orçamento e o que se arrecadava efetivamente. Segundo Angelo Carrara, analisando os rendimentos da capitania de Pernambuco, de 1722-1806, identificou-se uma variação muito grande entre os valores previstos e os valores que efetivamente entravam nos cofres:

Isto porque uma coisa é o orçamento, isto é, o que se espera arrecadar com cada tributo, contratado ou administrado pela Real Fazenda. Outra coisa bem diferente é o que efetivamente dá entrada nos cofres da Provedoria.⁶⁰¹

Interpretação que coincide perfeitamente para o recorte sobre o qual trabalhamos e para os problemas nas contas de Pernambuco e das provedorias das Ilhas de São Tomé e Príncipe. Afinal, a simples multiplicação do número de cativos pelo valor de cada um, gera um valor sempre maior do que os efetivamente registrado nos cofres. Essas Ilhas Atlânticas eram muito mais do que subsistemas dentro desse universo tributário, elas eram parte do sistema fiscal da Coroa Portuguesa. No qual a tributação sobre os escravizados é que mantinha as folhas de pagamento, os rendimentos necessários para o sustento das autoridades e os investimentos para a continuidade desse comércio naquela Costa. O problema desse sistema era o pluralismo de leis, ordens e regimentos que se sobrepunham e as interpretações dos valores por peças em vez de cabeça de escravizados. O que dificulta uma análise quantitativa do número de escravizados trazido para o Brasil.

As Ilhas atlânticas serviam de entrepostos comerciais de abastecimento e fiscalização. Elas eram conectadas aos espaços mais próximos a elas, por exemplo, a Costa da Mina teria como parte do seu sistema as Ilhas de São Tomé e Príncipe; os “portos da Guiné” englobariam Cacheu, Guiné-Bissau⁶⁰² e diversos outros portos da Ilha de Cabo Verde; já Angola não precisava de Ilha, por ser uma possessão estabelecida; e não localizamos nenhuma Ilha que fizesse entreposto relacionada à Moçambique.

Registrado em outubro de 1714, o “provimento das conquistas, e especialmente a Ilha de São Tomé” foi enviado pelo Provedor da Fazenda Real ao Reino.⁶⁰³ Tal documento versa a respeito dos valores adquiridos através dos direitos dos escravos e de outros negócios que fizeram os navios que ao comercializar na Costa da Mina. O responsável pelo envio dos valores

⁶⁰¹ CARRARA, Angelo Alves. op. cit. 2009. p. 69.

⁶⁰² “Navios que vão tomar os portos de guine, sem tomarem o da Ilha de Cabo Verde, e depois voltarem a ela”. AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2863. O capitão tinha que ter feito o despacho na alfândega de Cacheu.

⁶⁰³ Recife, 2 de agosto de 1715. Carta do provedor da Fazenda Real de Pernambuco João do Rego Barros, ao rei D. João V, sobre a ordem para enviar ao Reino o direito dos escravos e demais negócios que fizeram os navios que vão comercializar na Costa da Mina. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 27, D. 2455.

foi o almoxarife da Fazenda Real Domingos Álvares Ferreira, que enviou dois contos e nove mil trezentos e setenta réis da capitania de Pernambuco.⁶⁰⁴

Três anos depois, há registro do rei fazendo novas concessões em benefício da manutenção da Ilha de São Tomé, informando ao provedor de Pernambuco que os moradores da Ilha tinham concessão para negociar com os estrangeiros por quatro anos e que fossem perdidas todas as fazendas vindas de São Tomé para o Brasil que não tivessem sido despachadas no Reino.⁶⁰⁵ Isso, para não acontecer o descaminho do direito da dízima da alfândega e da sisa.

Percebemos, através da documentação, que a Coroa, buscava criar um entreposto comercial na Ilha de São Tomé, dentro do circuito atlântico, através dos despachos que fossem sendo feitos nessa Ilha. E a liberdade comercial de quatro anos demonstrava a falta de visitas feitas por navios portugueses e brasileiros nesse entreposto. Outra tentativa de movimentar a economia da Ilha foi o envio de sementes de cacau do maranhão para tentar desenvolver a cultura, em 1728.⁶⁰⁶

Através de uma carta do rei registrada para o Provedor de Pernambuco, de 1699, já ficava explícito o controle sobre a tributação dos escravos vindos da Costa da Mina que passavam por São Tomé, e que os escravos despachados em Pernambuco, que já tivessem sido despachados na Ilha, deveriam ser lançados em um livro à parte na Provedoria de Pernambuco.⁶⁰⁷

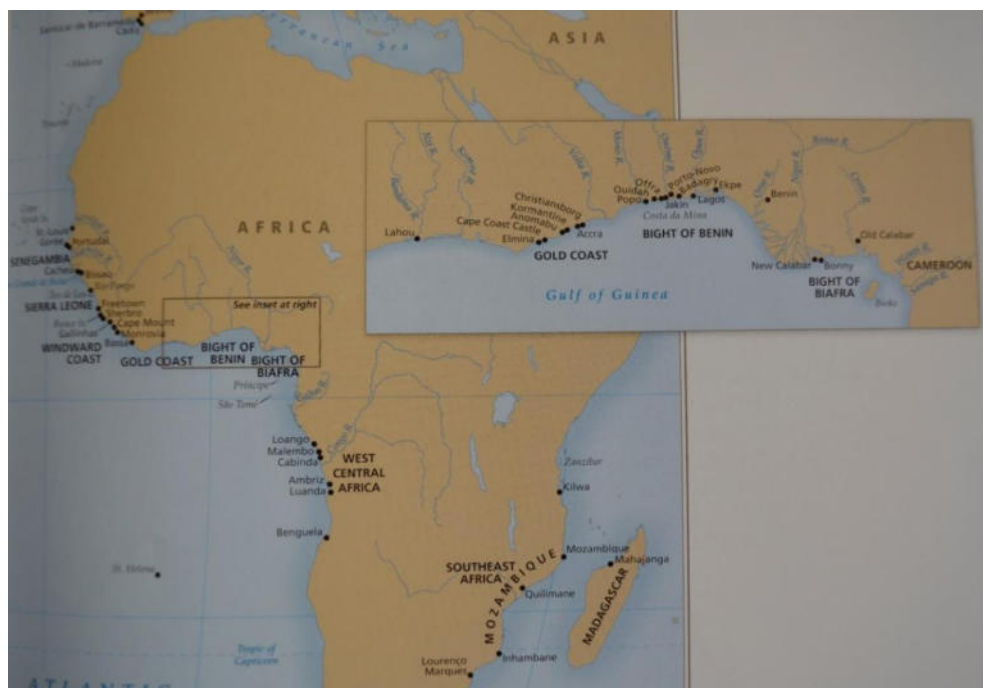
⁶⁰⁴ Idem

⁶⁰⁵ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit. 1799. p. 510.

⁶⁰⁶ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit. 1799. pág. 511. Encontramos em 20 de maio de 1733, uma ordem que tomasse, as fazendas que fossem encontradas sem selo das alfândegas do Reino, pois que no ano anterior foram embarcações ao Rio de Janeiro da Ilha da Madeira, “levando gêneros estrangeiros despachados na Ilha de São Thiago de Cabo Verde, devendo selo das alfândegas do Reino”. ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit. 1799. Página. 381.

⁶⁰⁷ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit. 1799, páginas: 275.

Figura 13: Costa da Mina.

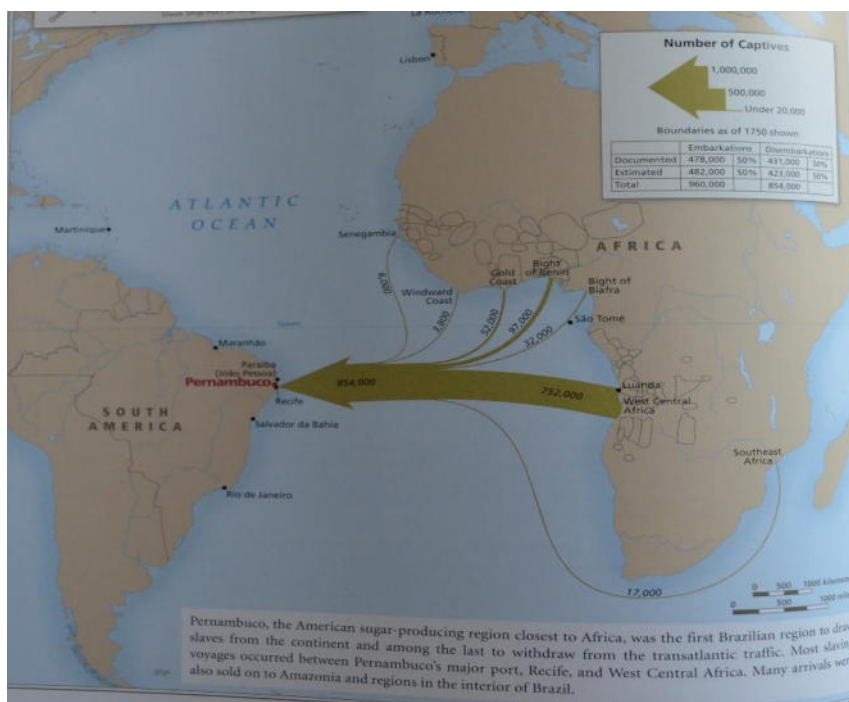


Fonte: ELTIS, David; Richardson, David. *Atlas of the transatlantic Slave Trade*. New Haven & Londres: Yale University Press, 2010. p 11.

Acreditamos que parte da documentação descoberta através do Projeto Resgate, nos avulsos de Pernambuco, surgiram muito mais por conta dos despachos dos escravizados vindos da Costa da Mina e da necessidade de prestação de contas e dos problemas em controlar as provedorias e alfândegas de Pernambuco e de São Tomé e Príncipe, através dos cruzamentos dos números. Sendo o descaminho uma constante nesse comércio, nas Ilhas e nas alfândegas do Brasil.⁶⁰⁸

⁶⁰⁸ Sobre os descaminhos da Fazenda Real, Consultar: JUNIOR, Paulo Cavalcante de Oliveira. *Negócios de Trapaça: Caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)*. São Paulo: Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. 2002. ROMERO, Adriana. *Corrupção e Poder no Brasil: Uma história, séculos XVI a XVIII*. Belo Horizonte: Ed. Autêntica, 2017.

Figura 14: Fluxo do comércio de escravos para Pernambuco (Pernambuco: African Coastal Origins of Slaves and Home Ports of Vessels Carrying Them, 1561-1851).



Fonte: ELTIS, David; Richardson, David. *Atlas of the transatlantic Slave Trade*. New Haven & Londres: Yale University Press, 2010. p. 264.

Voltando ao ano da reimplementação da dízima, em 1711, a Câmara de Olinda pediu ao rei que não permitisse que os escravos vindos de Angola e Costa da Mina descessem para o Rio de Janeiro, nem por terra, nem por mar.⁶⁰⁹ No entanto, o rei negou esse pedido e mandou aumentar o quantitativo de escravos, dizendo que se deve “[...] introduzir em grande abundância os escravos para as praças do Brasil”⁶¹⁰ estimulando o aumento desse comércio.

Através dessa reunião do Conselho, percebemos o intuito de se intensificar o comércio de escravos durante o primeiro quartel do século XVIII, pois havia grande necessidade de mão-de-obra para suprir tanto as minas quanto as lavouras. A medida visava evitar a escassez de cativos para serem comercializados nas regiões do norte do estado do Brasil.

A grande demanda por mão de obra escrava explica a preocupação exposta na carta do Conselho Ultramarino de 20 de janeiro de 1719, contida no mencionado livro da Provedoria. Na carta, o rei recomendava ter cuidado e vigilância nas visitas dos navios que viessem de

⁶⁰⁹ Reuniões do Conselho Ultramarino. Anais da Biblioteca Nacional. Anais -009 p. 86.

⁶¹⁰ Idem.

Angola; que se deveria fazer a visita “antes que saia pessoa alguma para fora, a fim de examinar-se que não tragam ‘por alto’ algumas cabeças. e que as subtraíam aos reais direitos”.⁶¹¹

Como exposto anteriormente, o direito de entrada de 3\$500 réis sobre os cativos vindos da Costa da Mina foi implementado no fim do século XVII, especificamente em 1699. E o direito de 1\$000 réis, para a fortaleza de Ajudá, foi criado em 1722. O rendimento do direito de 1\$000 réis foi criado para a construção e manutenção das despesas da Feitoria de Ajudá, ponto de apoio para o comércio na Costa da Mina, que era uma região muito perigosa. Sobretudo por conta das nações estrangeiras e do risco de sequestro e roubo, dentre outros males possíveis naquele litoral.⁶¹² Eram agravantes também as questões climáticas e a alta mortalidade dos europeus naquela região.⁶¹³

Além de ser cobrado o direito sobre os cativos da Costa da Mina, também localizamos ordem régia pela qual se ordenava cobrança dos cativos vindos de Angola, os 1\$000 réis para a construção da feitoria.⁶¹⁴ Mas, na prática, não conseguimos localizar essa cobrança na Alfândega de Pernambuco. Durante o período de exercício, esses dois direitos, 3\$500 e 1\$000 réis, eram pagos na entrada da Alfândega de Pernambuco pelos escravizados vindos da Costa da Mina e outras regiões. A exceção do Reino de Angola, visto que sobre esses se pagava uma tributação de saída da possessão de Angola, muitas vezes administrada por um contrato específico, o contrato de Angola.

O tributo de 4\$500 réis e 9\$000 réis, “dos escravos que vão de Pernambuco e Paraíba para as Minas”, era administrado pela Casa dos Contos e não pela Alfândega. Esse direito incidia sobre os escravizados após sua entrada nos diversos portos da América portuguesa. Era um tributo cobrado por cada escravizado que fosse levado dos principais portos do Brasil, por terra ou por mar, para entrarem nas minas do Rio de Janeiro.

Inicialmente, o tributo foi criado com dois tipos de alíquotas, que incidiam, dependendo do caminho percorrido. O direito foi estabelecido por uma ordem régia de 27 de fevereiro de 1711, cujo rendimento consistia em “se pagar 9\$000 réis por cada um escravo, que se despacha para as Minas de Ouro, indo por terra, e 4\$500 réis, dos que vão por mar, pelo Rio de Janeiro”.⁶¹⁵ Isso no mesmo ano da implementação da dízima da alfândega.

⁶¹¹ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit. 1799. Folha 278.

⁶¹² Sobre a construção dessa feitoria e do universo da Costa da Mina, consultar: VERGER, Pierre. op. cit., 1987. Pág. 65 e 66; ALENCASTRO, Luiz Felipe. op. cit., 2000. LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2008.

⁶¹³ PUNTONI, Pedro. op. cit., p. 139.

⁶¹⁴ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit., 1799.

⁶¹⁵ Idem. Pág 21 do documento. E 22 pdf. Além desses na prestação de conta, da segunda metade do século XVIII, fica explícito que os 3\$500 réis poderiam ser pagos na Ilha de São Tomé, ficando apenas o tributo de 1\$000 réis

Esse rendimento era aplicado para as despesas da Real Fazenda, mas não se especifica quais seriam essas despesas. Na mesma relação, ficava exposto que “desde o estabelecimento da Junta, por se não ter despachado escravos para as Minas [...]”. No entanto, sabemos que o declínio na produção mineradora, fez com que fosse mais viável para os comerciantes desembarcarem diretamente nos portos do Rio de Janeiro e da Bahia.⁶¹⁶ O declínio desse tributo em Pernambuco, fica evidente nas suas contas. Assunto sobre o qual discorreremos de modo mais específico, posteriormente.

Existiam uma série de formas de se tentar controlar a cobrança sobre esses escravizados e, que por mais que a Coroa portuguesa buscasse criar mecanismos de controle, os descaminhos aconteciam.⁶¹⁷ Ainda mais considerando que, caso os escravos fossem apenas levados para as fazendas dos senhores de engenho ou lavradores ou usos particulares que não fossem para serem comercializados, não era necessário pagar tal direito.⁶¹⁸

Esse direito era cobrado nos principais portos do estado do Brasil, mais especificamente, na Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco e Paraíba, portos que tinham alfândegas, tanto unidas às provedorias da Fazenda Real (como Pernambuco e Paraíba) quanto separadas institucionalmente (como Bahia e Rio de Janeiro).⁶¹⁹ Nos capítulos subsequentes a esse, trataremos mais detalhadamente sobre a forma de cobrança dos contratos e sobre as mudanças ocorridas com as instalações destes para os direitos supracitados.

Além desses direitos, localizamos donativos reais que incidiam sobre os cativos, como os donativos para o casamento real, a partir do ano de 1727, um valor para a arrecadação do donativo para o casamento real, realizada por uma junta convocada pelo recém-chegado

para ser pago na Alfândega de Pernambuco. Por exemplo no ano de 1763, entraram “quatrocentos e quarenta e cinco escravos, dos quais pagou os direitos de três mil, e quinhentos na Ilha de Santo Tomé onde os despachou, e os dez tostons (sic) nesta praça, que importarão os referidos quatrocentos e quarenta e cinco mil réis, que se acham carregados em receita aos ditos almoxarifes”. AHU_ACL_CU_015, Cx. 105, D. 8101. F. 0524

⁶¹⁶ Mais à frente discutiremos a anexação desse tributo sobre o descimento de escravos da capitania de Pernambuco, a um único contrato na década de 1740.

⁶¹⁷ CAVALCANTE, Paulo. *Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América, 1700 -1750*. São Paulo: Hucitec: Fapesp, 2006.

⁶¹⁸ Pernambuco, 1 de agosto de 1726. Carta do governador da capitania de Pernambuco, D. Manoel Rolim de Moura, ao rei [D. João V], sobre a ordem que declara ser desnecessário se passar cartas de guia aos moradores da dita capitania que comprem escravos para seus serviços e não para os comercializarem, e a suspensão do escrivão da alfândega José Ribeiro Ribas por cobranças ilícitas nas visitas às sumacas, informando que tais visitas não competem a este escrivão e sim ao escrivão da abertura e despacho da alfândega. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 34, D. 3102.

⁶¹⁹ MENEZES, Mozart Vergetti. *Colonialismo em ação: Fiscalismo, Economia e Sociedade na Capitania da Paraíba (1647- 1755)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005. Apud. Salgado, Graça(coord.). *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil Colonial*. 2. Ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional/ Nova Fronteira, 1985. P. 88. Oliveira, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit. 2016. p. 58.

governador Duarte Sodré Pereira. No dia da junta, ele foi acordado pelas diversas autoridades locais, pois seriam oferecidos de uma só vez, para serem pagos no tempo de quatro anos ao rei, um milhão e duzentos e cinquenta cruzados.

Anexa a essa disposição, apareceu regimento de como deveria ser observada a cobrança desse novo subsídio na Alfândega de Pernambuco e, depois, alargado a mais partes do governo.⁶²⁰

Que todos os escravos que entrarem nestas capitanias por mar, ou terra, inda os que vierem de Portugal, negros, mulatos, e mouros (sic), ou de qualquer outra conquista, ou Reino estranho; **Costa da Mina, Ilhas, Angola, e mais Costa de África pague cada cabeça a 2 mil réis;** com declaração que os Navios que forem deste Porto a Costa da Mina a fazer negócio, ou a outros portos, e deles fizerem viagem em direitura a algum dos portos desta América pagarão os mesmos dois mil cruzados por cabeça, ficando os donos dos navios obrigados a mandar vir certidão dos negros que despacharem nos ditos portos das alfândegas deles pagaram os que tiverem negros desta capitania, e outros escravos seja por mar ou por terra a mil réis cada cativo [...].⁶²¹

Compreendemos, então, que, durante esse período de quatro anos, seriam cobrados a mais, na Alfândega de Pernambuco e nos demais portos, os valores supracitados. Também é interessante observar a demonstração do controle através das certidões dos escravos vindos dos portos e alfândegas. Além disso, o subsídio incidia para qualquer tipo de escravo que entrasse na Capitania, fosse ele qual fosse ou de que reino chegasse, fosse ele da Costa da Mina, das Ilhas, de Angola, negros, mulatos ou mouros,⁶²² todos teriam que pagar, sem exceção.⁶²³

Constatamos, nesse capítulo, que dentro do Império português existia um pluralismo jurídico em torno da tributação sobre o comércio de cativos que foi sendo moldado de acordo com as conjunturas políticas e econômicas. Além disso, divisamos que os impostos sobre os cativos do Brasil foram utilizados para cobrir os rendimentos das possessões africanas de Portugal, após o fim dos contratos dos *Asientos* espanhóis. Verificamos que, com a descoberta do ouro no Brasil, foram criados mais direitos sobre o comércio de cativos, com o intuito de criar rendimentos para a Coroa portuguesa devido à alta demanda de cativos para a região das minas. E, por fim, mediante esses novos direitos, foi descortinada uma nova realidade classificatória dos cativos nas provedorias e alfândegas do Brasil e, mais especificamente, em Pernambuco.

⁶²⁰ Biblioteca Nacional de Lisboa: Coleção Conde de Arcos, Livro de Duarte Sodré Pereira, Folha 314 e 315.

⁶²¹ Idem. Além dos cativos, foram também cobrados esse novo valor, pelo tabaco, caixas de açúcar, couro, gado para o açougue, cavalo... não encontramos o acréscimo de um valor ao produto da dízima da alfândega.

⁶²² Talvez esse nome seja dado para os cativos islamizados, são só conjecturas.

⁶²³ Biblioteca Nacional de Lisboa: Coleção Conde de Arcos, Livro de Duarte Sodré Pereira, Folha 314 e 315.

5 A ALFÂNDEGA DOS ESCRAVOS DE PERNAMBUCO: CAMINHOS, MARCAS E DESPACHOS (1722-1759)

Na dita volta se faz conferência das carregações, que se acham lançadas em um livro particular feito para a carga da tal embarcação, e processadas para se saber a saída que tiveram os gêneros carregados, e como se resgataram escravos na dita costa e se os tais escravos depois que chegam ao porto, e se finda a viagem não saem para a terra, entram a banzar com os seus ritos gentílicos, e irremediavelmente com essa a haverá mortandade deles em prejuízo, não só dos senhorios, que os mandam resgatar na dita costa, mas também dos direitos de vossa majestade [...].⁶²⁴

Ao analisarmos a citação que inicia este capítulo, deparamo-nos com a explicação simplificada de um oficial régio sobre como acontecia o retorno de uma carregação que foi comercializar gente na Costa da Mina. Percebemos, por meio das palavras do Provedor da Alfândega da Bahia, que a mortalidade dos escravizados não era prejuízo apenas para os senhorios dos navios, mas também para o rei, que lucrava com a tributação dos direitos sobre essas pessoas enquanto “mercadorias” vivas. E apenas das vivas, se os cativos fossem tributados no Brasil e não em possessões em África.⁶²⁵

Era importante para todos os envolvidos no sistema escravista que os escravizados sobrevivessem, e, assim, todos lucrariam. O senhorio, as partes do navio, o capitão (que ganharia pela quantidade dos trazidos vivos), o rei ganhava os direitos, o governador, o Provedor da Alfândega e os oficiais dessa instituição (que ganhavam emolumentos e propinas por cada escravizado desembarcado vivo), ao fim, todos lucravam com esse comércio, à exceção, evidentemente, dos próprios seres humanos comercializados.⁶²⁶

⁶²⁴ Bahia, 30 de dezembro de 1740. Carta do provedor-mor da Fazenda Real Luís Lopes Pegado Serpa ao rei D. João V comunicando a proposta que fez sobre os emolumentos que pretendia levar juntamente com os seus oficiais pelas visitas das embarcações que vão para a Costa da Mina e mais diligências e exames de que é encarregado por determinação da lei que proíbe a extração de ouro para a referida Costa. AHU_ACL_CU_005, Cx. 70, D. 5892.

⁶²⁵ Idem.

⁶²⁶ Em relação ao comércio de escravizados e o aumento do tráfico de escravos para o Porto do Rio de Janeiro no recorte desse capítulo: 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: Ed: Unesp, 2014.p. 35. Sobre a história marítima nos portos do Brasil, consultar: RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2005.; SILVA, Luiz Geraldo. *A Faina, A Festa e o Rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas, SP: Papirus, 2001.p. 56-60.

Sobre propinas dos oficiais da alfândega consultar: NADER, Hylo. *A Alfândega da cidade do Salvador Bahia de Todos os Santos: da criação ao primeiro contrato a dízima no Setecentos (1549-1722)*. p. 347-357. In: DIAS, Thiago; MICHELI, Marco Volpini (Orgs.). *Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX*. 1. Ed. São Paulo: Alameda, 2020.

Além do lucro direto, havia toda a cadeia que rodeava o porto de desembarque, que ganhava com serviços relacionados ao tráfico negreiro: as embarcações pequenas que ajudavam no deslocamento, o aluguel das casas, os prédios da rua da senzala, os intermediários da venda dos lotes recém-chegados. De modo que se torna dificultoso esmiuçar todos os detalhes que englobavam esse complexo e nefasto comércio.

Diante disso, deter-nos-emos à perspectiva institucional, visto que nosso ângulo de visão compreende as instituições fiscalizadoras e tributárias desse comércio, incluindo-se os comerciantes como despachantes alfandegários. Também por isso, não adentraremos nos debates historiográficos em torno do comércio transatlântico de escravizados e do comércio negreiro em suas dimensões lucrativa, de agenciamento e de montagem da empresa escravista.

A preocupação expressa na chegada ao porto, era de que o desembarque fosse rápido. Pois, quanto maior o tempo dentro da embarcação, maior a mortalidade de cativos, o que já era bem entendido pelos oficiais fazendários e hoje pela historiografia.⁶²⁷ Segundo o provedor-mor da Fazenda Real Luís Lopes Pegado Serpa, caso o desembarque não fosse acelerado, os escravizados vindos da Costa da Mina entrariam a “banzar com os seus ritos gentílicos”,⁶²⁸ o que demonstra um sofrimento infligido às pessoas em processo de escravização.

O termo “banzar” foi descrito de duas formas. A primeira, referente a uma tristeza, depressão profunda que o escravizado passava de saudade da sua terra e da sua sociedade.⁶²⁹ Sabemos que o processo de ser escravizado significa uma morte social do sujeito, segundo Orlando Patterson, a condição de escravidão era uma “permuta condicional” em relação à morte da pessoa escravizada. O escravizado que é comprado pelo senhorio do navio, através do mestre ou capitão da embarcação, realizava um “resgate” daquela pessoa. O que era comprado, de fato, era a vida do escravo e a decisão sobre sua morte.⁶³⁰

A segunda forma é derivada da linguística na qual a definição de “banzar”, que é a redução da palavra “balançar” do galego português, por queda desse L entre vogais.

⁶²⁷ Em relação ao desembarque na capitania do Rio de Janeiro, consultar: CAVALCANTI, Nireu Oliveira. O comércio de escravos novos no Rio setecentista. In: Florentino, Manolo (Org.). *Tráfico, Cativo e Liberdade*. Rio de Janeiro, séculos XVIII-XIX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 15-78.

⁶²⁸ AHU_ACL_CU_005, Cx. 70, D. 5892. Gustavo Acioli e Maximiliano Menz propõem um significado para o termo banzo, sendo uma cesta de mercadorias com produtos de diversas procedências. No entanto, nessa documentação, essa explicação não se aplica para a interpretação dessa fonte. ACIOLI, Gustavo; MENZ, Maximiliano M. *Resgate e Mercadorias: Uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)*. Afro-Ásia, 37 (2008). p. 50-53.

⁶²⁹ FREYRE, Gilberto Freire. *Casa Grande e Senzala*. São Paulo: Global, 2004.

⁶³⁰ PATTERSON, Orlando. *Escravidão e Morte Social: Um estudo comparativo*; tradução Fábio Duarte Joly. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 2008. p. 24.

Significando, assim, “ficar tonto”. Podendo ser esta uma interpretação para a preocupação do Provedor. Os cativos começarem a morrer por causa da tontura que o tempo demasiado dentro do navio poderia causar ou, talvez que seus “ritos gentílicos” possam acarretar. Pois se fala em “banzar com seus ritos gentílicos” e que isso levaria à morte.⁶³¹

Dentro da embarcação, a decisão sobre a vida dos cativos estava nas mãos do capitão e do mestre dos navios, que cometiam atrocidades ao atravessar o Atlântico. Este trajeto e as suas condições eram fatores definitivos na vida ou morte dos escravizados. Seja por sua saúde, sua resistência, bravura ou resiliência, os perigos no mar eram reais e comuns. O terror e a violência era uma constante sobre os escravizados e a tripulação de um navio negroiro.⁶³²

É de se imaginar que o cheiro de morte exalasse por todo o Porto do Recife com a chegada de uma embarcação. Então, por procedimento padrão, pequenas embarcações⁶³³ iam até os navios, em duas visitas: os oficiais da saúde e os da Alfândega.⁶³⁴ Verificava-se o número de vivos e de mortos, os descaminhos, os contrabandos e demais crimes que pudessem ser cometidos dentro de uma embarcação.⁶³⁵

Em seguida, buscava-se pelos doentes e pelos sem saúde que pudessem comprometer os demais escravizados e o povo do Estado do Brasil. Os doentes, nesse período, ficavam dentro das embarcações em Pernambuco, até a criação da quarentena de Santo Amaro, mais tardiamente. Após essas visitas, era o momento de ir até a Alfândega levar os livros das carregações para a sala da conferência. Tais livros serviam como um registro particular, que era feito especificamente para aquela viagem, com os detalhes da carga levada, despachada pela Provedoria e de como essa carga foi transacionada na costa africana.⁶³⁶

Era exatamente esse processo que era fiscalizado pela Provedoria e pela Alfândega. A Provedoria liberava a carga e as mercadorias que poderiam ser levadas para esse comércio,

⁶³¹ Agradeço a Profa. Amanda Lucy pela explicação em torno do termo através da linguística.

⁶³² REDIKER, Marcus. *O Navio negroiro: Uma história humana*. Tradução: Luciano Vieira Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

⁶³³ Essas pequenas embarcações poderiam ser sumacas para cabotagem, barças, catraios entre outras embarcações utilizadas para pequenos trajetos. Para mais informações, consultar: MELLO, Evaldo Cabral de. A Aparição da sumaca(2). In: MELLO, Evaldo Cabral de. *Um imenso Portugal: História e historiografia*. São Paulo: Ed. 34, 2002, p. 189.

⁶³⁴ A visita da saúde era feita pela Câmara do Recife e a visita da Alfândega pelos oficiais dessa instituição. A visita da saúde vai passar, no século XIX, a ser feita pela instituição da Provedoria da Saúde. Para mais informações sobre essa última instituição, consultar: CARVALHO, Marcus J. M. de Carvalho; ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle De Biase. *Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831*. Almanack. Guarulhos, n.12, p.44-65. Acessado em 20 de março de 2019, In: <http://www.scielo.br/pdf/alm/n12/2236-4633-alm-12-00044.pdf>.

⁶³⁵ AHU_ACL_CU_005, Cx. 70, D. 5892.

⁶³⁶ Idem.

como o tabaco, bebidas, tecidos importados e o que mais fosse permitido. Sendo conferido e liberado o livro com a carga. A provedoria também fiscalizava o comércio indiretamente, nessa etapa, com a ajuda da superintendência do tabaco.⁶³⁷

Na chegada de um navio negreiro, a Alfândega buscava fiscalizar os livros da carga, conferindo a quantidade levada e despachada legalmente na Provedoria, em cada viagem, conferindo como foram comprados na Costa. Existia, pois, uma média de escravos que poderiam ser comprados com aqueles gêneros. A lógica desse sistema fiscal era igual à dos homens de negócio,⁶³⁸ segundo a qual compreendia-se duas formas de contabilizar os escravizados: em fazendas ou em espécie (pessoa), podendo-se contabilizar das duas formas simultaneamente.⁶³⁹

Os escravos contabilizados em fazendas eram calculados através dos valores que valiam as mercadorias levadas, sendo 100\$000 réis o valor contabilizado por um escravo “importado”. Porém, quando encontramos esse cálculo sendo feito em espécie, considera-se a variação da “qualidade” do cativo comprado. Logo, encontramos uma variação unitária entre 120\$000 e 150\$000 réis.⁶⁴⁰ Ainda assim, contabilizando-se em fazendas e em espécie simultaneamente, torna-se a cobrar pela lógica das fazendas, de 100\$000 réis por escravizado.⁶⁴¹

Encontramos esses conceitos sendo desvendados através de um documento produzido pelos comerciantes baianos, a pedido de um desembargador da Relação da Bahia, para demonstrar os prejuízos dos ataques dos holandeses e outras nações na Costa da Mina aos comerciantes baianos nos anos de 1714, 1715 e 1716. Eles afirmavam que os prejuízos vivenciados pelos navios de Pernambuco e Rio de Janeiro não tinham sido contabilizados, mas que também eram grandes.⁶⁴² Cogitamos que essa forma de contagem era igual entre os três principais portos do Brasil. Segue o fragmento da fonte:

⁶³⁷ Sobre a superintendência do tabaco, consultar: LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: Tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco: (1654-1760)*. São Paulo: USP, 2008. Tese de Doutorado.

⁶³⁸ Nossa interpretação é calcada nas informações feitas pelos homens de negócio da Bahia sobre os ataques dos holandeses às embarcações da Bahia na Costa da Mina, nos anos de 1714, 1715 e 1716. Bahia, 22 de agosto de 1717. Carta do vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa em resposta a provisão referente aos roubos que fazem os holandeses e outras nações da Europa aos navios que vão resgatar escravos na Costa da África. AHU_ACL_CU_005, Cx. 11, D.943.

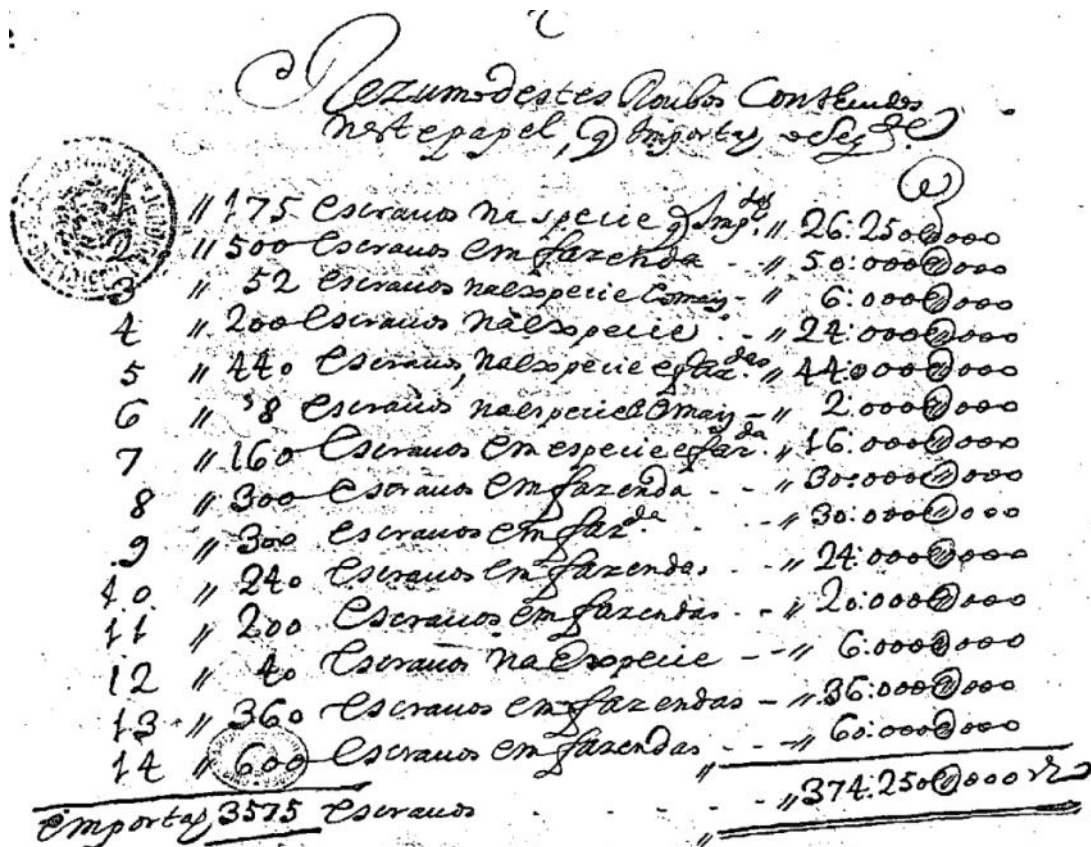
⁶³⁹ Idem.

⁶⁴⁰ Idem.

⁶⁴¹ Idem.

⁶⁴² “Não falamos nesta relação dos roubos feitos às embarcações de Pernambuco, e Rio de Janeiro que também são grandes, por não termos cabal no tocante para se averiguar a quantidade”. AHU_ACL_CU_005, Cx. 11, D.943.

Figura 15: Escravos em espécie, escravos em fazendas e escravos, na espécie e fazendas (1717).



*Summa destes Roubos Contados
nesta papel, 9 Agosto, 1717*

1	175	Escravos na espécie	26.250\$000
2	500	Escravos em fazenda	50.000\$000
3	52	Escravos na espécie	6.000\$000
4	200	Escravos na espécie	24.000\$000
5	440	Escravos na espécie	44.000\$000
6	38	Escravos na espécie	2.000\$000
7	160	Escravos em fazenda	16.000\$000
8	300	Escravos em fazenda	30.000\$000
9	300	Escravos em fazenda	30.000\$000
10	240	Escravos em fazenda	24.000\$000
11	200	Escravos em fazenda	20.000\$000
12	40	Escravos na espécie	6.000\$000
13	360	Escravos em fazenda	36.000\$000
14	600	Escravos em fazenda	60.000\$000
Importa 3575 Escravos			374.250\$000

Referência: Bahia, 22 de agosto de 1717. Carta do vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa em resposta a provisão referente aos roubos que fazem os holandeses e outras nações da Europa aos navios que vão resgatar escravos na Costa da África. AHU_ACL_CU_005, Cx. 11, D.943

Os comerciantes afirmavam que as perdas pelos ataques holandeses eram muito significativas e que a Coroa estava sendo prejudicada, não somente pela falta de escravizados para suas lavouras, mas em relação à arrecadação desse comércio.⁶⁴³ Nas palavras dos negreiros da Bahia, o número de escravizados roubados foi de 3.575 e o valor em réis perdido foi de 347:250\$000 réis.

Eles argumentavam sobre os prejuízos na arrecadação dos das Minas Gerais, fossem de entrada ou de saída, conforme trecho:

E os direitos deles [escravos] a sua majestade que Deus guarde a razão de 3\$500 réis como pagam nas Alfândegas do Brasil importam doze contos quinhentos e doze mil réis e os que fossem capazes de irem para as Minas do

⁶⁴³ Diversos trabalhos historiográficos discutem sobre os ataques dos holandeses aos navios portugueses. VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos*. Dos séculos XVII a XIX, Corrupio, 1987. LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2008. LAW, Robin. *The Slave Coast of West Africa 1550-1750: The impact of the Atlantic slave trade on African Society*. (Oxford Studies in African Affairs.) XII, 376 pp. Oxford: Clarendon Press, 1991.

ouro haviam de pagar de despacho 4\$500 réis cada um que importaria muito grande cabedal.⁶⁴⁴

Notamos, com isso, que os comerciantes sabiam exatamente quais eram os custos tributários sobre esse comércio e que os valores arrecadados pela Coroa não eram ínfimos. O prejuízo aos cofres da Fazenda Real era maior do que 12:000\$000 contos de réis na Alfândega da Bahia, sem contar com o direito de saída que era arrecadado pela Provedoria da Fazenda Real, de 4\$500 réis, e os das outras capitanias nesse momento.⁶⁴⁵

Os ataques dos holandeses ao comércio na Costa da Mina foram tema de diversas discussões historiográficas. Porém, pesquisas colocando os prejuízos em uma perspectiva fiscal ainda são escassas. O modo como esse comércio era realizado e os diversos problemas em torno do tráfico já foram expostos, no entanto, a compreensão do aparato tributário português e sua aplicação ao sistema escravista no Novo Mundo ainda não tinha sido discutida. Assim como também carecia de análise a introdução do sistema escravista no Novo Mundo e a participação da Alfândega como um instrumento de manutenção e reforço desse sistema, através do ordenamento social e da transformação do escravizado em um produto tributado, marcado e fiscalizado através do controle sobre os corpos recém-chegados ao Brasil.⁶⁴⁶ O que torna nossa tese uma nova perspectiva de exame sobre os diversos prismas, a qual a escravidão pode ser estudada, indiretamente, através das instituições fiscais.

Por isso, não há como negar que a sociedade colonial e suas instituições foram criadas através dos indivíduos que compartilhavam da mesma lógica escravista das Américas.⁶⁴⁷ Esta, por sua vez, passou por profundas mudanças entre os séculos XVI e XVIII, dando à escravidão uma perspectiva mais ampla e globalizada. Mas, segundo Blackburn, o caráter racial da escravidão no Novo Mundo foi inventado por comerciantes e colonos europeus e com pouca interferência de funcionários do estado.⁶⁴⁸ Talvez, tal premissa se adeque aos sistemas escravistas das colônias não portuguesas, que demoraram mais tempo para criar/transferir um sistema tributário adaptado ao comércio de cativos.⁶⁴⁹ Para a realidade da colônia portuguesa do Brasil, conforme apontado anteriormente, os oficiais régios interferiam na classificação dos escravizados e essa interpretação influenciou no caráter racial da escravidão.

⁶⁴⁴ AHU_ACL_CU_005, Cx. 11, D.943.

⁶⁴⁵ Idem.

⁶⁴⁶ BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no Novo Mundo: do Barroco ao moderno, 1492-1800*. Rio de Janeiro: Record, 2003, p. 23.

⁶⁴⁷ ELIAS, Norbert. *A sociedade dos indivíduos*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.

⁶⁴⁸ BLACKBURN, Robin. op. cit., p. 25.

⁶⁴⁹ Idem.

Era uma sociedade hierarquizada, construída por diversas forças e camadas sociais, o oficialato régio tinha muita influência e interferência na construção e segregação dos corpos escravizados. Semelhante ao praticado nos livros de batismo, os registros eram feitos costumeiramente por “ordem vocal”, e simplificado nos registros alfandegários. Sendo poucos os fragmentos em arquivos portugueses. Sabemos que o caráter racial do escravismo no Novo Mundo vai além da escravidão africana e que esse sistema perpassa todas as etnias: brancos, índios, negros, pardos, mulatos etc.. Classificações múltiplas, derivadas da mestiçagem das cores que construíram a sociedade brasileira.⁶⁵⁰ No entanto, não pretendemos trazer essa discussão para esse capítulo.

Buscamos compreender como os corpos dos escravizados eram usados como instrumento de desumanização do sujeito, transformando-o em uma mercadoria viva, como gado. Os escravizados eram submetidos a uma lógica mercantil que marcava seus corpos com violência brutal. Uma violência calcada na manutenção do sistema escravista, que separava, ainda na África, os homens que eram livres dos que já teriam virado mercadoria através da marca em seus corpos ou de outras características físicas (como ter um umbigo grande e o estado de precariedade física).

Segundo Stephanie Smallwood, existia um estereótipo das pessoas escravizadas no litoral africano, certo padrão de olhar ou comportamento inquieto de fuga ou, talvez, indícios físicos de que aquele corpo foi acorrentado, algo que acenderia o sinal de alerta da população que vivia cotidianamente nos portos do comércio transatlântico de escravizados na Costa da Mina. E, por esse motivo, um negro seria facilmente “reescravizado” e revendido para seus primeiros compradores.⁶⁵¹

Mariana Candido, em seu estudo sobre Benguela, explorou a ideia de um estereótipo de pessoas escravizadas, afirmando que existia uma vulnerabilidade sobre as pessoas negras livres que tiveram que lutar para provar sua liberdade através de testemunhas e de um tribunal, para evitar a escravização de pessoas livres. Ela narra o caso de carregadores de mercadorias que

⁶⁵⁰ Sobre essa temática existe uma longa historiografia brasileira, Consultar: FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mocambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano*. Rio de Janeiro: Record, 1990. PAIVA, Eduardo França. *Escravidão e universo cultural na colônia: Minas Gerais, 1716-1789*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2ª ed. 2006; PAIVA, Eduardo França. *Por uma História Cultural da Escravidão*, da presença africana e das mestiçagens. Revista de História e Estudos Culturais, v. 6, n. 3, ano VI, jul./ago./set. 2009. PAIVA, Eduardo França. *Dar nome ao novo: uma história lexical das Américas portuguesa e espanhola, entre os séculos XVI e XVIII* (as dinâmicas de mestiçagem e o mundo do trabalho). 2012. Tese de Professor Titular em História do Brasil apresentada ao Departamento de História da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2012.

⁶⁵¹ SMALLWOOD, Stephanie E. *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora*. Cambridge: Harvard University Press, 2007.

foram cedidos pelo soba *Mbailundu* para transportarem as mercadorias do comerciante António José. Ao final do transporte e negociações, o comerciante vendeu os carregadores como escravos para um outro mercador, que os enviou para Luanda. Através desse caso, a historiadora expõe a frágil distinção entre livres e escravos. Quanto mais distante de sua comunidade, maior seria o risco de escravização ilegalmente.⁶⁵²

Sobre o processo de transformação do escravizado africano em “*commodities*”, a historiadora norte-americana Smallwood, em seu livro *Saltwater Slavery*, descreve que foi o sistema contínuo de violência exercido pelos vendedores africanos e pelos compradores europeus que criaram um disfarce distorcido de mercadoria humana para o mercado.⁶⁵³ Era uma morte social do sujeito. Submetido, através da violência física e psicológica, a um nível de sujeição, para muitos insuportável, tanto é que havia luta e resistência ao sistema escravista.⁶⁵⁴

Nesse capítulo, elencamos detalhes desse comércio, em uma perspectiva alfandegária, demonstrando o papel dessa instituição portuguesa no comércio transatlântico de escravizados. Emergindo a dor e o sofrimento de milhares de pessoas que sobreviveram à travessia Atlântica. Buscaremos, ainda, compreender como aconteciam os caminhos para a fiscalização dos navios que chegavam ao Porto do Recife na primeira metade do século XVIII.

No primeiro item, analisaremos a historiografia sobre o comércio de escravos para Pernambuco e discutiremos como funcionou a alfândega dos escravos. No segundo item, discorreremos sobre as marcas à ferro feitas nos escravizados e visitando a historiografia relativa ao tema. Por último, analisaremos o caso do navio Nossa Senhora da Natividade, que chegou ao Porto do Recife sem mestre, no início da década de 1720, evento que favoreceu a nossa compreensão sobre o funcionamento da alfândega dos escravos de Pernambuco.

5.1 OS CAMINHOS DOS ESCRAVOS DENTRO DA ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO DURANTE O COMÉRCIO LIVRE (C. 1722-C. 1750)

Quando uma embarcação era arqueada na capitania de Pernambuco, para ir aos portos africanos, seu senhorio deveria pedir autorização ao provedor da Fazenda ou ao ouvidor que, com o auxílio de outros oficiais, tirava as medidas das toneladas da embarcação para definir a

⁶⁵² CANDIDO, Mariana P. *An African Slaving Port and the Atlantic World*. Benguela and Its Hinterlands. Nova York: Cambridge University Press, 2015. p. 215-216.

⁶⁵³ Ibid. p. 34. “Only by ceaseless replication of the system’s violence did African sellers and European buyers render captives in the distorted guise of human commodities to market.”

⁶⁵⁴ Idem. PATTERSON, Orlando. op. cit., 2008.

quantidade que deveria ser de produtos da terra⁶⁵⁵ (escravos em fazendas). De acordo com essa análise, o quantitativo de cativos que poderiam ser trazidos era estabelecido. Observe-se que, saindo de Pernambuco, as embarcações seguiam viagem por um tempo estimado de 35 a 70 dias, dependendo do trajeto. As viagens de Pernambuco à Angola duravam aproximadamente 35 dias; saindo da Bahia, seriam 40 dias; e partindo do Rio de Janeiro, em torno de 50 dias. As viagens com destino à Costa da Mina eram as mais demoradas, durando cerca de 70 dias.⁶⁵⁶

Após a análise das toneladas a serem embarcadas, as autoridades da Fazenda Real deveriam preencher um livro para a embarcação. Nele eram registrados os produtos que o navio embarcaria e seriam deixados espaços em branco para serem preenchidos pelo escrivão da carregação, que registrava a carga viva durante a viagem. Outro livro também era entregue ao capitão do navio, o livro dos mortos, no qual eram registrados os escravos que não resistiam à travessia. Além dos dois livros, deveria ser entregue uma certidão para ser apresentada no porto de chegada.⁶⁵⁷

Essas medidas eram tomadas para evitar que os descaminhos dos direitos fossem realizados, pois havia a prática comum de “tirar por alto” (expressão cunhada na época para o ato de desviar os tributos dos seus respectivos produtos).⁶⁵⁸ Por serem os cativos um dos tipos

⁶⁵⁵ Açúcar, tabaco, cachaça, farinha [...]. Essa reflexão tiramos dos diversos documentos consultados, entre eles a arqueação das três embarcações, despachadas no Porto do Recife por José Vaz Salgado, como fiador de José Torres, senhorio do navio, que despachou rolos de tabaco em Pernambuco, foi à Costa da Mina carregar de escravos e depois vendeu no porto do Rio de Janeiro. O José Torres teve problemas com a questão do pagamento do donativo sobre as cabeças de escravos que seriam trazidas e foi obrigado a pagar fiança desse imposto, antes mesmo de sair da capitania de Pernambuco. O que corrobora com a explicação para esse procedimento. Ant. 23 de março de 1734. Requerimento de José Torres, por seu procurador, ao rei [D. João V], pedindo restituição imediata do valor devido por José Vaz Salgado, referente ao donativo da entrega da carga de escravos da Costa da Mina. AHU_ACL_CU_015, Cx. 46, D.4132.

⁶⁵⁶ Recife, 17 de agosto de 1685. CARTA do [ouvidor da capitania de Pernambuco], Dionísio de Ávila Vareiro, ao rei [D. Pedro II], pedindo que se envie os arcos para se fazer as arqueações dos navios negreiros na melhor forma da lei. AHU_ACL_CU_015, Cx. 13, D. 1340. Esse documento fala das visitas e lotações das embarcações vindas de Angola e Guiné e da necessidade dos arcos para fazer as contagens mais adequadamente. Caso fosse desobedecido as leis que regimentavam esse comércio, pela lei das arqueações o mestre ou capitão do navio poderia sobre punições, como por exemplo o caso do capitão do Navio São Jorge e Almas que trouxe mais cativos que o da tonelagem do navio da Costa da Mina. Ant. 17 de setembro de 1725. Requerimento do capitão do navio São Jorge e Almas, Marcos Gomes da Silva, ao rei [D. João V], pedindo reforma do tempo para aguardar as diligências resultantes de sua infração por ter trazido escravos da Costa da Mina além do disposto em seu alvará de arqueação. AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2979. Arquivo Público Jordão Emereciano (APEJE), no fundo Ordem Régias n. 04. Cópia da lei das arqueações de 1684.

⁶⁵⁷ Anais da Biblioteca Nacional, 1906.p. 213.

⁶⁵⁸ Recife, 20 de agosto de 1725. CARTA do juiz de fora da capitania de Pernambuco, Antônio da Cunha e Teixeira, ao rei [D. João V], denunciando as negociações de tabaco e fazendas de Macau realizadas pelo ex-ouvidor da dita capitania, Fernando Luís Pereira. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2953.

de “carga” mais difíceis de se explicar em sua dimensão fiscal, principalmente para Pernambuco, são poucos trabalhos que se debruçam sobre esse comércio em Pernambuco no Setecentos.

A tese de Gustavo Acioli é o marco para a historiografia referente ao tema no Pernambuco do século XVIII. E mais recentemente, foi defendida a dissertação de Wildson Silva, sobre os capitães de navios negreiros de Pernambuco. Silva demonstra ser mais fácil, na Capitania de Pernambuco, a ascensão de capitão de navio a senhorio e comerciante negreiro, do que na Capitania da Bahia, que possuía uma concorrência maior entre os capitães e mestres de embarcações, o que dificultava a ascensão social.⁶⁵⁹

A dissertação de Azevedo e a dissertação de Stabem também contribuem para essa discussão, a primeira com o foco nos contratadores dos escravos e a segunda sobre os negócios de Pernambuco com a Costa da Mina.⁶⁶⁰ Sobre essa última, questionamos a hipótese lançada em relação a se marcar os cativos pela Alfândega de Pernambuco.⁶⁶¹ A historiadora afirmou que “antes de vendê-los no Rio de Janeiro e no Recife, os Capitães dos navios gastavam ainda 195 réis para marcar cada cativo nas alfândegas e ainda mais 200 réis por cada tanga entregue para os escravos no desembarque”.⁶⁶² Discordamos apenas da narrativa sobre o procedimento de marcação, pois não encontramos subsídios documentais que comprovem a prática.

A propósito da logística de tributação nas viagens, podemos citar que, em uma viagem, por exemplo, para Ajudá, em 1756, retornando a Pernambuco, com uma parada na Ilha do Príncipe, tributava-se duplamente: pelas alfândegas da Ilha do Príncipe e Pernambuco. Mas em cada uma das alfândegas se cobrava um tributo específico, o direito de 3\$500 réis por cabeça, na primeira, e o direito de alfândega para a Fortaleza de Ajudá, de 1\$000 réis por cabeça de escravo, na segunda.⁶⁶³

⁶⁵⁹ SILVA, Wildson Félix Roque da. *Capitaneando em rotas atlânticas: atuação dos capitães de navio nas fainas do comércio negreiro, Pernambuco, século XVIII*. Programa de pós-graduação em História UFRPE. 2020. Sobre os capitães negreiros da Bahia, consultar: SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *Perseguidores da espécie humana: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011.

⁶⁶⁰ STABEM, Ana Emília. *Negócio dos escravos: o comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*. Dissertação apresentada na pós-graduação em História da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2008.

⁶⁶¹ Idem.

⁶⁶² STABEM, Ana Emília. op. cit.. 2008. p. 70. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João, sobre a arrematação do contrato do direito dos escravos que vem da Costa da Mina para capitania de Pernambuco. A H.U. - PE, caixa 53, documento 4656, Lisboa, 21 de abril de 1739.

⁶⁶³ Em alguns momentos, esse tributo foi cobrado erroneamente no valor de 1\$200 réis. Discutiremos mais detalhadamente sobre isso no próximo capítulo. Ant. 1756. RELAÇÃO das despesas com tabaco, aguardente, praças e direitos a serem pagos na ilha do Príncipe e de que um navio negreiro necessita para ir à Costa da Mina

Então, se uma embarcação conseguisse vir direto para Pernambuco, esses dois tributos seriam cobrados pela Alfândega de Pernambuco. No entanto, caso já tivessem parado em alguma ilha atlântica, como São Tomé ou Príncipe, para manutenção ou abastecimento de víveres, já seria tributado o direito dos escravos, de 3\$500 réis por “peça da Índia”.⁶⁶⁴ Que entrariam na lista de despesas de uma embarcação que fosse comercializar na costa africana.⁶⁶⁵

Quando chegasse ao porto final, que no nosso exemplo seria o Porto do Recife, a embarcação teria que passar por uma “visita da saúde e alfândega”, dentro dos navios ou em um outro local próximo ao porto. Acreditamos que essa visita acontecia dentro da embarcação, visto ser prioridade separar os escravos doentes dos escravos saudáveis.⁶⁶⁶

Além de pagarem esses direitos, os responsáveis pela carga pagariam pelas marcas, que eram feitas em solo africano e que acreditamos que fosse uma forma de certificar a propriedade do escravo. Na lista de despesa da embarcação não aparece o nome. O valor por marca cobrado na alfândega, foi de 195 réis por cabeça, e considerando-se o número de 600 cativos, desprende-se o valor de 117\$000 réis.⁶⁶⁷ Esse valor era correspondente ao registro da marca (desenho) na Alfândega e não uma marcação da Alfândega, como Ana Stabem defende em sua dissertação.⁶⁶⁸

Além dessas tributações, existia um custo de 200 réis para “vestir” minimamente os escravizados com “Tangas”.⁶⁶⁹ Como os escravizados deveriam vir em um estado deplorável, chegando ao porto final, eles deveriam também ser minimamente alimentados e registrados, um gasto maior do que o próprio registro da marca na Alfândega.⁶⁷⁰

Sobre o significado de “tanga” não encontramos nenhum significado referente à vestimenta no dicionário de Raphael Bluteau. No entanto, no dicionário de Antonio de Moraes Silva, encontramos o termo sendo utilizado na Ásia portuguesa, como: “[...] a peça de pano,

tráfico de escravos. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx.82, D.6867. Trataremos mais detalhadamente nos próximos capítulos dessa tese, sobre os tributos.

⁶⁶⁴ Idem.

⁶⁶⁵ Idem.

⁶⁶⁶ Idem.

⁶⁶⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6867. Só aparece marcação para a década de 1748. Esse valor confere com a multiplicação dos 600 cativos a 195 réis cada um.

⁶⁶⁸ Idem. STABEN, Ana Emília. op. cit.. 2008. p. 70.

⁶⁶⁹ Idem. Encontramos indícios de que o tecido utilizado para fazer as “tangas” eram as peças de zanga. Para se produzir cem tangas, eram necessárias duas peças de zanga, que custavam 11\$400 réis. Recife, 12 de novembro 1758. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx.87, D.7129.

⁶⁷⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6867.

com que os negros se encacham, e cobrem as partes vergonhosas da cintura até o joelho”.⁶⁷¹ Sendo bem próxima a interpretação atual do termo.

O documento que acabamos de analisar não está datado. Contudo, anexa a ele, temos outra relação de despesas de um navio que foi comercializar na Costa da Mina, em 1738, levando 3.000 mil rolos de tabaco, “segundo a lei que ultimamente veio a este respeito”.⁶⁷² Nessa outra relação, aparecem novamente os direitos de 3\$500 réis sendo pagos na Ilha do Príncipe, pelo quantitativo de 189 escravos, que renderam 661\$500 réis. Além dos pagamentos dos tributos, na escala foram feitos o abastecimento de víveres e os refrescos.⁶⁷³

Em relação às despesas em Pernambuco, aparecem novamente os direitos de alfândega para a fortaleza de Ajudá, que foram de 189\$000 réis para os 189 escravizados. No entanto, surgem novamente os valores pagos pelas marcas na Alfândega de Pernambuco, da seguinte forma: além dos valores pagos “para as marcas na Alfândega a 195 réis”,⁶⁷⁴ as quais renderam o valor de 36\$855 réis. Percebemos que a discriminação é *para* as marcas na Alfândega e não *pela* marca da Alfândega, sendo uma questão interpretativa, visto que o valor deveria ser pago pelo desenho delas. As tangas aparecem novamente com o mesmo custo de 200 réis cada, valor superior ao desenho da marca.⁶⁷⁵

A grande questão desse preço das marcas da Alfândega é a interpretação para os valores. Mas, como já expusemos no capítulo 2, existia um oficial específico para realizar as anotações das marcas, o escrivão da alfândega e almoxarifado. A sua função era a de atuar no despacho das embarcações que chegassem da Costa Africana e, nos momentos sem esses navios no porto, servir como escrivão do tesoureiro da alfândega da dízima, auxiliando nas prestações de contas dos devedores ao fisco real, além de ser o responsável por guardar o Foral da Alfândega.⁶⁷⁶

O funcionamento tributário da Coroa portuguesa era diferente do da Coroa hispânica. Em Cuba, cobrava-se um valor e fazia-se uma marca no corpo do escravizado para registrar o

⁶⁷¹ SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da língua portugua*. Volume 2, 1789. p. 754. Acessado no dia 04/07/2018, In: <http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/dicionario/2/tanga>

⁶⁷² AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6867.

⁶⁷³ Idem. Também ficou exposto na documentação que foram feitos consertos de dois tanoeiros, foram pagos alguns oficiais e dois barbeiros.

⁶⁷⁴ Idem.

⁶⁷⁵ Idem.

⁶⁷⁶ Recife, 20 de fevereiro de 1751. Requerimento do capitão Antônio José Brandão ao rei D. José I, pedindo provisão concedendo licença para poder resgatar escravos em Benguela negociar em qualquer porto do Brasil Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 71, D. 6001. F. 0173. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco. Recife, 26 de agosto de 1725. CARTA do juiz de fora da capitania de Pernambuco, Antônio da Cunha Teixeira, ao rei [D. João V], sobre a ida para o Reino das filhas do ex-Provedor dos Defuntos e Ausentes da dita capitania, Jacinto Coelho de Alvarenga, preso por ter feito cobrar quantias. AHU_ACL_CU_015, Cx.32, D. 2971.

pagamento do tributo,⁶⁷⁷ com um carimbo da Fazenda Real. Não identificamos essa prática em outros documentos que façam referência ao mencionado valor, na Alfândegas de Pernambuco, sem ser nessa “simulação” para a construção de uma companhia de comércio para a Costa da Mina”.⁶⁷⁸ E esse era um “modelo”, um exemplo “perfeito” para a criação da companhia, portanto, devemos desconfiar de sua elaboração.⁶⁷⁹

Através das nossas investigações, conseguimos encontrar o texto que deu base à segunda relação de gastos, o qual é baseado no documento da viagem da Galera de José de Freitas Sacoto para a Costa da Mina. Nele, repetem-se os valores e até mesmo a caligrafia. Porém, com algumas omissões muito significativas em relação ao envio de ouro, feito na viagem da carregação encontrada nas caixas da Guiné. Porém, os preços para as marcas na alfândega, a 195 réis são previstos para a viagem a Pernambuco nas duas listas. Observamos que não era uma única marca, mas era para as marcas na Alfândega.⁶⁸⁰

Até o presente momento, sabemos que, em Angola, mais especificamente na Provedoria de Angola e na Fortaleza de Benguela, marcavam-se os escravizados cujos direitos foram pagos naquela Provedoria, com um sinal de cruz no peito direito.⁶⁸¹ No entanto, naquela possessão, existia um oficial régio específico para esse feito, o marcador real dos escravos, que recebia “vinte e cinco de prata, sem outros percalços alguns”, por cada marcação feita nos escravizados, ou dois vinténs.⁶⁸² Infelizmente, nenhuma outra referência sobre o pagamento em relação à marcação feita nas alfândegas da Ilha do príncipe ou de São Tomé foi encontrada, nem na Alfândega de Pernambuco. Também não localizamos o ofício de “escrivão da feitoria e marcador dos escravos” sem ser no Reino de Angola.

⁶⁷⁷ FERREIRA, Lúcio Menezes; CORZO, Gabino La Rosa. *Símbolo não escolhido*: arqueologia das marcas à ferro em escravos de Cuba. Págs. 129-148. In: AGOSTINI, Camila (Org.). *Objetos da Escravidão*: abordagens sobre a cultura material da escravidão e seu legado. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013. 1º edição.

⁶⁷⁸ Tema debatido e detalhado pelo historiador Gustavo Acioli em sua tese. LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico*: Tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco: (1654-1760). São Paulo: USP, 2008. Tese de Doutorado. Pág. 47,48,60-68.

⁶⁷⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6867.

⁶⁸⁰ Post. 24 de janeiro de 1753. Arquivo Histórico Ultramarino_ São Tomé. Caixa 8, Doc. 100. Agradeço à Prof. Dra. Suely Almeida por ter cedido essa documentação.

⁶⁸¹ FERREIRA, Roquinaldo. A. *Cross- Cultural Exchange in the Atlantic world: Angola and Brazil during the era of the slave trade*. New York: Cambridge University Press, 2012, p. 122. Explica que o termo “Karimu”, no idioma quimbundo significa “marcar”. CANDIDO, Mariana. *An African slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland* e-book Kindle, posições 1186-1191. Explica que se marcava, em Angola, nas cerimônias de vassalagem.

⁶⁸² Angola, 18 de abril de 1641. Consulta do Conselho da Fazenda ao rei [D. João IV] sobre a nomeação de pessoas para servir nos ofícios de escrivão da feitoria e marcador dos escravos de Angola, por tempo de seis anos, sendo candidatos Miguel Rodarte e Bento do Rego. Arquivo Histórico Ultramarino_Angola_AHU_ACL_CU_001, Cx. 3, D. 322.

Talvez a separação dos escravos oriundos de Angola e da Costa da Mina tivesse relação com a questão da marcação já feita em Angola, separando os escravos que já pagaram os direitos naquela Provedoria dos escravos que deveriam pagar por entrada, vindo da Costa da Mina. Talvez, inclusive, a ausência dessa marcação fosse, por si só, a certeza de que se deveria pagar nas alfândegas do Brasil, antes de retirar os escravizados da vigilância dos guardas da alfândega, após os pagamentos dos fretes e direitos.

Percebemos, através da documentação consultada, que o oficial responsável por registrar todas as embarcações que entrassem com escravos no Porto do Recife era o escrivão da alfândega e almoxarifado. Era ele quem cuidava do exame dos livros de carga, registrava no livro de despacho e, posteriormente, emitia a certidão do despacho. O selador da alfândega recebia para selar as fazendas das quais se conferiam os selos trazidos da Alfândega de Lisboa e, na sequência, realizava-se a segunda selagem, sendo esse selo frio⁶⁸³ – descobrimos que na Alfândega da Bahia não se usava selo quente como nas alfândegas do Reino, pois não existia pessoa capaz de lidar com esse equipamento de controle.

Na Bahia, o Selador recebia, pelo selo de cada peça de seda ou de lã, dez réis; por cada chapéu de berganha ou pano de linho, o mesmo valor.⁶⁸⁴ E por cada escravo de Angola, Costa da Mina e Cabo Verde despachado na Alfândega, dez réis. Note-se que o valor dos selos e dos despachos dos cativos era o mesmo, sendo, portanto, o preço equiparado na Alfândega, um negro a uma peça de tecido ou um chapéu. Cogitamos, inclusive, que se seguia a mesma lógica na Alfândega de Pernambuco.⁶⁸⁵

Após sair das embarcações, serem lavados e vestidos com as tangas, cogitamos que os cativos tinham que ser levados para algum local dentro da praça do Recife e que lá seriam vigiados pelos guardas da Alfândega, até a quitação dos valores dos fretes e direitos, caso houvesse algum problema em torno dos “lotes” despachados. Os escravizados deveriam ser

⁶⁸³ O selo quente, como o próprio nome explica era utilizado nas Alfândegas do Reino, no qual era feito com auxílio do fogo para ser aplicado nas fazendas. O selo frio é a aplicação de um selo nas fazendas sem a necessidade de usar fogo, mas usual nas Alfândegas do Brasil. Segundo Lenine, “Na Alfândega colonial, existiam dois selos de cera diferentes um do outro: “um para todo pano de cor e de linho de que se deveria pagar a dízima” e “outro nas semelhantes coisas que se não deveriam pagar a dízima”. FERNANDES, Valter LENINE. *Império e Colonização: Alfândegas e Tributação em Portugal e no Rio de Janeiro (1700-1750)*. Tese de doutorado, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2019. p. 40. Para mais informações sobre selos alfandegários, consultar: SOUSA, José de. *Os Selos Alfandegários Portugueses em chumbo; Séculos XV a XIX*. 2019. Acessado, em 22 de junho 2020. In: https://www.academia.edu/39764191/Os_Selos.

⁶⁸⁴ Se fosse de pacote ou capa de fardo, o valor era de cento e sessenta réis. Bahia, 30 de setembro de 1746. Certidão do escrivão da Alfândega da Bahia Manuel Álvares Figueira, atestando que se acha penhorado o selador da Alfândega Raimundo Maciel Soares pelo que deve à Fazenda Real. de Avulsos da Bahia. AHU_ACL_CU_005, Cx. 87. D. 7116.

⁶⁸⁵ AHU_ACL_CU_005, Cx. 87. D. 7116.

levados até a ponte da Alfândega, na qual o provedor deveria conferir os problemas em torno das “crias”, suas isenções e das classificações dos escravos.

Na ponte da alfândega, os produtos eram “vistos e examinados”, averiguavam-se as marcas, se foram despachados corretamente nos livros de carga e na alfândega.⁶⁸⁶ Para ilustrar a sequência que deveria ser seguida, fizemos um organograma que mostra como funcionavam, dentro da alfândega, esses despachos dos escravizados vindos da Costa da Mina e de Angola. Vejamos:

⁶⁸⁶ O contrato que mais se aproxima do contrato dos escravos é o contrato dos vinhos e seu desembarque. Nesse contrato, controlava-se o transporte das mercadorias, de modo que podemos aproximar as entradas dos escravizados. AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646.

Figura 16: Diagrama dos despachos dos escravos dentro da Alfândega de Pernambuco, ou pelos oficiais da Alfândega de Pernambuco (1721 até 1750).



Fonte: Recife, 26 de agosto de 1725. Carta do juiz de fora da capitania de Pernambuco, Antônio da Cunha Teixeira, ao rei [D. João V], sobre a ida para o Reino das filhas do ex-Provedor dos Defuntos e Ausentes da dita capitania, Jacinto Coelho de Alvarenga, preso por ter feito cobrar quantias dos devedores sem notificação nas recitas. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

Através do diagrama, é possível perceber o procedimento de despacho de todos os escravos na alfândega. Esta, por sua vez, funcionava como uma instituição fiscal de controle, certificando a inserção de “cabeças por alto” e tentando evitar a sonegação nos despachos com vistoria às embarcações recém-chegadas.⁶⁸⁷

Assim que o navio desse fundo, receberia a visita da alfândega e da saúde, que separaria os escravizados doentes (que ficavam dentro da embarcação) dos sadios (que eram retirados e levados até a rua da senzala), após ter sido feita a lista da descarga da embarcação.⁶⁸⁸ O porto que serviria para o desembarque de cativos no Porto do Recife não seria na parte do ancoradouro, visto que, existia um porto da senzala, o local de se jogar os lastros dos navios, para não assorear o “poço” do Porto do Recife, como já expusemos. Esse porto da senzala ficava na parte posterior da Vila, próximo à ponte. Local estratégico, próximo da rua da senzala, o que facilitaria o deslocamento dos recém-desembarcados.⁶⁸⁹

Após a análise do escrivão da alfândega e almoxarifado – que faria o registro no livro de despacho informando sobre a embarcação, a quantidade de cativos trazidos, o despachante e o desenho das marcas – ele faria os bilhetes da alfândega para despachar e emitiria uma certidão do despacho.⁶⁹⁰

Se os cativos fossem de Angola, a fiscalização seria maior. Relacionavam-se os números de escravizados vivos com a lista dos mortos, especificamente dos que saíram da Provedoria de Angola. Já os escravos vindos da Costa da Mina assinariam no livro do despacho, obrigando-se a pagar os direitos e fianças dos direitos daqueles escravizados. Acrescente-se que todos os navios vindos com escravos deveriam ser fiscalizados pela Alfândega de Pernambuco.⁶⁹¹

O fator mais complexo da nossa análise é o “desaparecimento” da documentação que registrava os escravizados na primeira metade do século XVIII. Período no qual a fiscalização sobre o comércio de escravos era de alçada da Alfândega, que perdeu tal prerrogativa na segunda metade do século XVIII, para a Mesa de Inspeção.⁶⁹²

⁶⁸⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

⁶⁸⁸ Sobre isso, consultar o capítulo dois dessa tese.

⁶⁸⁹ Idem.

⁶⁹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

⁶⁹¹ Idem.

⁶⁹² O comércio de cativos deixa de ser fiscalizado pela Alfândega de Pernambuco, passando a ser atribuição da mesa de inspeção fazer essa fiscalização. Encontramos ordens régias de 1788, 1789, 1790. Através de uma ordem régia de 1789, é designado ao presidente e inspetor da mesa da inspeção do Recife que assumisse as visitas aos navios “que logo que chegassem a este porto quaisquer embarcações com escravos da Costa da África que precisassem fazer quarentena” O Juiz de fora acumulava no ano de 1790 o ofício de provedor da saúde, era quem liberava a saída da quarentena. Em 1788, o presidente da Mesa de Inspeção, que acumulava o ofício de ouvidor,

No tocante a essa Mesa de Inspeção dos escravos, para o ano de 1756, historiador Paulo Conti, em sua dissertação, encontrou o novo direcionamento em relação à sua criação. Segundo ele, a instituição deveria regular os preços dos escravos um ano depois e suas prerrogativas deveriam ser iguais às da Mesa da Inspeção da Bahia.⁶⁹³ Nas suas palavras:

O primeiro registro disso data de 1756, uma carta dos oficiais da Câmara de Itamaracá ao rei, que faz menção ao trabalho realizado pela Mesa da Inspeção na taxaão do preço do açúcar, e que uma Mesa com o mesmo tipo de ação no negócio dos escravos seria muito bem-vinda. Pela ideia dos oficiais da dita Câmara, a Mesa da Inspeção dos Escravos ficaria responsável pela fixação dos preços dos cativos, que viriam a Pernambuco pelo resgate feito diretamente pela Fazenda Real.⁶⁹⁴

Acreditamos que nesse período foi transitada a fiscalização dos escravos da alfândega para a Mesa. Sendo apenas da alçada da Alfândega de Pernambuco os direitos da dízima, posteriormente, teria sido feita a inclusão do donativo para a reconstrução da Aduana de Lisboa, em 1755. No final do século XVIII, encontramos a Alfândega de Pernambuco cobrando apenas os direitos da dízima, do donativo e dos vinhos, em 1799.⁶⁹⁵ Vejamos:

obrigava a todos que chegassem com cativos, a deixarem-nos na quarentena e, somente posteriormente, poderiam levar para vender em miúdo – e não a grosso. Recife, 9 de junho de 1800. Ofício da Junta ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a ordem para não fazer quarentena com os escravos vindos da Costa da África, e a realização de uma última que já estava estabelecida AHU_ACL_CU_015, Cx. 216, D. 14661. O historiador Conti, analisou a instalação da Mesa da Inspeção de Pernambuco. CONTI, Paulo Fillipy de Souza. *A Casa das Qualidades, Pesos e Preços: A Mesa da Inspeção do Tabaco e Açúcar de Pernambuco (1752-1777)*. PPGH -UFPE. Recife, 2016.

⁶⁹³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 216, D. 14661.

⁶⁹⁴ CONTI, Paulo Fillipy de Souza. op. cit., p. 73.

⁶⁹⁵ Recife, 18 de dezembro de 1800. Ofício do juiz da alfândega da capitania de Pernambuco, José de Pinho Borges, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar; Rodrigo de Sousa Coutinho, enviando os mapas do rendimento da Alfândega da capitania de Pernambuco nos anos de 1799 e 1800. AHU_ACL_CU_015, Cx. 222, D. 15005.

Figura 17: Rendimentos da alfândega, em 1799.

<i>Rendimento da Alfândega de Pernambuco em 1799.</i>				
<i>Meses.</i>	<i>Dixima.</i>	<i>Derivativa.</i>	<i>Subs. & Dist.</i>	<i>Total.</i>
<i>Janeiro.</i>	7.500,8555	5.372,8230	1.296,8087	12.568,8196
<i>Fevereiro.</i>	12.455,8195	3.180,8783	9.176,8157	18.665,8195
<i>Março.</i>	5.738,659	2.938,8587	4.238,864	12.938,8196
<i>Abril.</i>	3.710,8515	5.255,8560	1.372,8116	8.721,8196
<i>Maio.</i>	5.763,8972	7.658,801	3.269,8266	16.516,8196
<i>Junho.</i>	4.653,8456	1.064,8459	2.196,8903	5.214,8196
<i>Julho.</i>	3.468,8730	1.628,8036	1.338,8330	6.436,8196
<i>Agosto.</i>	8.590,8329	3.834,8166	2.206,8738	14.631,8196
<i>Setembro.</i>	20.635,8438	8.262,8209	2.868,8460	29.069,8196
<i>Outubro.</i>	11.635,8500	4.781,8201	950,8571	17.368,8196
<i>Novembro.</i>	10.246,820	2.751,8100	869,8701	13.868,8196
<i>Dezembro.</i>	2.689,8461	1.224,8455	1.116,8018	5.030,8196
<i>Soma total.</i>	76.592,8542	33.138,8439	16.597,8037	125.328,8196

Esse extrato de rendimento da Alfândega corrobora com nossa tese sobre a transição da responsabilidade de fiscalização do comércio de escravos da Alfândega para a Mesa de Inspeção. Conti não teve como foco a análise da questão dos escravizados fiscalizados pela Mesa, mas o controle dela sobre o açúcar e o tabaco.⁶⁹⁶ Carecemos de trabalhos que elucidem esse processo com mais detalhamento, no entanto, sabemos que a Alfândega realmente perdeu a jurisdição sobre esse comércio na segunda metade do XVIII. No próximo item veremos o controle dos corpos dos escravizados através do comércio e das instituições portuguesas e espanholas.

5.2 AS MARCAS DE FERRO NOS ESCRAVOS: NA ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO, NO TRATO E NA HISTORIOGRAFIA

O presente item tem por base a análise do precatório escrito pelo escrivão da alfândega e almoxarifado José Ribeiro Ribas, do qual emergem as marcas, registros e declarações que foram produzidas após a chegada de uma embarcação no Porto do Recife. O precatório foi transladado pelo provedor da Fazenda dos Defuntos e Ausentes Doutor Antônio da Cunha

⁶⁹⁶ CONTI, Paulo F. S. op. cit., 2016.

Silveira,⁶⁹⁷ ao provedor da Fazenda Real e Alfândega João do Rego Barros, como, segundo consta,

[...] teor de uma ordem de sua majestade que Deus guarde expedida pelo seu tribunal da mesa da consciência e ordem, e com uma certidão das peças passadas pelo escrivão que foi dessa alfândega João de Siqueira Barreto para se fazer a diligência no dito precatório declaradas com o traslado do que se fez por ele.⁶⁹⁸

O primeiro ponto ao qual devemos estar atentos é que o escrivão da alfândega e almoxarifado era o responsável por despachar os escravos chegados ao Porto do Recife, através da Alfândega de Pernambuco.⁶⁹⁹ Sendo ainda escrivão do tesoureiro da dízima.⁷⁰⁰

O segundo ponto que discutiremos é a certidão emitida pelo escrivão da alfândega e almoxarifado João de Siqueira Barreto, no dia 11 de dezembro de 1721, na qual certificou que “o dito Navio não apresentou nesta dita alfândega livro de carga, por donde conta se serem os escravos de seus donos, nem também livros de mortos e somente dizendo cada uma das partes que estas e aquelas lhe pertenciam”.⁷⁰¹ Caso que detalharemos no próximo item.

Na certidão aparece uma série de informações que auxiliam a compreensão do cotidiano alfandegário. Mesmo com a omissão dos livros de carga e de mortos, é possível saber o quantitativo de escravizados despachados, o nome do despachante, a marca dos escravos, a parte do corpo onde estavam marcados e a assinatura do despachante. O quadro que analisaremos a seguir foi criado com o intuito de facilitar nossos argumentos:

⁶⁹⁷ Era Juiz de Fora da capitania de Pernambuco.

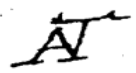
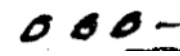
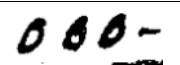
⁶⁹⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

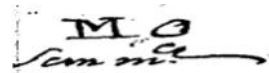
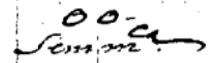
⁶⁹⁹ Pernambuco, 1 de agosto de 1726. Carta do governador da capitania de Pernambuco, D. Manoel Rolim de Moura, ao rei [D. João V], sobre a ordem que declara ser desnecessário se passar cartas de guia aos moradores da dita capitania que comprem escravos para seus serviços e não para os comercializarem, e a suspensão do escrivão da alfândega José Ribeiro Ribas por cobranças ilícitas nas visitas às sumacas, informando que tais visitas não competem a este escrivão e sim ao escrivão da abertura e despacho da alfândega. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 34, D. 3102.

⁷⁰⁰ Outro ponto importante de ser esclarecido é que tanto os produtos da dízima quanto os escravos eram despachados na alfândega, porém o escrivão responsável pelo despacho da dízima era o escrivão da abertura, descarga e despacho. Já o responsável pelos cativos era o escrivão da alfândega e almoxarifado. Os dois escrivães possuíam livros de despachos, porém os registros eram feitos separadamente, dependendo da carga despachada. Idem.

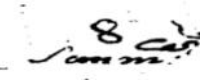
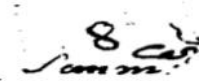
⁷⁰¹ Idem.

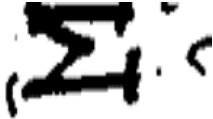
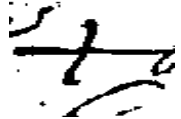
Quadro 8: Despacho dos escravizados na alfândega contendo o desenho das Marcas e quantidades.

Marcas	Despachantes	Escravos	Crias	Locais das marcas	Marcas diversas e observações
	Capitão Julião da Costa de Aguiar	24	0	12 no peito direito	
				12 no peito esquerdo	
	Antonio de Barros Peixoto	1		Não identifica	
	Julião da Costa Aguiar	7	0	6 no peito direito	
				1 nos dois lados do peito	
	Ajudante Brás da Silva	1	0	Peito esquerdo	
	Julião da Costa de Aguiar	9		2 no braço esquerdo	Marcas feitas pelo capitão defunto Francisco da Costa
				6 no braço direito	(Declarou o contramestre Joseph Gomes)
				1 na coxa direita	
	Daniel Vamchestre	4	0	Braço direito	
	Julião da Costa Aguiar	1		Braço esquerdo	

Marcas	Despachantes	Escravos	Crias	Locais das marcas	Marcas diversas e observações
	Capitão Julião da Costa Aguiar	4		3 no peito direito	
				1 no braço direito	
	Coronel Miguel Gomes Correia	8	1	7 marcadas no braço esquerdo	Uma escrava com cria, ela não tinha marca, nem a cria.
				1 cabeça sem marca com cria	
	Domingos Duarte passer(SIC) por Manoel Nunes do Reis	20	1 de peito	14 com M no peito direito;	Domingos Duarte assinou
				3 com um "O" no peito direito;	
				3 sem marcas	
	Contramestre Joseph Gomes	7		5 com dois "OO" peito direito	
				2 sem marca	
	Piloto Joseph Neto	5		5 na coxa direita	
“Se lhe não enxergão as marcas que as fez Francisco Gonçalves Lourenço.”	Sargento mor Domingos Gonçalves Reis	5	1 de peito	“Se lhe não enxergão as marcas que as fez Francisco Gonçalves Lourenço.”	“A cria também foi marcada mas não se enxerga a marca ⁷⁰² ”
				s/local discriminado	

⁷⁰² “Despachou o sargento mor Domingos Gonçalves Reis cinco cabeças e uma cria de peito que se lhe não enxergão as marcas que as fez Francisco Gonçalves Lourenço”. Podemos interpretar através desse trecho que até as crias eram marcadas mas dependendo do nível de cicatrização as marcas tendiam a se apagar durante a viagem. A marca foi feita mas o desenho não foi possível de identificar.

Marcas	Despachantes	Escravos	Crias	Locais das marcas	Marcas diversas e observações
	Doutor Balthazar Gonçalves Ramos	4		Braço direito	“os quais escravos fez Ventura da Costa”
	Capitão Julião da Costa Aguiar	6		2 no braço esquerdo e peito	2 com duas marcas
				2 no braço esquerdo	“as ditas cabeças as fez Ventura da Costa”
				1 cabeça na caixa direita	
				1 na caixa esquerda	
	Capitão Julião da Costa de Aguiar por Salvador Miz	2	0	1 marcada de cachimbo na coxa direita	Marca de cachimbo
				1 sem marca	
					Assinado por Julião
	Capitão Julião da Costa Aguiar	9	0		
				1 moleque do umbigo grande (SEM MARCA)	Umbigo grande (detalhe do corpo)
				1 moleque sem marca “que diz a tinha no braço direito e não aparece”	
				1 moleque sem marca “diz ser de José Caetano”	Marca que se apaga e não ficava na pele
				5 machos sem marca	Sem marca com Dono
				1 fêmea sem marca	

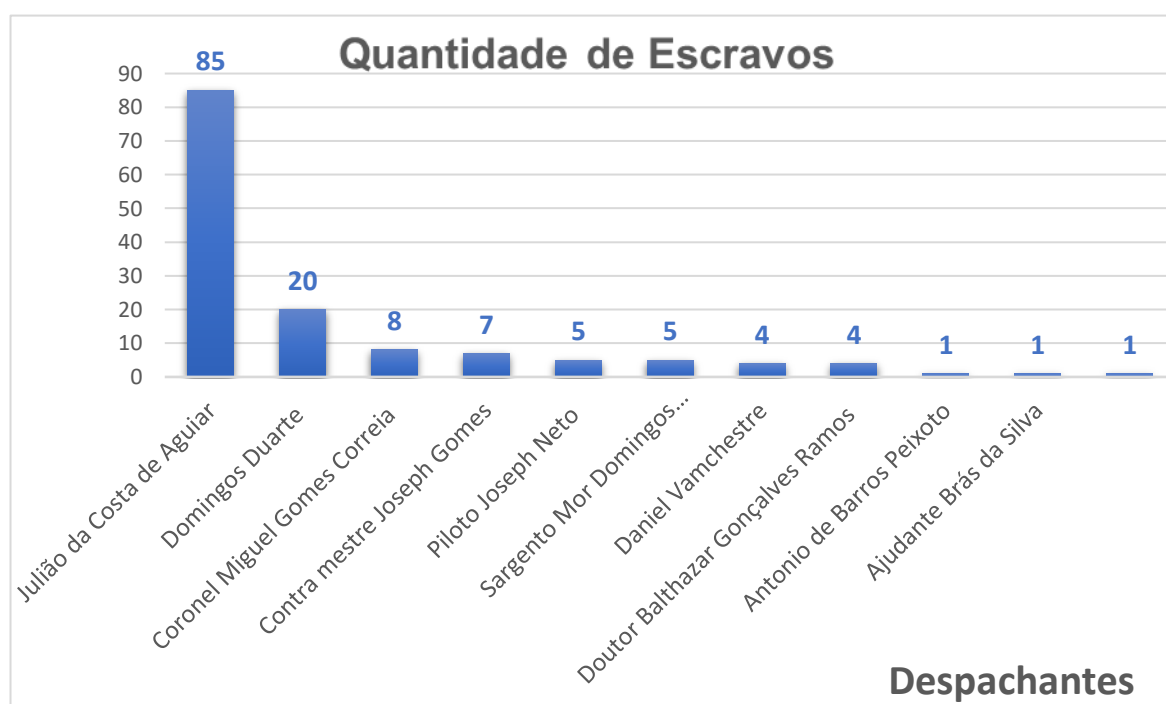
Marcas	Despachantes	Escravos	Crias	Locais das marcas	Marcas diversas e observações
	Capitão Julião da Costa Aguiar	6	0	1 fêmea – no braço direito	
				1 fêmea com esta marca no braço esquerdo	
				1 macho no peito direito	
				1 moleque no peito esquerdo	
				1 moleque na coxa direita	
				1 moleque na espadua direita	
	Capitão Julião da Costa Aguiar	1	0	1 negro – no braço direito	
	Capitão Julião da Costa Aguiar	4	0	1 macho (sem lugar)	Sem o lugar
				1 fêmea (sem lugar)	1 peito esquerdo
				1 moleque peito esquerdo	1 braço esquerdo
				1 moleque no braço esquerdo	
	Capitão Julião da Costa Aguiar	1	0	1 moleque na coxa esquerda	

Fonte: Recife, 26 de agosto de 1725. Carta do juiz de fora da capitania de Pernambuco, Antônio da Cunha Teixeira, ao rei [D. João V], sobre a ida para o Reino das filhas do ex-Provedor dos Defuntos e Ausentes da dita capitania, Jacinto Coelho de Alvarenga, preso por ter feito cobrar quantias dos devedores sem notificação nas recitas. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

Ao todo, através do despacho dessa embarcação, chegamos ao total de 129 cativos e três crias despachadas na Alfândega de Pernambuco. Foram dez despachantes, sendo Julião da Costa Aguiar o que mais despachou escravos nessa carregação. Além dele, surgiram os nomes de Domingos Glz. Reis, Doutor Balthazar Gonçalves Ramos, Daniel Vamchestre (sic), Antônio de Barros Peixoto e Miguel Gomes Correia. Além deles, surgiu o nome de pessoas que despachavam escravos para outras, como o Capitão Julião da Costa de Aguiar, que despachou para Salvador Muniz e Domingos Duarte passar (sic), para Manoel Nunes do Reis.

Também apareceram despachando na Alfândega os tripulantes da embarcação como o piloto Joseph Neto, o contramestre Joseph Gomes e o ajudante Brás da Silva.⁷⁰³ Analisemos o gráfico dos despachantes:

Gráfico 1: Quantidade de escravos e seus respectivos despachantes.



Fonte: Recife, 26 de agosto de 1725. Carta do juiz de fora da capitania de Pernambuco, Antônio da Cunha Teixeira, ao rei [D. João V], sobre a ida para o Reino das filhas do ex-Provedor dos Defuntos e Ausentes da dita capitania, Jacinto Coelho de Alvarenga, preso por ter feito cobrar quantias dos devedores sem notificação nas recitas. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

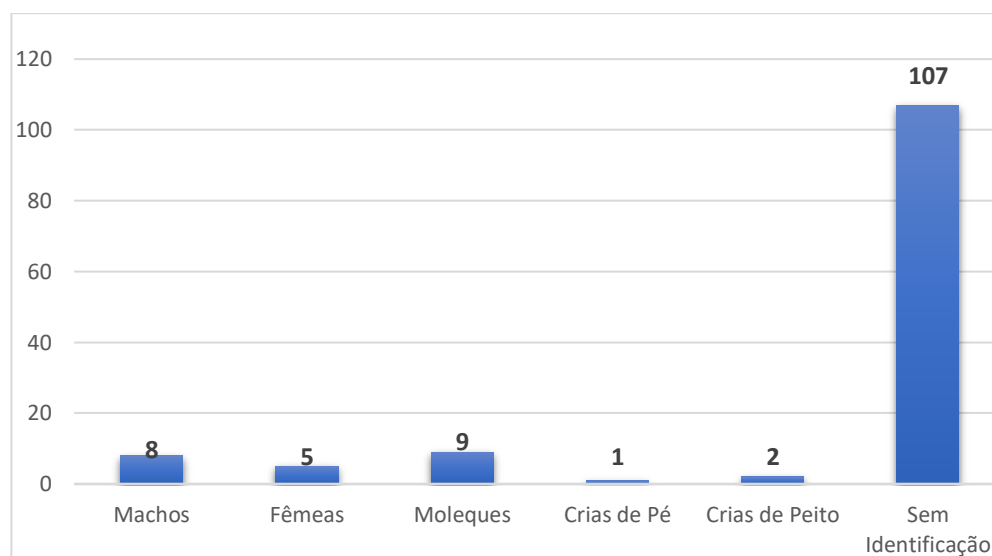
Podemos perceber, através do Gráfico 1, que Julião da Costa Aguiar despachou 85 cativos dessa carregação que corresponde a 65,8% da carregação,⁷⁰⁴ seguido por Domingos

⁷⁰³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971. Voltaremos para o caso desse navio com as marcas no último item desse capítulo.

⁷⁰⁴ Ele despachou 74 em seu próprio nome, sendo direcionada para ele essa parte da carregação e os 11 escravizados eram de outras pessoas, porém em sua ausência poderiam ser retirados pelo Julião da Costa Aguiar. Normalmente essas informações era descrita nas instruções dos senhorios dos navios para os capitães, através das letras de risco.

Duarte, que teve 15,5% dessa carregação de escravos. Sobre o gênero dos escravizados que vieram nessa embarcação, não foi possível identificar todos, apenas uma pequena parcela que foi despachada por Julião da Costa Aguiar, vejamos no Gráfico 2:

Gráfico 2: Gráfico com o quantitativo por gênero e idade dos escravizados.⁷⁰⁵



Fonte: Recife, 26 de agosto de 1725. Carta do juiz de fora da capitania de Pernambuco, Antônio da Cunha Teixeira, ao rei [D. João V], sobre a ida para o Reino das filhas do ex-Provedor dos Defuntos e Ausentes da dita capitania, Jacinto Coelho de Alvarenga, preso por ter feito cobrar quantias dos devedores sem notificação nas recitas. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

Não foi possível identificar o sexo da maior parte dos escravizados, pois essa informação não aparece no despacho. No restante da carga que foi possível identificar, a maioria dos escravizados eram do sexo masculino, divididos entre “machos” (homens adultos) e “moleques”, compondo 17 escravos. As “fêmeas” aparecem em menor número, no entanto, discriminadas. Podemos cogitar que estivessem em maior número, visto terem na embarcação três crias cujo sexo não é revelado, apenas se informa que duas eram crias de peito e uma “cria de pé”.

Analisando os dados em percentual, chegamos à conclusão de que não se identifica, seja por gênero ou por idade, 81% das pessoas traficadas. Nesse caso, através do pequeno quantitativo discriminado, os “moleques” viriam em maior quantidade, seguidos pelos “machos”. Pode-se dizer, ainda, que o percentual de “crias de peito” e de “crias de pé” é de apenas de 2% da carga.

De quem poderia retirar em sua ausência. NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. “*Letras de risco*” e “*carregações*” no comércio colonial de Bahia (1660 – 1730), Salvador, Centro Estudos Baianos, 1977, pp. 11.

⁷⁰⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

Na historiografia, Acioli analisou uma carregação vinda da Costa da Mina, de José de Freitas Sacoto, em 1752. E, em sua análise, a composição da carga, de um total de 290 escravizados trazidos pela carregação,⁷⁰⁶ a maioria era de molecas, 23%, seguida por 22% de negros, 19% de “moleconas”, 14% de negras, 13% de moleques e 8% de “molecões”. Os cálculos feitos pelo historiador apontavam que os custos com a tributação dessa carregação foram de 6% do valor das despesas totais com a viagem, sendo paga na Alfândega da Ilha do Príncipe e não na Alfândega de Pernambuco.⁷⁰⁷

Podemos perceber que as classificações em torno da carregação discriminadas pelo historiador eram mais detalhadas, com mais dados sobre a idade das pessoas trazidas na Galera Aleluia Ressureição e Almas. Ele conclui que 180 escravizados foram comprados pelo senhorio do navio e, pela praça,⁷⁰⁸ foram comprados 110 escravizados. Porém, o “tipo” do escravizado escolhido entre o senhorio e a praça era diferente. A preferência do senhorio era de homens e jovens do sexo masculino,⁷⁰⁹ enquanto a preferência da praça era de mulheres e meninas, que somavam 70% do quantitativo encomendado.⁷¹⁰

Infelizmente, desses dados não emergem as condições físicas dos escravizados, o que também influenciava na variação do seu preço. Normalmente, a escolha dos escravizados se dava através das instruções dos senhorios e da disponibilidade nas praças comerciais na Costa da Mina. E graças a Rediker, é possível perceber como essas instruções eram passadas de forma meticulosa. Vemos, a seguir, uma instrução aos capitães que compravam escravizados para abastecer a Jamaica, citando características que deveriam ser evitadas:⁷¹¹

Os muito baixo e muito altos são igualmente desagradáveis
Rostos feios
Peitos compridos e caídos, que os espanhóis odeiam mortalmente
Peles amareladas
Manchas brancas na pele, que se tornam doenças incuráveis
Películas nos olhos
Falta de dentes, de dedos nas mãos ou nos pés
Umbigo muito salientes
Hérnias, muito comuns entre os escravos de Gâmbia
Pernas tortas
Canelas finas

⁷⁰⁶ LOPES, Gustavo. *A Fênix e o Atlântico: A Capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1750)*. São Paulo: Ed. Alameda, 2018. p. 176.

⁷⁰⁷ Analisaremos a diferença da tributação nas Ilhas de São Tomé e Príncipe e a tributação nas Alfândegas do Brasil no último capítulo da tese. Através do sistema dos contratos no qual essa embarcação em questão, de José de Freitas Sacoto, virou uma disputa em torno de dois contratadores desse direito.

⁷⁰⁸ Pessoas que encomendam escravizados ao senhorio da embarcação.

⁷⁰⁹ Que representava 46% de seu lote. Ibid., p. 175.

⁷¹⁰ Ibid. p. 176.

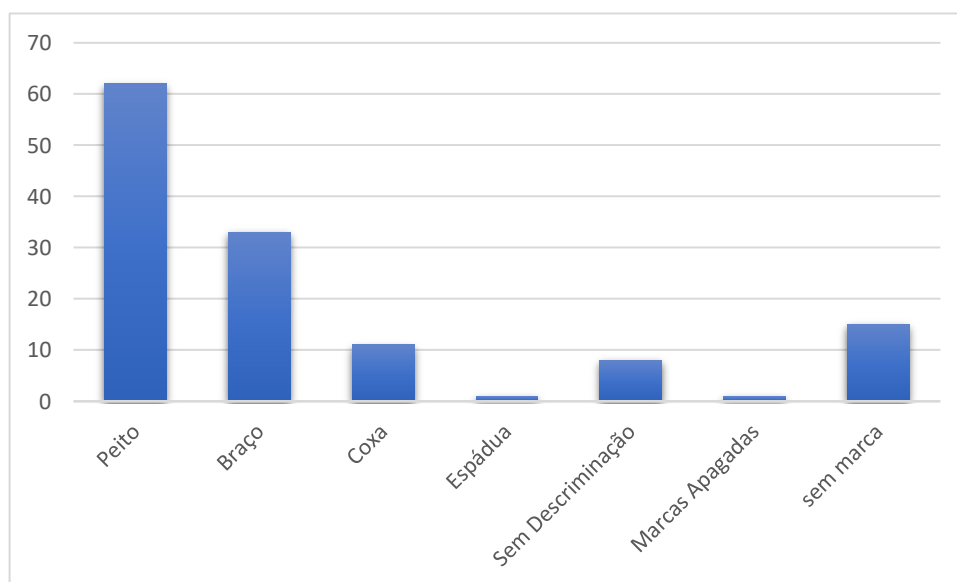
⁷¹¹ REDIKER, Marcus. op. cit., 2011, p. 43

Lunáticos
Idiotas
Letárgicos⁷¹²

Podemos perceber que existe uma série de instruções sobre o que não escolher e não comprar na costa africana. As pessoas eram selecionadas individualmente, mas também se comprava aos lotes, incluindo-se no pacote pessoas um pouco mais velhas. Note-se que a discriminação em torno dos escravizados que possuíam o umbigo grande também é identificada em nossa carregação, de 1721. O escravizado, por não ser um padrão de escolha, não precisou ser marcado, servindo como marcação sua condição física que, inclusive, deveria baratear o seu valor.⁷¹³ Supomos que a aversão a essas características consideradas negativas tenha sido uma convenção compartilhada entre as diversas nações europeias que praticavam o comércio de escravizados e entre os comerciantes negreiros das praças do Brasil.

Era muito comum que, em uma viagem negreira, o senhorio da embarcação desse instruções para o capitão a respeito da sua preferência de “tipos” de escravo e em quais locais do corpo deveriam ser feitas as suas marcações.⁷¹⁴ Essas marcas à ferro no corpo eram colocadas em locais que variavam entre peito, braço, coxas e espádua, conforme o gráfico 3 a seguir:

Gráfico 3: Locais das marcações à ferro registrada na Alfândega de Pernambuco.



Fonte: Recife, 26 de agosto de 1725. Carta do juiz de fora da capitania de Pernambuco, Antônio da Cunha Teixeira, ao rei [D. João V], sobre a ida para o Reino das filhas do ex-Provedor dos Defuntos e Ausentes da dita capitania, Jacinto Coelho de Alvarenga, preso por ter feito cobrar quantias dos devedores sem notificação nas recitas. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

⁷¹² REDIKER, Marcus. op. cit., 2011, p. 43

⁷¹³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

⁷¹⁴ NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. op. cit., 1977.

O local onde mais aparecem marcações à ferro é o peito, em ambos os lados, seguido pelo braço. Ao todo, são nove marcas diferentes feitas à ferro em brasa. Também identificamos o uso de apenas uma marca, de duas marcas no corpo e dos “sem marca”⁷¹⁵, que não possuíam símbolo algum no corpo. A marcação nas coxas acontecia em um quantitativo menor do que nos membros superiores.⁷¹⁶ Na “espádua”, um termo mais usado em animais, foi identificado uma única vez, em um moleque despachado por Julião da Costa Aguiar.⁷¹⁷

Outra forma de identificar o escravizado na alfândega era através de detalhes no corpo, que não fossem necessariamente uma marca à ferro, como, por exemplo, o caso do moleque do umbigo grande ou da escrava que foi marcada com um cachimbo na coxa direita. Às vezes, a marcação à ferro não funcionava no corpo do cativo, cicatrizando de uma forma que não era possível identificar o tipo de marca utilizada, como no caso de um moleque que teve uma marca do braço direito, mas que não aparecia nitidamente.⁷¹⁸

A tese que levantamos com base nessa documentação é a de que se utilizava, para o despacho da alfândega, essas marcações feitas na costa africana pelos “transportadores”. Visto que não encontramos nenhuma ordem de marcação do corpo do escravizado explicitamente para a Alfândega de Pernambuco, no despacho dos escravos vindo da Costa da Mina, nem de Angola, tampouco nos escravos que pagavam os direitos sobre o descimento para as Minas. Encontramos somente referências de bilhetes, despachos e emissões de cartas guias.

A análise da Galera Aleluia da Ressureição feita pela historiadora Suely Almeida, mostra o processo de marcação feito naquela carregação, com a marca de ferro do senhorio do navio, José de Freitas Sacoto. Segundo ela:

Uma parte da escravaria adquirida foi assinalada com uma marca de sua carregação em partes diferentes do corpo, que remetiam a alguns dos negociantes da Costa, no sentido de talvez acertos financeiros posteriores, ou qualquer outra forma de cobrança entre as partes e entre praças. Havia uma geografia da carga. Ela era marcada segundo o seu destino na América e para qual proprietário era destinada. Era possível saber a origem do escravo na

⁷¹⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971. Cogitamos que a marca era colocada nos escravizados do senhorio. Porém depende muito de uma embarcação para outra, visto que a decisão de marcar ou não a carga era do Senhorio do Navio que criava recomendações a serem cumpridas pelos capitães ou que fizesse as negociações na Costa Africana.

⁷¹⁶ Idem.

⁷¹⁷ Idem.

⁷¹⁸ Idem.

Costa, ou seja, de quem fora adquirido a partir da localização da marca no corpo dos cativos.⁷¹⁹

Quem fez a viagem foi José Francisco da Rocha, que escriturou com o auxílio de um escrivo toda a viagem que foi base para essa análise. Compreendemos, então, a importância das marcas para o controle da compra dos cativos na Costa da Mina e os múltiplos significados e utilizações que esses símbolos teriam para esse comércio.

O que sabemos, ao fim, é que essas marcas (ou a ausência delas) eram registradas pelos oficiais da Alfândega, como uma forma de cobrar os direitos devidos e auxiliar no despacho dessas pessoas aos seus respectivos proprietários, para que não houvesse trocas de “mercadorias”. As marcas eram feitas pelos senhores dos navios e eram realizadas antes dos escravizados serem embarcados. Elas serviam para separar os escravos e controlar as perdas nas travessias atlânticas. Por meio de um relato, o ex-escravizado Mahommah G. Baquaqua descreve como aconteceu a sua marcação.

Estávamos há duas noites e um dia nesse rio, quando chegamos a um lugar muito bonito, cujo nome não me lembro. Não ficamos ali por muito tempo, tão logo os escravos foram reunidos e o navio estava pronto para velejar, fizemo-nos ao mar. Enquanto estivemos nesse lugar, os escravos foram enjaulados, colocaram-nos de costas para a fogueira e deram ordens para não olharmos à nossa volta. Para se assegurarem de nossa obediência, um homem se postou à nossa frente com um chicote na mão pronto para açoitar o primeiro que ousasse desobedecer; **outro homem circulava com um ferro quente e nos marcava como a tampa de barril ou a qualquer outro bem ou mercadoria inanimada.**⁷²⁰ (grifo nosso)

Esse relato biográfico data do início do século XIX e revela que o ato de marcar os escravos à ferro quente se realizava ainda na costa africana, envolvendo uma ritualística/estratégia que promovia a sujeição, a humilhação e o controle dos escravizados. O próprio Baquaqua expõe como se sentiu uma mercadoria após ser marcado: “nos marcava como a tampa de barril ou a qualquer outro bem ou mercadoria inanimada”,⁷²¹ o que reflete o sentimento de uma pessoa que sentiu na pele o que é ser escravizado, passando pela infeliz experiência de ser marcado e trazido ao Brasil.

Por coincidência ou não, Baquaqua desembarcou em Pernambuco, mas ele não relata nenhuma passagem pela Alfândega, tendo sido levado para um engenho. Nessa época, já era

⁷¹⁹ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Rotas Atlânticas: O comércio de escravos em Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724 – c.1752)*. Dossiê Escravidão e Liberdade na Diáspora Atlântica. São Paulo, v. 37, 2018. P. 25.

⁷²⁰ LARA, Silvia Hunold. *Biografia de Mahommah G. Baquaquá*. Universidade Estadual de Campinas, p. 271.

⁷²¹ Idem.

proibido comercializar gente, mas os desembarques em portos diversos do litoral de Pernambuco já era comum, prática elucidada pelo historiador Marcus Carvalho.⁷²²

As marcas de ferro nos corpos dos cativos são discutidas em um livro clássico de Gilberto Freyre, *Os escravos nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX* (1961), demonstrado a importância da fonte para o pós-escravidão, na elaboração de um retrato (ainda que parcial) dos cativos. Em seu livro, surge uma profusão de marcas que traçam um perfil físico das pessoas escravizadas e se evidencia uma violência que vai além das possíveis origens étnicas.

A historiadora Kátia Matoso, em sua obra *Ser escravo no Brasil*, foi uma das primeiras a tratar das marcas, mesmo que brevemente, não sendo seu foco de análise. Segundo a autora, era o cirurgião de bordo quem fazia uma “visita sanitária” a todos os escravizados e, logo após, eles eram “marcados à ferro no ombro, na coxa ou no peito: cena descrita frequentemente pelos que tentaram mostrar como o escravo perde sua dignidade de homem e que não passa de uma das etapas desse longo caminho que leva à escravidão”.⁷²³

Além da obra de Mattoso, o artigo publicado por Luciano Figueiredo, “Uma joia perversa”, é uma referência na historiografia brasileira sobre o tema das marcas à ferro. O autor expõe que “são muito raros” os documentos históricos que possuem os desenhos de marcas em escravos. Além disso, lista os documentos que possuíam tais marcas, sendo, em sua lista, todos datados do século XIX. Portanto, o despacho alfandegário com “os desenhos de marcas”, apresentado anteriormente, é ainda mais precioso, visto que é um raríssimo fragmento desse cotidiano da primeira metade do XVIII.⁷²⁴

⁷²² CARVALHO, Marcus J. M de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo Recife, 1822-1850*. Recife: Ed. Universitária da UFPE. 2002. CARVALHO, Marcus J. M. de. *O Desembarque nas praias: O funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831*. Revista de História. São Paulo, n. 167, p. 223-260, Julho/ Dezembro 2012. Acessado em 15 de dezembro de 2019, às 18h : www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/49091/53166 . Para ver mais: CADENA, Paulo Henrique Fontes. *O Vice-Rei: Pedro de Araújo Lima e a governança do Brasil no século XIX*. 2018. 326 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, 2018; ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle de Biase. *De “Angelo dos retalhos” a Visconde de Loures: a trajetória de um traficante de escravos (1818 – 1858)*. 2016. 134 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, 2016; GOMES, Amanda Barlavento. *A trajetória de vida do Barão de Beberibe, um traficante de escravos no Império do Brasil (1820 – 1855)*. 2016. 149 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de; CADENA, Paulo Henrique Fontes. *A Política como “Arte de Matar a Vergonha”*: O Desembarque de Sirinhaém em 1855 e os últimos anos do tráfico para o Brasil. Revista Topoi. Rio de Janeiro, v. 20, n. 42, p. 651-677, set/dez. 2019. Acessado, em 30 de dezembro de 2019, às 20:00horas <http://www.scielo.br/pdf/topoi/v20n42/2237-101X-topoi-20-42-651.pdf>

⁷²³ MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. Editora brasiliense, 1988. 2. Edição. p. 46.

⁷²⁴ FIGUEIREDO, Luciano Raposo. *Uma Joia Perversa*. In: Marcas de escravos: listas de escravos emancipados vindos a bordo de navios negreiros, 1839-1841. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional/CNPq, 1990.

Luciano Figueiredo, investigando documentação no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, encontrou desenhos de várias marcas existentes nos corpos dos cativos feitas à ferro quente, monogramas que os conectavam a seus respectivos senhores e que foram registrados nos livros da Alfândega do Rio de Janeiro no século XIX, no ato do desembarque no Brasil. Os monogramas encontrados nos livros eram dos anos de 1839 a 1841, portanto, os cativos marcados já deveriam ser africanos livres. Mas, a prática de marcar os cativos na pele na costa africana é longa e se manteve, mesmo quando já era ilegal transportá-los para o Brasil.

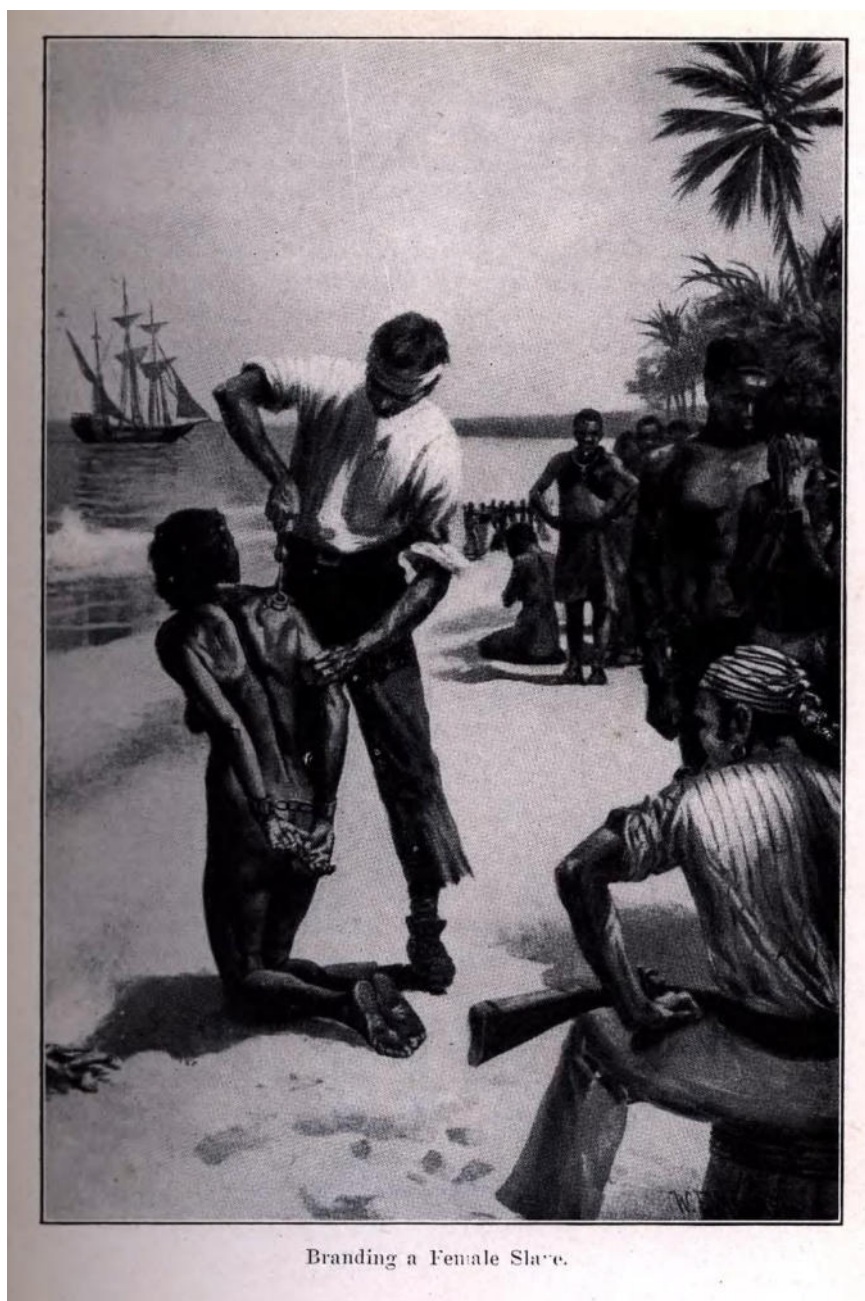
A partir da década de 1810, Marcus Carvalho e Aline de Biase, mostram como a Provedoria-Mor da Saúde de Pernambuco agia para localizar as marcas de senhorio nos cativos chegados ao Porto do Recife. Os historiadores observaram que nos navios em que havia um número considerável de doentes, a ordem do processo de entrega de mercadorias demonstrou, no caso dos navios Imperador do Brasil e Comerciante, que os cativos eram separados em pequenos lotes para serem entregues aos proprietários, separação essa auxiliada pelas marcas à ferro carimbadas em seus corpos, que para o caso citado eram inúmeras.

Os exemplos que temos para o século XIX demonstram que as marcas aplicadas na costa africana eram utilizadas para registrar os cativos que teriam chegado ao Brasil. Mas a prática de carimbar os escravizados remonta à antiguidade, prática longa na escravização no Ocidente, sendo normatizada por Portugal, logo no princípio da escravidão para a América. Os historiadores supracitados focaram na explicação do funcionamento da Provedoria da Saúde, antes da proibição do comércio de escravos, mais do que nas marcas que emergiam dessa documentação.⁷²⁵

A imagem (18) a seguir ilustra como eram feitas as marcas à ferro, também conhecidas como “ferretes” ou “carimbas”.

⁷²⁵ CARVALHO, Marcus J. M. de Carvalho; ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle De Biase. *Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831*. Almanack. Guarulhos, n.12, p.44-65. Acessado em 20 de março de 2019, In: <http://www.scielo.br/pdf/alm/n12/2236-4633-alm-12-00044.pdf>. Sobre a database do Slave Voyages, pode ser acessada através do link: <https://www.slavevoyages.org/> Essa documentação está depositada no Arquivo Público Estadual Jordão Emereciano (APEJE). Segundo Hildo Leal, funcionário do arquivo, essa documentação foi encontrada em um antigo armazém do Porto do Recife e relocada para o arquivo que possui a guarda atual desse fundo.

Figura 18: Imagem de escrava sendo marcada pela Carimba na Costa do Haiti “*Branding a female slave*”.



Referência: Plate in John W. Cromwell's *The Negro in American History: Men and Women Eminent in the Evolution of the American of African Descent* (Washington, D.C.: The American Negro Academy, 1914), p. 2. Acessado em, 31/06/2021: <https://digital.librarycompany.org/islandora/object/Islandora%3A2671>

Não foram só os comerciantes portugueses que utilizaram as marcas à ferro para marcar “carne humana”, várias utilizaram dessa prática. Principalmente, na América Espanhola, onde se tratou com mais detalhamento a utilização das “carimbas”, nome dado aos ferretes que

marcavam os escravos.⁷²⁶ Sobre a organização do sistema escravista em Cuba, temos notícias de que as marcas de ferro eram um componente muito importante. Também nas demais colônias espanholas, a marcação dos cativos foi uma prática recorrente até o século XIX, tendo início por volta de 1500/1520. Tanto os indígenas escravizados quanto os cativos de África, logo no princípio, recebiam marcas de ferro em forma de flor de lis ou estrela na testa para registrar o seu senhorio. Essas carimbas foram fabricadas primeiramente em ferro e depois em prata, guardadas em Cuba, na Intendência, e o processo era executado oficialmente pela Contadoria, para o exercício do controle do comércio e da população escravizada pela administração colonial.⁷²⁷

Os pesquisadores Lúcio Ferreira e Gabino Corzo, chegaram à conclusão, de que, em Cuba, as marcas de ferro serviram para controlar a entrada de cativos não registrados, aqueles que não pagaram os impostos, ou seja, os “negros de mala entrada, nas arribadas forzosas ou maliciosas”.⁷²⁸ Eles concluíram que, naquela região, houve três tipologias de marcas: por introdução, por indulto e a dos proprietários. Verificaram ainda que a marca por introdução foi a do *Real Assiento*; a marca por indulto tinha como objetivo recuperar os valores que a Coroa havia perdido com o contrabando de cativos.

Nesses períodos de indulto, os senhores eram perdoados da infração. O sistema em Cuba foi se aperfeiçoando para garantir que a Coroa não perdesse em tributação, assim, um escravizado/a que não possuísse as marcas institucionais seria leiloado em hasta pública, pois só a marca do senhor não era suficiente para garantir a propriedade. Para os pesquisadores, entre as marcas da Coroa e as do senhor do escravo, o corpo do escravizado era cindido em dois, pois as marcas lembravam não somente a subordinação do escravo a seu senhor, mas também a submissão a um poder maior.

Também localizamos um artigo anterior, que parece ser o embrião de sua pesquisa, “*La Carimba: a marca de fuego*”.⁷²⁹ Nele, o autor inicia a discussão em torno das diferenciações das marcas, trazendo exemplos de como eram registrados os cativos no século XIX. Além de

⁷²⁶ FERREIRA, Lúcio Menezes; CORZO, Gabino La Rosa. *Símbolo não escolhido*: arqueologia das marcas à ferro em escravos de Cuba. Págs. 129-148. In: AGOSTINI, Camila (Org.). *Objetos da Escravidão*: abordagens sobre a cultura material da escravidão e seu legado. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013. 1 edição, p. 131.

⁷²⁷ Idem.

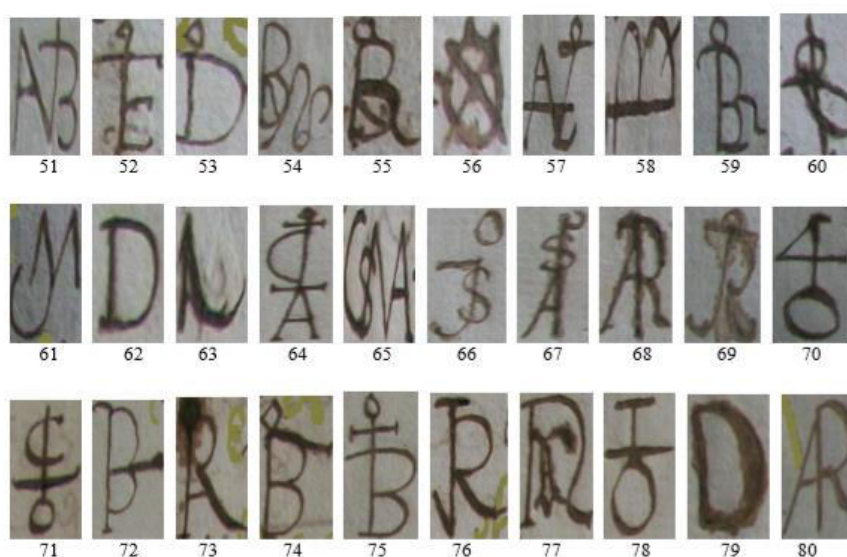
⁷²⁸ Idem.

⁷²⁹ CORZO, Gabino La Rosa. *La Carimba: o marca de fuego*. Disponível em: <http://www.cubaarqueologica.org/document/ahlarosa12.pdf>

expor as proibições de se utilizarem carimbas falsas para marcar os cativos em 1758.⁷³⁰ Especificamente para o período colonial na América Hispânica, o Dr. Miguel Á Rosal, em *Carimba. Las marcas de los esclavos em el Buenos Aires Colonial*, utilizou as fontes das “escribanías Antiguas (1584-1756)”, porém analisou detalhadamente até meados do século XVII.⁷³¹

A documentação utilizada por ele é muito rica em detalhes, desde os “*recibos de esclavos*”, que traziam os detalhes de compra e venda, as marcas de ferro e os lotes que foram vendidos. Desconhecemos, até o momento, documentação similar para Pernambuco no século XVIII. Além dos recibos, o autor complementou sua análise com o fundo “*Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires*”, órgão que tentou controlar o contrabando de mercadorias em geral e dos escravizados, em particular.⁷³² A seguir, imagens de algumas Carimbas de Buenos Aires, do “Livro de Hernandarias”, identificadas por Rosal:

Figura 19: Marcas de escravos de Buenos Aires, registradas no “Libro de Hernandarias”.



Referência: ROSAL, Miguel Á. *Carimba. La marcas de los esclavos em el Buenos Aires colonial*. Estudios Historicos- CDHRPyB- Ano V, Julho 2013. N. 10- ISSN: 1685317. Uruguay.⁷³³

⁷³⁰ Idem.

⁷³¹ ROSAL, Miguel Á. *Carimba. Las marcas de los esclavos em el Buenos Aires colonial*. Revista Estudios Historicos – CDHRPyB – Ano V – Julho de 2013. N. 10 – ISSN: 1688 – 5317. Uruguay.

⁷³² Idem.

⁷³³ Idem. Marcas 20 a 64: marcas que tenían 51 de las 57 piezas de esclavos que recibió Simón Duarte del capitán Diego de Vega (las marcas 23, 41 y 59 se repiten dos veces; un esclavo tenía la marca 5, la marca de uno de ellos es ilegible, y otro tenía “una cuchillada en la cara”; una muleca ladina “está enferma”, pero no se indica que esté marcada; y, por último, de 4 muleques se especifica que están “sin marca”, y, aparentemente, un negro ladino de 20 años tampoco está marcado). AGN, EA, t. 5, f. 221, 8 de julio de 1613.

Segundo Rosal, no final do século XVIII, a Coroa espanhola proibiu a prática de “Carimbar” os africanos “a su entrada em los puertos de América”, que não poderiam carimbar no rosto, na espalda... Sendo assim, para a entrada dos cativos nos portos da Coroa espanhola, seria necessário, a partir daquele ano, 1784, introduzir-se:

[...] con las licencias necesarias, y por conductos legítimos, pagando los reales derechos establecidos, y los que entrasen clandestinamente, dando, como hasta ahora se há ejecutado, por decomiso, los que se hallaban sin la marca; pero habiendo otros médios, de que se usará por los ministros de Real Hacienda, para impedir la introducción fraudulenta de los esclavos, sin valerse del violento de la marca, como opuesto a la humanidad [...]⁷³⁴

Através dessa determinação, deveriam verificarem-se as licenças que necessitariam serem levadas pelos condutores dos escravos. Os direitos deveriam ser pagos na entrada dos cativos e os ministros e mais oficiais do tesouro real deveriam achar os meios para cobrar e controlar, tanto a entrada quanto o contrabando dos cativos, sem que se tivesse de marcar. A justificativa era a falta de humanidade que existia nessa prática. Ficou determinado que: “*las marcas, llamadas de carimbar, y se remitan al ministerio de Indias de mi cargo, para inutilizarlas, y que nunca puedan usarse de ellas*”.⁷³⁵

Segundo Rosal, as marcações à ferro eram produzidas para certificar a introdução legal e a propriedade do cativo. As marcas à ferro, foram uma prática que perdurou, além dos lugares já mencionados, nas colônias francesas, segundo Zamora y Coronado (1845: 128), até 30 de abril de 1833, quando se proibiu o ato de marcar “*la carimba y las penas de mutilación*”.⁷³⁶

Marcas 65 a 74: marcas que tenían las once piezas de esclavos que recibió Sebastián de Tejeira del capitán Diego de Vega (la marca 68 se repite dos veces; el esclavo que llevaba la marca 74 la tenía en ambos brazos). AGN, EA, t. 6, f. 55, 17 de febrero de 1614.

Marca 75: marca de una negra vendida en Buenos Aires. AGN, EA, t. 6, f. 215, 17 de abril de 1614.

Marcas 76 a 82: marcas que tenían las 41 piezas de esclavos que recibió Martín de Arancibía del capitán Diego de Vega (la marca 18 se repite 23 veces -un esclavo lleva dos de las mismas-, la 77 se repite once veces, y la 80 se repite dos veces; una esclava tenía “un hierro que no se ve bien”). AGN, EA, t. 6, f. 171, 25 de abril de 1614.

⁷³⁴ Tradução: Com as licenças necessárias, e através de canais legítimos, pagando os direitos reais estabelecidos e os que entram clandestinamente, dando, como até agora, aqueles que estavam sem a marca foram executados; mas existem outros meios, que serão usados pelos ministros do Tesouro Real, para impedir a introdução fraudulenta de escravos, sem usar a marca violenta, em oposição à humanitária [...]”. Cedulario referente al régimen colonial de la esclavitud de los negros (1948:348-349). Apud ROSAL, Miguel Á. Carimba. La marcas de los esclavos em el Buenos Aires colonial. Estudios Historicos- CDHRPyB- Ano V, Julho 2013. N. 10- ISSN: 1685317. Uruguay.

⁷³⁵ Ibid. p. 6

⁷³⁶ La Rosa Corzo, G. 2004. La Carimba o marca de fuego. Del Caribe 44:111-116, acessado em 01 de janeiro de 2020, às 18:37h. In: <http://www.cubaarqueologica.org/document/ahlarosa12.pdf>; Zamora y Coronado, J. M. 1845. Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético, t. 3 (letras D-I), Madrid. Pág. 128. Apud. Cedulario referente al régimen colonial de la esclavitud de los negros (1948:348-349). Apud ROSAL, Miguel Á. Carimba. La marcas de los esclavos em el Buenos Aires colonial. Estudios Historicos- CDHRPyB- Ano V, Julho 2013. N. 10- ISSN: 1685317. Uruguay. pp.7. Acessado em 12 de janeiro de 2020, às 17:00h in: <http://www.estudioshistoricos.org/edicion10/eh1006.pdf>

Uma das problemáticas levantadas por Rosal, foi se a prática de marcar pela Fazenda Real, acontecia igualmente ao exposto em Cuba, onde, até o presente momento, o pesquisador não achou nenhuma evidência de marcar por introdução e indulto. As únicas marcas que aparecem registradas são as marcas de propriedade, as quais expusemos na imagem (19).⁷³⁷ Ele também realizou uma análise comparativa entre os escravos que entravam em Cuba e os que entravam nos portos de Buenos Aires, vejamos:

Em Cuba la carimba “se practicaba con todo africano introducido, con independencia de su sexo y edad”. Aun así, en Buenos Aires hemos encontrado esclavos que no estaban señalados; y asimismo, en una venta masiva de 127 esclavos destinados a Chile, ya en el siglo XVIII, había “cuatro varones sin marca de los servían en este asiento [británico]”.⁷³⁸

Notamos que as marcas que aparecem registradas são marcas de propriedade, na maioria das vezes, da carregação. O historiador também identificou ausência de marcas nos escravos, igual ao que aconteceu no despacho do navio Nossa Senhora do Calvário e Nossa Senhora da natividade que chegou a Pernambuco. Outra questão importante é a falta de documentação que comprove o controle fiscal através de uma marcação própria da Coroa espanhola em Buenos Aires. Talvez, a intensificação do controle de Cuba se justifique diante da divisão da ilha entre as Coroas espanhola e francesa. O que tornava difícil de controlar a entrada dos cativos e os pagamentos dos direitos. São apenas conjecturas.⁷³⁹

Para o mundo português, as primeiras ordens que encontramos referentes às marcações em escravos foram de Dom Manuel, em 1519, através do “Regimento para os tratos de São Tomé”, normatizando o comércio de cativos. Determinava-se que os fiscais aduaneiros marcassem os escravos que lhes pertenciam “[...] e será um ferro no braço direito, com uma cruz, e o mais que o contador disser que se costuma por em nossas peças [...]”. Essa determinação nos esclarece que outras marcas seriam feitas, variados monogramas em outras partes do corpo, que garantissem sempre e claramente a propriedade da mercadoria.

No fim do século XVIII, Luís Antônio de Oliveira Mendes, em seu Discurso Acadêmico na Academia de Geografia em Lisboa, esclarece que os escravizados eram marcados primeiro pelos sertanejos que realizavam os descimentos até as praias; depois, no porto, neste caso em

⁷³⁷ ROSAL, Miguel op. cit., 2013.

⁷³⁸ Tradução: “Em Cuba, o carimba “era praticado com todos os africanos introduzidos, independentemente de sexo e idade”. Mesmo assim, em Buenos Aires, encontramos escravos que não foram indicados; e da mesma forma, em uma venda massiva de 127 escravos destinados ao Chile, já no século 18, havia “quatro homens não identificados servindo-os neste assento [britânico]”. Ibid. p. 11.

⁷³⁹ Idem.

Luanda, no peito direito, com as marcas do Rei cujo sinal a fogo lhes era posto com um instrumento de prata no ato do pagamento dos direitos; e, ainda, a do seu senhor/adquirente, que os fazia uma outra marca ou carimbo no peito esquerdo ou no braço, privativa, debaixo de cujo o nome a negociação era feita e estavam sendo levados para o Brasil.

Mas cada monarquia Ibérica criou seus próprios mecanismos de controle de circulação dos escravizados, tanto em território de suas conquistas, como em sua passagem por aduanas, fossem em alfândegas ou em fortes, considerando-se a inserção da Coroa nas comunidades locais. Também localizamos uma carta de 2 de março de 1700, do rei D. Pedro II ao governador e capitão geral do estado do Brasil João de Lencastre, através da qual fica clara a posição da Coroa portuguesa sobre o tratamento dispensado aos escravos do Brasil. O rei afirmava que: “minhas leis, e das muitas ordens que tenho mandado passar sobre se tratarem os escravos do Brasil com a caridade, e justiça, que seus senhores são obrigados a ter para com eles”,⁷⁴⁰ além de expor as diversas maldades e falta de escrúpulos dos senhores dos cativos, uma parte da carta nos mostra a repugnância que esse rei sentia em relação à marcação à ferro nos escravos:

[...] Que nos engenhos, e muitas casas da cidade se dão cruéis castigos aos escravos por dias, e semanas inteiras, havendo alguns que por anos se acham metidos em correntes sendo mais cruéis as senhoras em alguns casos com as suas escravas, Apontando-lhe alguns que obram tanto os senhores, como as senhoras de **tal crueldade, como são pingar com lacre, e marcar com ferro ardente nos peitos, e na cara** [...].⁷⁴¹ (grifo nosso)

O rei continuava denunciando os casos de que teria conhecimento, expondo a sua “justa indignação” e alertando de que os comportamentos dos senhores (com os castigos severos) provocariam a “justiça divina”. No mais, o rei ordenava que o governador do Brasil, mandasse um juiz da relação averiguar os casos citados e que procedesse devassa e punições a esses senhores. Não podemos deixar de notar certa incoerência nessa carta da Coroa portuguesa em relação à marcação dos escravizados, pois, em Angola se marcava pela Coroa.

No entanto, não encontramos as marcações à ferro nas Alfândegas do Brasil. Supomos, então, que esse posicionamento tenha sido um comportamento da Coroa portuguesa em contraposição à prática da Coroa espanhola, visto que a carimba na América hispânica era uma prática muito comum, comprovada pela historiografia, como expusemos, como comprovação de pagamento de tributos, principalmente para Cuba. Não é nosso intuito apresentar tal carta

⁷⁴⁰

http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mssII31_1_18n10.pdf.
<http://bndigital.bn.gov.br/projetos/escravos/galeriamanuscritos.html>.

⁷⁴¹ http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mssII31_1_18n10.pdf.

como evidência de que não se marcava os escravizados na América portuguesa, muito menos no que tange o universo do Império Ultramarino português, visto que encontramos casos de marcações pela Coroa portuguesa, em confirmação de pagamento de tributo e separação de escravos pertencentes à Coroa. No entanto, apenas para os cativos em Angola.

Outro caso que nos chama atenção é o de “desvio” dos cativos dos defuntos e ausentes em Angola, pelos próprios oficiais da Fazenda. Para evitar esse tipo de ocorrência, o rei determinou que se criasse uma marca para carimbar os cativos dos defuntos e ausentes. Enviou-se, então, a provisão de 3 de abril de 1720 ao provedor dos defuntos e ausentes, capelas e resíduos do Reino de Angola, Francisco de Santa Barbara e Mouro. A provisão cuidava da aprovação do termo e o parecer do provedor, do governador e mais oficiais do juízo, a respeito da necessidade de se fazer “um carimbo, ou marca com letreiro do Juízo dos defuntos e ausentes, e com as Armas Reais, para com ele se marcarem os escravos, que vierem ao dito Juízo [...]”.⁷⁴² Com o intuito de coibir o furto desses cativos. O “carimbo” deveria ser guardado em um:

Cofre de três chaves, de que terá uma o provedor que servir, outra o tesoureiro, e outra o escrivão, que quando falecer escravo do Juízo, para se descarregar no livro da recita do tesoureiro, se faça vistoria pelo escrivão na marca, portanto por fé tela o escravo, por se evitar o prejuízo, que havia de dar o tesoureiro por mortos os escravos, que queria sem mais averiguação. Que os livros se rubriquem, e numerem no fim das folhas, assim como se costumam rubricar no princípio delas, por se evitar cortarem-se folhas nos inventários, ou subtraírem-se deles algumas adições [...].⁷⁴³

Essa citação demonstra que o problema em torno do desvio dos cativos do Juízo fez com que os oficiais criassem uma estratégia de controle do tesoureiro dos defuntos e ausentes de Angola, pois este estaria registrando os cativos como mortos, para desviá-los. No fim da referida provisão, ficava acertado que, caso corresse algum “descaminho dos ditos bens”, quem deveria pagar era o tesoureiro e os custos de produção do carimbo e do cofre para guardá-lo deveriam ser rateados de todas as arrecadações que fossem feitas pelo Juízo. Essa provisão foi feita através do rei e do Conselho da Consciência e Ordem, durante o reinado de D. João V.

O que queremos demonstrar é que a prática de marcar os escravizados não teve tanta intensidade na Coroa portuguesa quanto teve na Coroa hispânica, ao menos quando

⁷⁴² ARAUJO, José Paulo Figueiroa Nabuco. *Coleção Cronologica Sistemática da Legislação de Fazenda no Império Brasileiro*: Contendo cronologicamente a legislação, quase toda manuscrita para o Juízo dos Defuntos, ausentes, capelas e Resíduos, e entre ela os respectivos regimentos. V.1. 1831. F. 155. Acessado, em 13 de fevereiro de 2020. In: <https://play.google.com/books/reader?id=ziRVAAAACAAJ&hl=pt-PT&printsec=frontcover&pg=GBS.PA76>

⁷⁴³ Idem.

comparamos com o Estado do Brasil. Os dados sobre as marcações dos cativos por tributos de entradas para as terras brasílicas não foram localizados até o momento. É provável que, durante a União Ibérica os cativos fossem marcados à ferro como comprovação de pagamento dos direitos, mas não podemos tomar isso como um fato. Essa ainda é uma lacuna que precisa ser melhor investigada.

Em relação à marcação nas possessões portuguesas da costa africana, o local onde mais se intensificou a marcação dos cativos foi em Angola, com as marcas dos proprietários, as marcas de saída com o pagamento dos direitos (a cruz) e as marcas para separar o que era do patrimônio da Coroa, por meio do Juízo dos defuntos e ausentes. Para a Costa da Mina, não identificamos valores pagos pela marca da Alfândega de São Tomé e Príncipe, tema ainda carente de análises. É provável que a utilização ou não da marcação à ferro para comprovar o pagamento dos direitos variasse de acordo com os locais.

Podemos cogitar que, a partir do reinado de D. Pedro II, essa prática pode ter começado a entrar em desuso pelas autoridades reais, sendo substituídas pelo controle feito através de bilhetes, despachos e livros de bordo, ao menos para o Brasil e locais na costa africana, onde a Coroa portuguesa não conseguisse ter um controle fiscal mais rígido. Isso explicaria a ausência de documentação sobre as marcações e ordens régias que regularam tal procedimento nas principais alfândegas do Estado do Brasil e, mais especificamente, na Provedoria e Alfândega de Pernambuco.

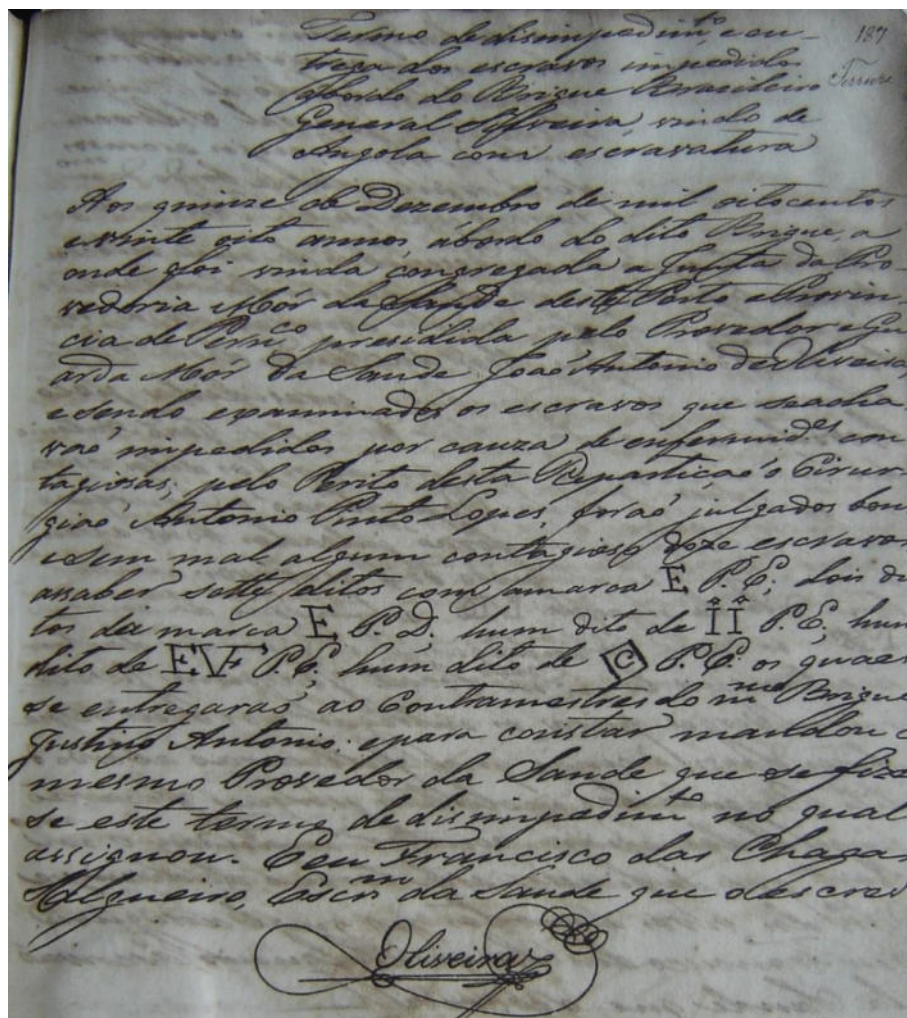
Não encontramos em nenhum documento analisado uma ordem para marcar à ferro os cativos através dos tributos. A única prerrogativa que encontramos para marcar um cativo, é que se deveria marcar aqueles que fugissem, depois que fossem recapturados em quilombos. Estes deveriam ser marcados com um “F” (de “fujão”) na espádua e, caso reincidissem, uma orelha deveria ser cortada.⁷⁴⁴ Prática que remonta às tradições do Império Romano e se perpetuou pelas monarquias ibéricas no período colonial.

A prática de marcação nos escravos africanos recém-chegados continuou nos séculos XVIII e XIX, conforme demonstra a documentação da Provedoria da Saúde, por meio dos despachos dos navios. Corzo confirma também a utilização de marcas “de propriedade ou da

⁷⁴⁴ COSTA, Pereira da F. A. *Anais Pernambucanos*. 5: 71, p. 69. *Informações gerais da Capitania de Pernambuco*, Biblioteca Nacional. pág. 200. Os índios que foram escravizados na América Hispânica no início da colonização, em 1511, também foram marcados com um “F” em la frente”. Segundo, Rodríguez Molas indica em seu trabalho, que na Roma antiga os escravos que fugiam eram marcados com um “F” na frente. Rodríguez Molas (1956:140), La Rosa Corzo (2004:111). *Apud*. ROSAL, Miguel Á. *Carimba. La marcas de los esclavos em el Buenos Aires colonial*. Estudios Historicos- CDHRPyB- Ano V, Julho 2013. N. 10- ISSN: 1685317. Uruguay.

carregação” em Cuba e nas colônias francesas no século XIX. A seguir, alguns exemplos de marcas encontradas de escravizados desembarcados no Porto do Recife, no século XIX:

Figura 20: Termo de desprendimento e entrega dos escravos, contento diversas marcas de ferro em escravizados (Recife,1828).



Fonte: Arquivo Público de Pernambuco. Vigilância Sanitária do Porto do Recife, Provvedoria-mor da Saúde; volume 01(1813-1829). Folha. 187.

O documento que encontramos através de um precatório, contendo fragmento do livro de despacho dos escravos na Alfândega de Pernambuco, no século XVIII, é o único registro das marcas que seriam feitas nos cativos pelos senhorios dos navios. Acreditamos que estas sejam o mesmo tipo de marca para o século XIX, da imagem 20.

A Coroa, em vez de marcar o cativo na alfândega, registrava a marca e onde esta se localizava para poder diferenciar os cativos. Logo, a prática cruel de marcar à ferro, seria responsabilidade dos comerciantes de escravos, acompanhada por seus compradores, com

exceção do Reino de Angola. Antônio Carreira também se deteve à análise da “Marca de propriedade nos escravos”, em seu trabalho sobre as companhias pombalinas de Grão-Pará e Pernambuco.⁷⁴⁵ No entanto, não conseguimos identificar a utilização de uma marcação na Alfândega de Pernambuco, no sentido de marcar como comprovação de pagamento os cativos. Visto que o escravizado era despachado na Alfândega e se pagava uma fiança e, posteriormente, eram pagos à Fazenda Real os tributos restantes.

Para isso, existiam guias de despacho, semelhantes às produzidas pelo tributo da dízima. Portanto, cogitamos que, quando se despachavam os escravos na Alfândega de Pernambuco, eram recolhidos os escravos na Rua da Senzala e estes deveriam ser vigiados por um guarda da Alfândega. Apenas seriam entregues ao seu proprietário depois do pagamento das fianças dos direitos e fretes ou à apresentação de certidões com discriminação dos valores pagos. O que era feito mediante o confronto entre os livros de carga do navio negreiro e o livro dos mortos.⁷⁴⁶

Antes do exame dos livros, já teria sido feita a visita da saúde (antes da descarga que separaria os escravos doentes, dentro da embarcação, enquanto os saudáveis seriam monitorados pelos oficiais da Alfândega até a Rua da Senzala). Acreditamos que havia um local específico onde ficavam recolhidos os escravos que ainda não tivessem sido despachados na Alfândega.

Posteriormente ao despacho, seriam emitidas as cartas guias, caso eles fossem para a capitania das Minas, serem revendidos ou negociados. Porém, se fossem para uso em propriedades, o valor das cartas guias não seria cobrado. Os despachantes da Alfândega teriam, então, um tempo específico para pagarem o resto dos valores referentes aos escravos despachados.⁷⁴⁷

Para provar que os cativos não são marcados na Alfândega, sendo apenas registrados através de suas marcas ou ausência delas, exploraremos, no próximo item, o caso do navio Nossa Senhora da Natividade, que chegou ao Porto do Recife, no início da década de 1720. O detalhamento desse caso possibilita que tratemos dos problemas entre as autoridades da Capitania, que emergiram através dos erros em relação ao despacho desses cativos na Alfândega de Pernambuco.

⁷⁴⁵ CARREIRA, Antônio. *As Companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a costa africana e o nordeste brasileiro*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969. p. 136.

⁷⁴⁶ Idem.

⁷⁴⁷ Discutiremos mais detalhadamente esse tema no capítulo cinco.

5.3 “NÃO PODIAM ENTREGAR OS ESCRAVOS TÃO LEVEMENTE, SEM CONSTAR DE QUEM ERAM”: O CASO DO NAVIO NOSSA SENHORA DO CALVÁRIO E NOSSA SENHORA DA NATIVIDADE⁷⁴⁸ NA ALFÂNDEGA DE PERNAMBUCO (1722-1725)

Este caso atípico foi localizado nos documentos avulsos do Arquivo Histórico Ultramarino, por meio do despacho de um navio vindo da Costa da Mina para o Recife, na documentação de um processo sobre os bens desse navio, que chegou ao Porto do Recife sem seu mestre, Francisco da Costa, que havia falecido ainda na Costa da Mina.⁷⁴⁹

Essa trama se inicia com a denúncia do provedor e juiz da alfândega, João do Rego Barros, contra o tesoureiro do Juízo dos Órfãos, Jacinto Coelho de Alvarenga, por ter feito o seu escrivão da Alfândega de Pernambuco, João de Siqueira Barreto, produzir um documento certificando que o navio Nossa Senhora do Calvário e Nossa Senhora da Natividade tinha chegado da Costa da Mina sem seu mestre.

Consta na documentação, datado do ano de 1725, um processo contra o tesoureiro, e contra o escrivão da alfândega e almoxarifado, João de Siqueira Barreto, por terem despachado vários escravos na Alfândega de Pernambuco sem ter apresentado os livros de carga: “por onde consta-se serem os escravos de seus donos”, não apresentando também o livro de mortos, dizendo “de boca” os que lhe pertenciam.⁷⁵⁰

A chegada do navio ocorreu no dia 27 de novembro de 1721,⁷⁵¹ na barra do Porto do Recife, trazido pelo contramestre Joseph Gomes.⁷⁵² A embarcação adentrou o porto, supostamente, sem os documentos necessários para a averiguação correta da carga e sem seu mestre, como dito. Os livros de carga eram essenciais para os navios que realizavam o comércio atlântico, sejam eles de fazendas ou de escravos, pois neles se declaravam os produtos que foram introduzidos na embarcação, incluindo os escravizados.

⁷⁴⁸ O nome desse navio aparece de duas maneiras diferentes na documentação. Como “Nossa Senhora do Calvário” e como “O Senhor do Calvário”, porém é o mesmo caso. O que muda apenas é o erro do escrivão ao redigir o nome da embarcação.

⁷⁴⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

⁷⁵⁰ Idem.

⁷⁵¹ Idem. O dono do Navio era o Sargento mor Antonio Rodrigues Campelo. No livro de Souza tem uma pequena biografia sobre ele, consultar: SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos & Mofatras*. O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 368.

⁷⁵² AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

Além do livro de carga, tinha-se o livro dos mortos, onde eram registradas as perdas do percurso. Nesse caso, verificava-se onde estariam marcados à ferro e, provavelmente, se faria a consulta ao livro de carga para identificar o dono do falecido escravizado para, então, registrar-se detalhadamente no livro dos mortos: a marca, o local onde fora marcado no corpo e o proprietário.

Sabemos que, quando um navio negreiro dava entrada no porto dessa Vila, o mestre ou o seu capitão deveriam ir até a Alfândega de Pernambuco, apresentar os livros de sua embarcação: o livro de carga e o livro dos mortos. As autoridades da Alfândega logo enviavam seus oficiais para assistirem na “entrada e despacho nesta Alfândega os escravos vindos com o navio”, mandando os guardas e o escrivão da abertura e despacho da Alfândega, que era o responsável por fazer as visitas às sumacas e navios, no valor de 480 réis,⁷⁵³ além de serem os escravos desembarcados nas lanchas até o porto.

No caso do referido navio, é interessante notar que os escravos foram despachados de forma legal na Alfândega de Pernambuco, com a ajuda do escrivão da Alfândega, João de Siqueira Barreto, sem esses livros primordiais, com a ajuda e narração de Jacinto Coelho Alvarenga, tesoureiro do juízo dos defuntos e ausentes. Questionamo-nos, então, quem seria esse homem e quais relações ele tecia com o atual escrivão da Alfândega.

Antes, precisaremos entender um pouco a vida e os cargos exercidos por Jacinto Coelho Alvarenga na capitania de Pernambuco. Quando analisamos a vida desse homem, conseguimos compreender o quanto um oficial real, que iniciou a vida como escrivão da Alfândega de Pernambuco, poderia ter articulações ultramarinas que lhe proporcionassem reorganizar sua vida, em meio aos conflitos e inimizades construídas dentro da administração colonial.

Encontramos Jacinto Coelho Alvarenga peticionando ao rei a serventia do ofício de escrivão da alfândega e almoxarifado de Pernambuco, por tempo de três anos, o mesmo exercido por João de Siqueira Barreto (filho). O rei enviou uma carta régia, pedindo que o governador Félix José de Machado desse seu parecer sobre a solicitação, em 5 de março de 1717.⁷⁵⁴ Logo em seguida, encontramos a cópia de uma carta do próprio Jacinto, na qual informava que o governador Félix Machado reconhecia seus préstimos de haver servido de

⁷⁵³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 34, D. 3102.

⁷⁵⁴ Ordens Régias de 1711-1718. Folha 136. IHGPE. Agradeço aos membros do Instituto, pelo atendimento e atenção. Principalmente ao Prof. Dr. George Cabral que auxiliou na localização desse fundo. A carta tem essa datação: em 5 de março de 1717, mas acreditamos que seja o ano da anotação da ordem régia no livro, e não da data da carta. Essa desorganização pode ter ocorrido por conta do período da Fronda, e a reorganização das questões administrativas.

“tesoureiro geral da Câmara de Olinda nos anos de 1712 e 1713, e a ser um homem nobre, aparentado com as principais famílias daquela capitania [...]”.⁷⁵⁵ O que demonstra as articulações que Jacinto Alvarenga possuía dentro da elite pernambucana, apesar de não termos conseguido identificar a sua parentela.

O que sabemos é que o governador Félix Machado deu provimento a Jacinto Alvarenga, que exerceu o cargo de escrivão da alfândega e almoxarifado de Pernambuco, na primeira década do século XVIII. No entanto, durante o governo de Dom Lourenço de Almeida em Pernambuco, o rei enviou uma ordem régia ao governador, informando que teria recebido a carta, de 17 de maio de 1716, “em que nessa alfândega a servia de escrivão dela por falecimento de João de Siqueira Barreto, Jacinto Coelho Alvarenga”⁷⁵⁶ e que esse teria completado os três anos de serventia e pedia uma nova provisão para poder continuar no cargo.⁷⁵⁷

O rei teria ordenado ao provedor da Fazenda, João do Rego Barros, que o informasse sobre os procedimentos do atual escrivão da Alfândega. Em resposta, o provedor dizia que “este sujeito tinha cometido bastantes erros de ofício sendo os mais agravantes de levar às partes mais dinheiro do que lhe tocava [...]”.⁷⁵⁸ Podemos entender, então, que os procedimentos de Jacinto na Alfândega, como escrivão e almoxarife, devem ter provocado muitas queixas entre os despachantes, que provavelmente reclamavam e falavam sobre essas irregularidades na Alfândega.

Diante da opinião do Provedor da Fazenda, o rei optou por não prover novamente Jacinto no cargo, substituindo-o por João de Siqueira Barreto, “de quem se tem boa opinião”.⁷⁵⁹ João, então, seria o escrivão no momento da chegada do navio supracitado, homônimo de seu pai, que também teria exercido o mesmo ofício até seu falecimento.

Encontramos Jacinto novamente sendo citado em uma carta do Provedor quase dez anos depois, reforçando a suspensão de Jacinto, através de sua carta, de 4 de maio de 1716.⁷⁶⁰ O Provedor informava que essa carta teria sido “o fundamento que teve o dito Jacinto Coelho, para se declarar meu inimigo, procurando dali em diante inquietar-me”.⁷⁶¹

Nesse mesmo ano, todos os oficiais da Alfândega sofreram devassa por conta das “murmurações no Recife” em relação aos seus procedimentos. Talvez o comportamento de

⁷⁵⁵ Idem. F. 136

⁷⁵⁶ Ordens Régias de 1711-1718. Folha 173. IHGPE

⁷⁵⁷ Idem.

⁷⁵⁸ Ordens Régias de 1711-1718. Folha 174. IHGPE.

⁷⁵⁹ Idem.

⁷⁶⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

⁷⁶¹ Idem.

Jacinto e seus “erros de ofício” tenham ocasionado a atitude do governador Dom Lourenço de Almeida, de informar ao rei sobre esses comentários da população, o que culminou em uma “devassa especial” que durou quase três meses.⁷⁶² O provedor e juiz da Alfândega João do Rego Barros e os oficiais da Alfândega foram inocentados.⁷⁶³

O Provedor continuou listando os problemas e desentendimentos que teve com Jacinto sobre a necessidade de o rei ordenar ao ouvidor da época, Fernando Luiz Pereira, que fizesse um termo com Jacinto, declarando: “se não haver com desatenção a minha pessoa, e fazendo-o fosse preso, e deste procedimento dessa conta a Vossa Majestade”.⁷⁶⁴ Tal termo não teve nenhum efeito e nem remédio para Jacinto parar com os conflitos com o provedor João do Rego Barros, chegando a ameaçá-lo de morte. Outro fator que também corroborava com a falta de punição a Jacinto era que o ouvidor também era inimigo do Provedor, por este ter denunciado ao Conselho Ultramarino “da negociação que se tinha feito com o navio estrangeiro, das vendas do Tabaco, com a devassa que tirei por ordem do mestre de campo D. Francisco de Souza, quando governou estas capitanias”.⁷⁶⁵

O Provedor ainda falava que o Jacinto, que já havia se unido com o ouvidor Fernando Luiz Pereira, juntou-se mais com o Padre João do Rego Barros, seu parente e seu inimigo⁷⁶⁶ e formaram uma “conjuração” para destruí-lo.⁷⁶⁷ Depois disso, acumulou-se com mais um inimigo e se formou uma “liga” contra o Provedor. O novo inimigo seria o clérigo Manuel Frz, que dizia que o Provedor patrocinava Gabriel Figueira da Cunha.⁷⁶⁸

⁷⁶² OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco: História, Conflitos e Tributação no Porto do Recife (1711-1738)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016. Para mais informações retornar ao capítulo dois.

⁷⁶³ Idem. Foi exatamente no ano da sindicância de D. Lourenço de Almeida e das murmurações no Recife. Pernambuco, 24 de abril de 1716. Carta do governador da capitania de Pernambuco, D. Lourenço de Almeida, ao rei D. João V, sobre a falta de bom procedimento de alguns oficiais da Alfândega do Recife e a necessidade de se fazer uma sindicância. AHU_ACL_CU_015, Cx. 27, D. 2484.

⁷⁶⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971. Observação: Ele sendo culpado da conjuração, pelo juiz de Fora Antônio da Cunha Silveira. 20/ago01725. O ouvidor era inimigo do juiz de Fora, O padre João do Rego Barros era inimigo do juiz de Fora. Recife, 20 de agosto de 1725. Carta do juiz de fora da capitania de Pernambuco, Antônio da Cunha Teixeira, ao rei D. João V, denunciando as negociações de tabaco e fazendas de Macau realizadas pelo ex-ouvidor da dita capitania, Fernando Luís Pereira, e relatando a cumplicidade do padre João do Rego Barros. AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2953.

⁷⁶⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2953.

⁷⁶⁶ Idem. A querela do Provedor João do Rego Barros com o Padre João do Rego Barros, foi explicada na carta: “por causa de uma demanda que com ele tive sobre um vínculo que instituiu meu avô João do Rego Barros (Morgado da Salinas), do qual o deixou por administrador ao dito Padre, por ser seu filho natural, com a cláusula de que tendo alguma diminuição notável; lhe pudesse eu tomar contas, como sucessor imediato; e por que a teve muito grande, o expulsei da dita administração por sentença da Relação deste estado; o que tudo o consta pela certidão junta do escrivão dos autos”.

⁷⁶⁷ Idem.

⁷⁶⁸ Idem.

A “liga” chegou a organizar vários capítulos contra o Provedor da Fazenda e contra o Juiz de fora Antônio da Cunha Silveira. Esses capítulos foram escritos pelo Padre João do Rego Barros, que enviou para o Reino todas as denúncias que tinha, fazendo uma verdadeira “lavagem de roupa suja” a respeito de tudo o que estaria supostamente acontecendo na Capitania, não faltando críticas até ao próprio Jacinto, no ofício que exercerá no período de tesoureiro do Juízo dos órfãos.⁷⁶⁹

O ofício de tesoureiro dos órfãos que Jacinto desempenhará, era um cargo da Fazenda, responsável por todo o patrimônio dos falecidos e que eram geridos pela Fazenda Real, conjuntamente ao Juiz dos órfãos. Jacinto administraria todo esse patrimônio em nome do rei, cobrava os valores e guardava o dinheiro. Mais adiante, pretendemos discutir sobre a influência e as jurisdições que esse ofício tinha sobre os produtos que eram despachados na Alfândega, dos defuntos e ausentes, tanto fazendas quanto escravos.

Jacinto era um homem de comportamento muito agressivo, inclusive no uso das palavras. Segundo narra o Provedor da Fazenda, Jacinto chegou a matar um juiz ordinário à espingarda, na Vila de Goiana:

[...] Pelo qual crime andou muitos anos sem aparecer em público, e não só a mim, mas tão bem ao juiz de fora, descompondo o de palavras afrontosas, por ter preso, pelo alcance das contas que lhe tem feito o autuou, e se acha sentenciado pela Relação deste estado, e condenado em duzentos mil réis para suas despesas, e em quatrocentos mil réis para a parte. E em dez anos de degredo para o Rio das Caravelas [...].⁷⁷⁰

Mas, antes de entrarmos nas punições contra Jacinto, voltemos ao caso da chegada do navio. Assim que a embarcação chegou ao Porto do Recife, carregada de escravos e sem seu mestre, foi necessário fazer um despacho na Alfândega de Pernambuco e o oficial responsável por essa função era o escrivão João de Siqueira Barreto, que escreveu certidão, segundo o provedor e juiz da Alfândega João do Rego Barros, declarando:

O Navio Nossa Senhora do Calvário, e Nossa Senhora da Natividade do qual era mestre Francisco da Costa que morreu na Costa da Mina, despachou nesta alfândega os escravos que trouxe, sem apresentar o livro de carga por onde conta-se serem os escravos de seus donos, nem também livro de mortos. E somente dizendo cada uma das partes que estas, e aquelas lhe pertenciam [...].⁷⁷¹

Segundo o Provedor, foi Jacinto que “inquietou” o escrivão da Alfândega João de Siqueira Barreto a fazer essa certidão e Jacinto Coelho Alvarenga, como tesoureiro dos defuntos

⁷⁶⁹ Idem.

⁷⁷⁰ Idem.

⁷⁷¹ Idem.

e ausentes, deveria ter feito um requerimento sobre o caso, já que não seria possível listar e comprovar a posse dos cativos daquele navio, mas ele não o fez. O tesoureiro dos defuntos e ausentes, tendo em mãos a certidão feita pelo escrivão da Alfândega, enviou-a para a Mesa da Consciência e Ordem. Segundo o Provedor da Alfândega, tal atitude de Jacinto foi articulada para tentar esconder a verdade sobre o caso ou nas palavras do Provedor: “para se não vir logo verdadeiro conhecimento de ficar encoberta a maldade”.⁷⁷²

A Mesa de Consciência e Ordem ficou indignada com o tipo de desatenção ao procedimento nesse caso e enviou ao “provedor das fazendas dos defuntos e ausentes, capelas e resíduos deste Pernambuco Antônio da Cunha Silveira” um questionamento de como se entregou “tão livremente” os escravos. Por conta disso, foi feita provisão conjuntamente a um precatório, no qual se informava como se deveria proceder “a execução na forma nele declarada, e que fizesse registrar nos livros desta alfândega a dita provisão”.⁷⁷³

A provisão foi expedida no dia 21 de março de 1725, pelo Rei D. João V, informando ao Provedor das fazendas e dos defuntos que o tesoureiro desse Juízo, Jacinto Coelho Alvarenga, tinha representado a ele que teria:

Chegado da Costa da Mina o Navio por invocação o Senhor do Calvário, e Nossa Senhora da Natividade, a esse Porto, sem mestre, nem livro de carga, nem dos mortos, vindo carregado de escravos, sem saber a quem pertenciam e só os que haviam mandado carregações diziam serem uns escravos de umas pessoas, e outros de outras, **ajuntando-se assim para que o Juízo não tivesse de que fazer arrecadação; e fazendo petição para se lhe mandarem entregar na forma do Capítulo XXVI do Regimento, não fora deferido;**
⁷⁷⁴ (grifo do autor).

Está claro que houve uma tentativa, por parte do tesoureiro Jacinto Coelho Alvarenga, de fazer todos os escravos serem “entregues”, sem que o Juízo dos defuntos e ausentes tomasse parte da carga, para não se fazer nenhum tipo de arrecadação, manobrando com o capítulo

⁷⁷² Idem.

⁷⁷³ Idem.

⁷⁷⁴ ARAUJO, José Paulo Figueiroa Nabuco. *Coleção Cronologica Sistematica da Legislação de Fazenda no Império Brasileiro*: Contendo chronologicamente a legislação, quase toda manuscrita para o Juízo dos Defuntos, ausentes, capelas e Resíduos, e entre ela os respectivos regimentos. V.1. 1831. F. 246. Acessado, em 13 de fevereiro de 2020. In: <https://play.google.com/books/reader?id=ziRVAAAACAAJ&hl=pt-PT&printsec=frontcover&pg=GBS.PA76>

XXVI do Regimento do Juízo,⁷⁷⁵ o que foi negado pela Mesa de Consciência e Ordem.⁷⁷⁶ Talvez Jacinto tivesse feito essa manobra com o intuito de ganhar algum dinheiro ou mercadoria por fora, já que a embarcação que deu fundo no Porto do Recife era de um morador da Vila, Antônio Rodrigues Campelo, o qual poderia ter acertado com Jacinto alguma estratégia para despachar todos os escravos.⁷⁷⁷

O rei continuava expondo que consultou o “promotor procurador dos cativos” que respondeu:

Hei por bem, e vos mando, que vendo a certidão inclusa de que conta a quem se entregarão na Alfândega os escravos, sem constar a quem pertenciam mais que pelo dito de quem os levou (como diz a Certidão) **façais um auto de inventário, e arrecadação dos ditos escravos, e fareis notificar as pessoas que os levarão da alfândega, para que os entreguem, ou o valor deles, que se liquidar, e abatidos os fretes, e os direitos em cuja diligencia procedereis breve**, e executivamente na forma do Capítulo VI do Regimento, e depois de posto tudo em arrecadação, com a clareza necessária, quem entender lhe pertencem os ditos escravos, e o poder justificar, o faça na forma do Regimento, e fareis registrar esta provisão, e juntar a própria ao regimento, para constar também aos oficiais dela, que não podiam entregar os escravos tão levemente, sem constar de quem eram: cumpri-o assim. El-rey.⁷⁷⁸

O promotor procurador dos cativos não aceitou o enquadramento do caso, pois faltava clareza da parte do tesoureiro e que a certidão emitida pela Alfândega de Pernambuco, somente com o nome de quem despachou os escravos e sem “constar a quem pertenciam”, fez com que o Procurador mandasse devolver os cativos ou o valor deles. Além disso, que fosse abatido apenas os valores dos fretes e dos direitos pagos na Alfândega. É um caso nítido de descaminho, tanto do escrivão da Alfândega, quanto do tesoureiro do Juízo.⁷⁷⁹

Outro ponto importante, destacado na fala do Promotor, foi que os oficiais da Alfândega de Pernambuco “não podiam entregar os escravos tão levemente, sem constar de quem eram”, era necessário “poder justificar” a quem pertencia cada cativo, isso por procuração, letras ou

⁷⁷⁵ Capítulo XXVI: “O provedor das fazendas dos defuntos porá em arrecadação toda a fazenda das naos, e navios, que derem à costa nas ditas partes, e de quaisquer outras pessoas, que forem ausentes, e não tiverem procurador na terra, e assim todas as fazendas, que os Mestres das naos, e navios levarem, sem terem lembrança de cujas são. Pelo que mando, que este Regimento escrito em treze meias folhas de papel, assinadas cada uma ao pé por D. Francisco de Castro do meu Conselho, e Presidente da Mesa da Consciência, e ordem, se cumpra, e guarde como nele se contém sem dúvida alguma[...]”. Lisboa, 1613. Idem.

⁷⁷⁶ Idem.

⁷⁷⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

⁷⁷⁸ ARAUJO, José Paulo Figueiroa Nabuco. *Coleção Cronologica Sistemática da Legislação de Fazenda no Império Brasileiro*: Contendo cronologicamente a legislação, quase toda manuscrita para o Juízo dos Defuntos, ausentes, capelas e Resíduos, e entre ela os respectivos regimentos. V.1. 1831. F. 246-247. Acessado, em 13 de fevereiro de 2020. In: <https://play.google.com/books/reader?id=ziRVAAAACAAJ&hl=pt-PT&printsec=frontcover&pg=GBS.PA76>

⁷⁷⁹ Idem.

outros tipos de acertos ou pelos livros de carga e dos mortos.⁷⁸⁰ Após o recebimento da provisão, o provedor dos defuntos e ausentes, Antônio da Cunha Silveira, fez o seguinte pedido ao provedor da fazenda e juiz da Alfândega João do Rego Barros:

[...] informa-se deste nunca visto procedimento, me passou o precatório junto, pedindo-me que por serviço de Vossa Majestade lhe fizesse de tudo o que nele se continha, uma distinta declaração, e lhe manda-se registrar nos livros desta Alfândega.⁷⁸¹

Obedecendo à provisão régia. O Provedor da Alfândega escutou e realizou o pedido de Antônio da Cunha Silveira. Executando primeiramente, uma detalhada escuta sobre o ocorrido, vejamos.

Primeiramente, mandou chamar o escrivão da Alfândega responsável pelo despacho, João de Siqueira Barreto, ao qual João do Rego Barros perguntou: “a letra da certidão era sua, e qual fora a razão que tivera para assim passar?”. O escrivão respondeu que passou a certidão através do teor do que constava no livro do “despacho” da Alfândega. O provedor pediu para olhar o livro do despacho e, examinando, “não achou que tivesse tal declaração” da ausência dos livros, os escravos estavam no livro do despacho, começando na folha 148 e terminando na folha 151.

Segundo o Provedor, não satisfeito com a mentira dita pelo escrivão, ordenou que se examinasse o “armário que serve na dita alfândega de guardar os livros, e papéis dos despachos” (um arquivo na instituição). Com isso, foi possível localizar dois livros pequenos, “ainda um mais que o outro, que eram da carga do dito navio, e dos mortos”.⁷⁸² De posse desses livros, foi possível desmascarar o esquema de descaminho elaborado pelo escrivão da Alfândega juntamente com o tesoureiro dos defuntos e ausentes, na emissão da certidão.⁷⁸³

O Provedor continuou interrogando o escrivão, perguntando qual o “fundamento que tivera para dizer na dita certidão o que se mostrava oposto ao que ela continha”. Ao que o escrivão respondeu que tinha sido Jacinto quem se ofereceu para ajudar a fazer a certidão e como “havendo sido o dito Jacinto Coelho escrivão desta alfândega”, ele não “presumira que com astúcia, e malícia” Jacinto iria ditar a certidão e ele escrivão “fora escrevendo o que ele lhe dissera, sem reparar no engano, e dolo que nele se achava, ao que se expusera com atenção”.⁷⁸⁴

⁷⁸⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

⁷⁸¹ Idem.

⁷⁸² Idem.

⁷⁸³ Idem.

⁷⁸⁴ Idem.

No fim dessa escuta, o Provedor fez um termo, mandando o escrivão assinar, com ele e os outros oficiais presentes no momento. Pelo procedimento errado do escrivão no despacho do navio e na elaboração da certidão fraudulenta, o Provedor o suspendeu “em pena de não fazer como devia a obrigação do seu ofício”.⁷⁸⁵ João do Rego Barros ainda informava que, durante o tempo que Jacinto serviu de escrivão da Alfândega, “nunca se havia exercido nesta alfândega dar os escravos a quem dissesse que eram seus só pelo simples dito”, que ele sabia do procedimento da Alfândega, mas se “calou, fundado nas suas destrezas, e orgulho”. Outro ponto exposto pelo Provedor foi a estranheza do tesoureiro dos defuntos e ausentes, em sua função, não ter feito o requerimento, visto que fazia muitas vezes “por causas limitadas, e de menos entidade”.⁷⁸⁶

Por ocasião desse problema em torno do navio, surgiram, através da fala do Provedor, detalhes do cotidiano sobre como era o procedimento da chegada das embarcações negreiras em Pernambuco e de seus despachos na Alfândega, em relação aos cativos. Segundo João do Rego Barros, eram diferentes os procedimentos da Alfândega de Pernambuco, dependendo da origem da embarcação, se era vinda da Costa da Mina ou de Angola. Se a embarcação que chegasse ao Recife fosse de Angola, o mestre da embarcação deveria ir até a Alfândega e despachar todos os cativos, apresentando “conhecimento”, para depois fazer a conferência da carga com o seu livro e, por fim, receber os lotes de escravos.⁷⁸⁷

No entanto, para os navios vindos da Costa da Mina, o procedimento era:

Nenhum [dos mestres dos navios] assina da carga que traz conhecimento, e tão somente nesta alfândega, pelo dito de quem lá os comprou, e os traz a seu cargo, se entregam a seus donos, e não há de haver quem mostre que se despacha sem aqui apresentando **nesta alfândega conhecimentos** como se faz dos que vem de Angola [...].⁷⁸⁸

Evidencia-se a diferença no proceder com os cativos, dependendo do porto de origem, sendo o controle sobre os cativos de Angola mais rígido. Outro ponto relevante que emerge dessa citação é a dificuldade em se trabalhar com as trajetórias dos comerciantes de escravizados vindos da Costa da Mina. É nítido na fala do Provedor que, normalmente esses comerciantes não despachavam na Alfândega, e que na escrituração de seus navios só vem registrado que os cativos foram comprados na Costa da Mina e seus os donos. Essa lógica pode ser confirmada através da viagem da Galera de José de Freitas Sacoto, na qual os registros são exatamente das

⁷⁸⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

⁷⁸⁶ Idem.

⁷⁸⁷ Idem.

⁷⁸⁸ Idem.

compras dos escravos nos diversos portos da Costa da Mina, assim como Suely Almeida demonstrou em artigo e Gustavo Acioli em sua tese de doutorado.⁷⁸⁹

Cruzando essa referência com a documentação depositada no Arquivo Histórico Ultramarino, das caixas da Guiné, temos a confirmação da tentativa dos comerciantes de não registrarem seus nomes, para não serem obrigados a pagar os direitos dos cativos. Normalmente, os cativos ficavam na Alfândega até serem despachados, pagando os direitos e fretes “como de costume”. As prestações de contas eram feitas pelo capitão ao senhorio do Navio, mas não era nem o capitão nem o senhorio que despachava a embarcação.⁷⁹⁰ A única exceção para isso seria, caso o senhorio fosse o contratador do direito do escravo daquela rota, o qual seria isento do tributo.⁷⁹¹

Outra questão que surge é a explicação para o termo “conhecimento”⁷⁹², que é usado de uma forma diferente para esse período, significando a discriminação dos compradores, que normalmente não se fazia para os cativos vindos da Costa da Mina. Segundo o provedor e juiz da Alfândega João do Rego Barros:

[...] quando os mestres, ou senhores das embarcações os despacham sobre si os que são de marinheiros, ou de pessoas de pouco **crédito é pela segurança dos fretes e direitos que se obrigam por todos, para que não levem os escravos sem satisfazê-los, o que é estilo observado nesta alfândega** como no dito termo junto se declara, e não se inovou esta forma como no dito navio somente, e porque o dito João de Siqueira não declarou esta circunstância, o suspendi logo em pena de não fazer como devia a obrigação do seu ofício [...].⁷⁹³ (grifo nosso)

Vemos, então, que os mestres e senhorios das embarcações, normalmente, não despachavam a carga que traziam, porque os “fretes e direitos” deveriam ser pagos pelos compradores dos escravos. Na verdade, essa era uma forma de os mestres e senhorios garantirem o recebimento dos seus fretes e evitarem que ficassem em seus nomes as dívidas em relação aos direitos dos cativos. Apenas quando os donos dos escravos fossem pessoas de pouco crédito (que não tinham um grande cabedal) ou gente da marinhagem é que os mestres ou donos

⁷⁸⁹ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro. op. cit., 2018.

⁷⁹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

⁷⁹¹ Discutiremos isso mais detalhadamente no próximo capítulo. O contratador poderia despachar suas embarcações sem pagar os direitos.

⁷⁹² Segundo Gustavo Acioli é um termo alfandegário que tinha um sentido mais amplo. Consultamos o dicionário de Bluteau e Moraes e Silva: “[...] A informação, que o juiz toma de qualquer acção, caso da sua competência. Bilhete, pelo qual se declara haver recebido v. g., alguma carga a bordo, dinheiro. Recompensa, ou mostra de gratidão,, em conhecimento do benefício.” SILVA, Antônio de Moraes; BLUTEAU, Rafael. *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 1: A - K)*. 1789, p. 311.

⁷⁹³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

das embarcações davam entrada na Alfândega e despachavam – mas apenas uma quantidade limitada.

Normalmente, quem despachava na Alfândega eram os comerciantes negreiros, visto que encomendavam os cativos e depois os colocavam em praça pública para serem vendidos ou serem redistribuídos para a região das Minas e outras praças do Brasil.⁷⁹⁴ Outro ponto importante é que o Provedor e Juiz da Alfândega explica o “estilo observado nesta alfândega” que, só se levam os escravos após satisfazer, na Alfândega, os “fretes e direitos”.⁷⁹⁵ Ele continua afirmando que esse era o procedimento e que ele não teria sido inovado (por causa do erro do escrivão João de Siqueira Barreto).⁷⁹⁶

O que sabemos, ao fim do caso, é que o escrivão da Alfândega e almoxarifado João de Siqueira Barreto foi afastado de seu ofício e que o rei tinha notícia que João havia sido “tirado do exercício dele por uma certidão falsa”, que é exatamente o caso da embarcação anteriormente apresentada. Sobre o despacho dos escravos na Alfândega, expusemos a tabela com as marcas que surgiram nesse caso, no início deste capítulo. Segue-se, agora, um exemplo do despacho dos escravos, registrado no livro do despacho:

Despachou o capitão Julião da Costa de Aguiar seis cabeças com a marca a margem a saber duas cabeças marcadas no braço esquerdo e peito, e duas no braço esquerdo, e uma cabeças marcadas na caixa direita, e outra cabeça marcada na caixa esquerda e as ditas cabeças as fez venturada costas. E de como se obrigou pagar os direitos e fretes assinou//Julião da Costa de Aguiar//⁷⁹⁷

Podemos perceber que são despachos bem objetivos, elencando o despachante, a quantidade despachada, o desenho da marca (que estava à margem da folha) e o local da marcação. Além disso, a pessoa que despachava na Alfândega assinava a responsabilidade de pagar os direitos e os fretes.⁷⁹⁸ No lugar de João de Siqueira Barreto, foi colocado o serventuário José Ribeiro Ribas, o qual escreveu o precatório desse caso, como escrivão da Alfândega e almoxarifado.⁷⁹⁹

⁷⁹⁴ A exemplo de Julião da Costa Aguiar, José de Freitas Sacoto... entre outros.

⁷⁹⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

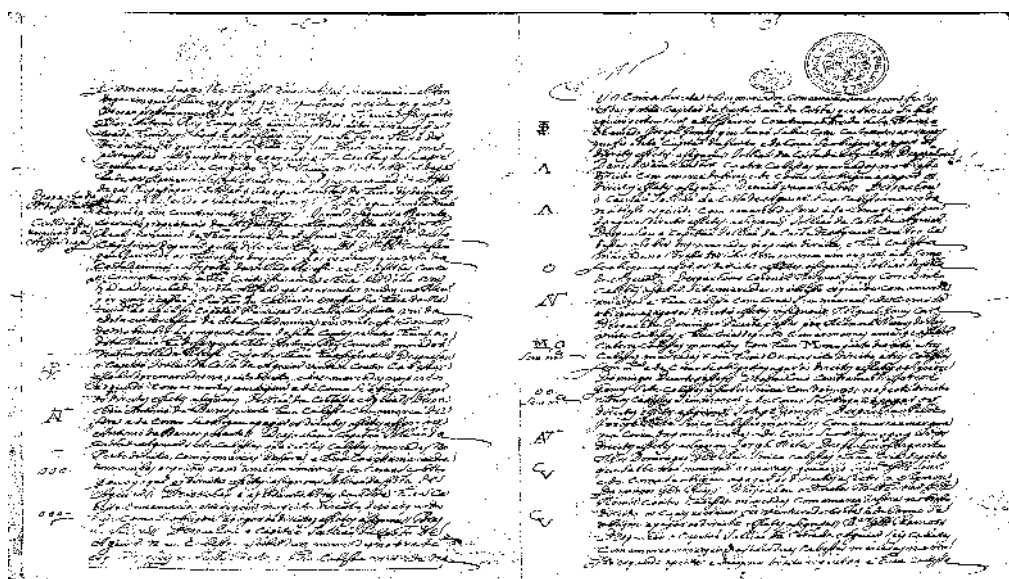
⁷⁹⁶ Idem.

⁷⁹⁷ Idem.

⁷⁹⁸ Idem.

⁷⁹⁹ Idem. Os dois pedindo a “troca” de ofícios com o João de Siqueira Barreto, pelo ofício de escrivão da Câmara, tabelionato do Rio Grande do Norte, pelo de escrivão da Alfândega de Pernambuco, em 1726. O rei achou a troca estranha e pediu ao governador da época, averiguar essa iniciativa de troca, se eles tinham algum erro em seus ofícios e os valores levados em cada ofício desses e os emolumentos. Ao fim, o rei negou essa permuta. Sendo o ofício dado posteriormente a outra pessoa que denunciou uma casa da moeda falsa em Minas. OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *Op. cit.*, capítulo três.

Figura 21: Certidão do escrivão da Alfândega de Pernambuco, contendo as marcas dos escravizados (1725).



Fonte: Recife, 26 de agosto de 1725. Carta do juiz de fora da capitania de Pernambuco, Antônio da Cunha Teixeira, ao rei [D. João V], sobre a ida para o Reino das filhas do ex-Provedor dos Defuntos e Ausentes da dita capitania, Jacinto Coelho de Alvarenga, preso por ter feito cobrar quantias dos devedores sem notificação nas recitas. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

Essa certidão é um fragmento do livro de despacho – note-se que as marcas estão lá desenhadas. Tal registro corrobora com a tese de que o que se pagava na Alfândega era o desenho da marca e não a marcação em si. Aliás, em nenhum momento, na documentação consultada, tanto de Pernambuco quanto da Paraíba e da Bahia, na primeira metade do XVIII, localizamos alguma evidência de que se deveria marcar os escravos na Alfândega como forma de comprovação de pagamento de direitos.

Sobre a verdade em torno da chegada dessa embarcação, o que sabemos é que, no dia 27 de novembro de 1721, a embarcação chegou ao Porto do Recife e foi despachada pelo contramestre Joseph Gomes, que levou até a Alfândega os livros de carga e de mortos, os quais foram despachados normalmente. Além disso, no “livro dos despachos dos navios da Costa da Mina, e mais partes da Guiné”, onde “deste princípio do despacho no navio O Senhor do Calvário e Nossa Senhora da Natividade que começou à folha cento e quarenta e oito e acabou a folha cento e cinquenta e um”⁸⁰⁰ não tinha nenhuma discriminação no livro da Alfândega de que a embarcação havia chegado sem os livros. Apenas registra-se que o capitão Francisco da Costa tinha morrido e que o contramestre Joseph Gomes trouxe o navio.

⁸⁰⁰ Idem.

Os livros haviam sido entregues na Alfândega e guardados no armário. O despacho dos escravos foi feito através da consulta dos livros, segundo os oficiais da Alfândega, em 1725:

Que assistiram ao despacho do dito Navio informaram que aqueles eram os livros mesmo que apresentara o dito Joseph Gomes e se reconheciam serem os próprios de então por sua antiguidade, e pela conferência que deles se fizeram quando se entregaram os escravos aos seus donos por estilo observado nesta dita alfândega, que nenhuma embarcação de escravos se despacha sem que apresente primeiros os ditos livros e que por estes se examinava que nenhum dos escravos que se despacharam pertenciam a pessoas ausentes se não todos aos que presentes se achavam e mostravam serem seus pelo dito livro da cargas.⁸⁰¹

Ou seja, o Capitão não tinha nenhum escravo dessa embarcação e todos os cativos foram entregues aos seus respectivos donos e não foram entregues só por boca, como se dizia anteriormente. Eles foram despachados legalmente, por seus respectivos donos. Um detalhe interessante dessa embarcação é que a maior parte dos cativos, mais de 80% da carga, foram despachados por Julião da Costa Aguiar. Segundo o escrivão da Alfândega José Ribeiro Ribas:

A causa que tivera o capitão Julião da Costa Aguiar para despachar os escravos que despachou de diferentes marcas fora pela razão de **não querer fiar de seus donos os fretes e direitos como costumam fazer muitos senhorios das embarcações quando os querem por este modo segurar nesta alfândega** e que o mesmo escrivão da alfândega reconhecerá esta verdade porque declara na dita certidão a marca dos escravos e alguns dos despachos quem os fizera [...].⁸⁰² (grifo nosso)

Conclui-se que o despachante não queria fiar os fretes e direitos dos escravos, das pessoas que os encomendaram a ele. Resta-nos compreender qual era a relação de Julião da Costa Aguiar na capitania de Pernambuco com essa embarcação.

Julião da Costa Aguiar era um importante negociante sediado na Vila do Recife, nascido em 1685, em Lisboa, filho de Gonçalves Domingues (ex-almoxarife do sal) e de Teresa Maria. Julião da Costa Aguiar vivia de exportar açúcares para o reino e de importar diversas mercadorias do Reino e outras partes da Europa. Ele foi correspondente na Vila do Recife de um importante negociante lisboeta, Francisco Pinheiro, um dos comerciantes mais ativos da primeira metade do XVIII.⁸⁰³

⁸⁰¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

⁸⁰² Idem.

⁸⁰³ SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos & Mofatras*. O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. p. 497.

Julião despachava várias fazendas do Francisco Pinheiro na Alfândega de Pernambuco, como queijos, vinhos, panos entre outras coisas. Por meio dos livros de Luis Lisante,⁸⁰⁴ é possível identificar que a rotina de idas de Julião à Alfândega era muito intensa. Encontramos esse despachante, distribuindo vários “mimos” aos oficiais da Alfândega e contratadores dos subsídios dos vinhos, “por darem livre os despachos”.⁸⁰⁵ Também identificamos o escrivão da Alfândega e almoxarifado, João de Siqueira Barreto, fazendo certidão de alguns queijos podres que estavam na casa do Julião, dando fé do escrivão e enviando o comprovante para o Francisco Pinheiro de que os queijos foram jogados na praia.⁸⁰⁶ Podemos perceber que Julião era um comerciante muito ativo na Capitania e que ele também estava no comércio de carne humana, assim como o Francisco Pinheiro.⁸⁰⁷

Conseguimos identificar que Julião da Costa Aguiar era parente do senhorio do navio Nossa Senhora do Calvário e Nossa Senhora da Natividade, o Capitão Antônio Rodrigues Campelo, seu sogro.⁸⁰⁸ Julião da Costa Aguiar casou-se com Catarina Rodrigues Campelo, filha desse importante homem de negócio da Capitania, o qual remetia ouro e era um participante ativo no tráfico humano.

Segundo George Cabral, entre 1717 e 1739, Antônio Rodrigues Campelo era dono de um estaleiro, conjuntamente a seu primo e concunhado José Peres Campelo. O dono da embarcação também era senhor de engenho.⁸⁰⁹ Provavelmente, Julião⁸¹⁰ cuidava das atividades de comércio de cativos com o seu sogro, tendo ele 36 anos na chegada dessa embarcação ao Recife, em 1721, e seu sogro, 59 anos. Vejamos que as redes familiares e clientelares eram muito bem articuladas na Capitania. Ele despachou vários cativos de diversas marcas diferentes no navio de seu sogro.

Sabemos que, ao fim desse processo, o escrivão da Alfândega João de Siqueira Barreto, velho conhecido de Julião, foi afastado do seu cargo, por mais que o Provedor e Juiz da

⁸⁰⁴ LISANTE, Luis. *Negócios coloniais*; uma correspondência comercial do Século XVIII Vol.1, Vol.2, Vol. 3, Vol.4 e Vol. 5.

⁸⁰⁵ LISANTE, Luis. op. cit., Vol.1. p. 180

⁸⁰⁶ LISANTE, Luis. op. cit., volume 1. Pág. 159.

⁸⁰⁷ Idem. GUIMARÃES, Carlos Gabriel. “O fidalgo-mercador: Francisco Pinheiro” e o negócio da carne humana”, 1707-1715. In: http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/carlos_guimaraes.pdf

⁸⁰⁸ Antônio Rodrigues Campelo era casado com Dona Ignacia de Barros Rego. SOUZA, George F. Cabral. op. cit., 2012.P. 368. E <http://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=2335585>

⁸⁰⁹ Ele também foi segundo vereador da Câmara do Recife, em 1713 e 1724. Ibid. p. 368-369.

⁸¹⁰ <http://digitarq.arquivos.pt/details?id=1885681> <http://digitarq.arquivos.pt/details?id=1876738> Julião fez segundas núpcias com a filha do escrivão da Fazenda Real Miguel Correia Gomes e por isso recebeu o ofício. Habilitação dele <http://digitarq.arquivos.pt/details?id=2335585> Ele tinha habilitação do Santo Ofício e seu sogro também, de acordo com o pedido de familiatura dele. Ibid. p. 497.

Alfândega João do Rego Barros tenha tentado protegê-lo, culpando única e exclusivamente Jacinto Coelho Alvarenga.⁸¹¹

Conseguimos também identificar, explorando esse caso, que o escrivão da Alfândega e almoxarifado, além de trabalhar no despacho dos escravos, também era responsável por ser o escrivão da tesouraria da dízima da Alfândega. Quando chegavam embarcações da Costa da Mina, ele atuava no despacho e, no período que não havia demanda de embarcações, ele trabalhava ajudando nas cobranças da dízima, junto com o tesoureiro da dízima.⁸¹² Sendo assim, os escrivães trabalhavam no despacho de todas as mercadorias, fazendas e escravos.

Quanto à querela entre o Jacinto Coelho Alvarenga e seu inimigo, o provedor da Fazenda Real e juiz da Alfândega João do Rego Barros, esta continuou até o ano de 1729. Findou quando o então ouvidor de Pernambuco, Manoel do Monte Fogaça, capturou Jacinto e o enviou preso à Bahia, para cumprir o degredo em Angola, por ter perturbado a paz e tratado com diversas injúrias o Provedor da Fazenda de Pernambuco.

Nas palavras do rei, Jacinto Coelho Alvarenga estava “incitando outras pessoas contra o dito Provedor, e a dar capitulações alheias da verdade” e falsificar certidões, por ser “homem astucioso, temerário e revoltoso, e desinquietador desse povo, e tão solto na sua língua”⁸¹³. Os seus ataques ao Provedor eram frequentes e “infamando de vários nomes afrontosos injuriosos e de ladrão o que tem causado escândalo a esse povo”. Segundo o rei, ele não obedecia aos termos assinados, os chamados de diversas autoridades e suas atitudes estariam fazendo o povo se levantar, o que era um desserviço ao real serviço.⁸¹⁴

Sobre os escravos do navio Nossa Senhora do Calvário, não sabemos se os cativos foram devolvidos ou não, acreditamos que, como foi provado que o erro foi do escrivão e do tesoureiro dos defuntos e ausentes, os cativos devam ter ficado com os respectivos despachantes, seus verdadeiros donos.

⁸¹¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.

⁸¹² Idem. “João de Siqueira Barreto escrivão proprietário da alfândega e almoxarifado e do foral real, escrivão da tesouraria da dízima de sua majestade.”

⁸¹³ Idem.

⁸¹⁴ Pernambuco, 20 de setembro de 1726. Carta de Jacinto Coelho Alvarenga ao rei [D. João V] sobre as insolências cometidas pelo juiz de Fora Antônio da Cunha Silveira contra o povo da capitania de Pernambuco e a Fazenda Real, dando informações acerca de sua prisão e a de seus filhos por ordem do dito juiz e solicitando a suspensão de sua pena de degredo para Angola. AHU_ACL_015, Cx. 34, D. 3160.

Recife, 16 de julho de 1729. Carta do ouvidor-geral da capitania de Pernambuco, Manoel do Monte Fogaça, ao rei [D. João V], sobre ter remetido Jacinto Coelho Alvarenga preso para a Bahia, a fim de cumprir degredo em Angola por perturbação da paz e injúrias ao provedor da fazenda Real da dita capitania, João do Rego Barros. AHU-ACL-CU-015, Cx. 39, D. 3486.F. 0464

Em suma, a chegada desse navio no Porto do Recife sem seu mestre motivou uma mudança. O rei, pela sua Mesa da Consciência, ficou mais atento aos desvios dos oficiais da Fazenda e criou-se uma provisão, datada de 10 de novembro de 1728, sobre a obrigatoriedade de que todos os:

[...] Capitães, e mestres das embarcações que saírem desse porto para os da Costa da Mina levem um livro rubricado pelo Provedor dos defuntos e ausentes, para nele se lançarem os bens dos que falecerem, assim na viagem, como tempo da estada, com as marcas, e declarações necessárias, e tanto que chegarem a este porto as tais embarcações [...].⁸¹⁵

Para esses casos, os escrivães deveriam atuar conjuntamente. O escrivão da Alfândega daria o despacho nos livros de carga e de mortos, além do mencionado livro dos bens dos defuntos, que deveria ser entregue ao escrivão do juízo, sendo todos esses documentos entregues e despachados na Alfândega, com os oficiais do juízo.⁸¹⁶ Seriam, a partir de então, o livro de carga e o de mortos confrontados a esse livro dos bens dos falecidos. Isso tudo para tentar coibir novas ocorrências do mesmo problema do navio O senhor do Calvário e Nossa Senhora da Natividade no Porto do Recife.

No próximo capítulo, deter-nos-emos especificamente aos primeiros contratos dos escravos na Alfândega, vindos da Costa da Mina para os portos de Pernambuco, Paraíba e Bahia. Analisaremos como se deram as arrematações e os problemas no entorno da instalação dos contratos de 3\$500 réis dessas alfândegas.

⁸¹⁵ Prov. De 10 de Novembro de 1728. Pernambuco. F. 319. In: ARAUJO, José Paulo Figueiroa Nabuco. op. cit., p. 246-247. In: ARAUJO, José Paulo Figueiroa Nabuco. Coleção Cronologica Sistemática da Legislação de Fazenda no Império Brasileiro: Contendo chronologicamente a legislação, quase toda manuscrita para o Juízo dos Defuntos, ausentes, capelas e Resíduos, e entre ela os respectivos regimentos. V.1. 1831. Acessado, em 13 de fevereiro de 2020. In: <https://play.google.com/books/reader?id=ziRVAAAACAAJ&hl=pt-PT&printsec=frontcover&pg=GBS.PA76>

⁸¹⁶ Prov. Da Mesa da Consciência e Ordem de 21 de novembro de 1729. Também enviou uma versão mais resumida para o Provedor da fazenda do Rio de Janeiro. F. 371. In: ARAUJO, José Paulo Figueiroa Nabuco. Coleção Cronologica Sistemática da Legislação de Fazenda no Império Brasileiro: Contendo chronologicamente a legislação, quase toda manuscrita para o Juízo dos Defuntos, ausentes, capelas e Resíduos, e entre ela os respectivos regimentos. V.1. 1831. Acessado, em 13 de fevereiro de 2020. In: <https://play.google.com/books/reader?id=ziRVAAAACAAJ&hl=pt-PT&printsec=frontcover&pg=GBS.PA76>

6 OS PRIMEIROS CONTRATOS DE SAÍDA DOS ESCRAVIZADOS PARA AS MINAS: BAHIA, PERNAMBUCO E PARAÍBA, ADMINISTRADOS POR JERÔNIMO LOBO GUIMARÃES (1725-1728)

A partir deste capítulo, trataremos das redes clientelares do Jerônimo Lobo Guimarães, o primeiro contratador dos direitos dos escravizados no Estado do Brasil. Seus contratos foram as bases para a elaboração dos demais que incidiram sobre os escravizados tributados no Brasil. Trataremos dos primeiros contratos de saída, direito sobre a redistribuição dos cativos no interior do Estado do Brasil e que fiscalizava o comércio interno de escravizados. Ou seja, um contrato que administrava a interiorização da mão-de-obra escravizada pelos sertões, mas também pelo litoral, através dos portos, até a região das Minas. O objetivo principal do capítulo é discutir a fiscalidade sobre o comércio de cativos, em relação à redistribuição dos escravizados dos portos de Pernambuco, Paraíba e Bahia para a capitania de Minas Gerais, mediante à execução do contrato.

Nosso intento nos dois últimos capítulos da tese é desvelar como Jerônimo Lobo Guimarães operacionalizou suas redes clientelares⁸¹⁷ sobre os dois contratos de entrada dos cativos vindos da Costa da Mina: o de 1\$000, para a Fortaleza de Ajudá; e o de 3\$500, sobre cada cativo vindo da Costa da Mina, que eram direitos de “importação” das Alfândegas do Brasil. Mas, especificamente neste capítulo, dedicamo-nos aos direitos de “saída” que variavam entre 4\$500 ou 9\$000 réis, dependendo do trajeto escolhido pelos comerciantes. Este não era um imposto de “importação”, mas sim um direito sobre a “venda” dessas pessoas para outras capitanias distintas das que importaram os escravizados.

Existiam três direitos de entrada na Alfândega: o direito para a Fortaleza de Ajudá, de 1\$000; o direito de 3\$500 sobre os escravos vindos da Costa da Mina; e os direitos sobre os escravizados vindos de Cacheu e Cabo Verde, cujo valor variava dependendo da “qualidade” do cativo.⁸¹⁸ Após a entrada dos cativos nas Alfândegas do Brasil, os que fossem levados para

⁸¹⁷ HESPANHA, António Manuel; XAVIER, Ângela Barreto. As Redes Clientelares. p. 339-346. In: MATTOSO, José. *História de Portugal: O Antigo Regime*. Lisboa: Ed. Estampa, 1998.

⁸¹⁸ Sobre esse direito, consultar o Capítulo três da tese, no qual discutimos sobre essa alíquota. Porém não traremos essa discussão para esse Capítulo. Além desses direitos, que poderiam ser pagos no Brasil ou, ainda, na África, também existiam os direitos do contrato dos escravizados de Angola, os quais se pagava na saída dessa região e se fiscalizava na entrada dos portos do Brasil. Também se fiscalizava nas Alfândegas os escravizados vindos de Moçambique e do Oriente, pelos quais se pagava apenas no Reino. Detalharemos essa cobrança no próximo capítulo.

serem comercializados em outras capitanias, seriam tributados novamente pelos direitos de saída, de alçada da Provedoria de Pernambuco e, na Bahia, pela Provedoria-Mor.

Portanto, pelos cativos que eram revendidos para as Minas por terra, deveria pagar-se o direito e, então, eles seriam levados pelas estradas e rios, pelos caminhos dos sertões.⁸¹⁹ Todavia, se escolhessem viajar por “mar”, os donos dos escravizados também pagariam o direito pela saída à Provedoria de Pernambuco ou da Paraíba e, na chegada a outro porto com alfândega, teriam que apresentar os despachos comprovando o pagamento dos aludidos direitos e mais as cartas emitidas pela Provedoria, que seriam os “recibos” para que fossem liberados nos caminhos até seu destino. Considerando-se esclarecida a principal diferença entre os direitos de entrada e os direitos de saída, analisaremos como se deram as primeiras arrematações dos três direitos do sistema de contratos.

Após arrematar todos os contratos de saída dos escravizados do Estado do Brasil (os de Pernambuco e da Paraíba, da Bahia e do Rio de Janeiro), Jerônimo Lobo Guimarães teve de apresentar as fianças devidas. No entanto, um oficial da Fazenda do Reino tentou embargar sua arrematação. O executor das fianças, Antônio de Barros Caminha, não aceitou as garantias oferecidas por Guimarães para os contratos de saída para as Minas, decisão da qual ele recorreu, fazendo petição contra a rejeição das fianças dos seus respectivos contratos.⁸²⁰

O caso foi levado ao Conselho Ultramarino, que pediu parecer ao Procurador da Fazenda, que aceitou o fiador dado por Lobo Guimarães. Segundo o Conselho,⁸²¹ deveria ser observado que:

[...] em semelhantes casos, em que se oferecem para estas arrematações homens de negócio que estiverem bem opinados por que ordinariamente os homens afazendados ou não querem ser, e os que se oferecem, muitas vezes

⁸¹⁹ Para mais informações em relação aos caminhos, consultar: MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Três roteiros de penetração do território pernambucano: 1738 e 1802*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco/ Instituto de Ciência do Homem, 1966.; Bonifácio, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. *Nas rotas que levam às minas: mercadores e homens de negócios da capitania de Pernambuco no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII*. Recife, 2012. Tese apresentada ao programa de pós-graduação em História da UFPE. E o artigo de ARRAES, Esdras. *Rio dos Currais: paisagem material e rede urbana do rio São Francisco nas capitanias da Bahia e Pernambuco*. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. V. 21. N.2. p. 47-77. jul.- dez. 2013. p. 47-77.

⁸²⁰ Lisboa, 12 de novembro de 1725. Parecer do Conselho Ultramarino sobre a petição de agravo de Jerônimo Lobo Guimarães a respeito do executor não aceitar as fianças que ofereceu aos contratos dos escravos que da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco vão para as Minas. AHU_ACL_CU_011. AHU/MG Cx.7, D. 47.

⁸²¹ Lisboa, 17 de março de 1725. Parecer do Conselho Ultramarino sobre a petição de agravo feita por Jerônimo Lobo Guimarães, e do executor do Conselho, Antônio de Barros, de não aceitar a fiança oferecida aos contratadores dos escravos que da Bahia, do Rio de Janeiro e de Pernambuco vão para as Minas. AHU/MG AHU_ACL_CU_011, cx. 6, D. 20.

sendo bons se acham com tais embaraços que não são seguros como tem mostrado a experiência.⁸²²

Logo, podemos notar que, acreditou-se a arrematação como positiva para os cofres da Fazenda Real. No entanto, como veremos, esse período de otimismo seria quebrado em alguns meses. Portanto, o tema tratado neste capítulo dialoga com a construção dos mercados internos que absorviam boa parte dos cativos que chegavam do tráfico transatlântico, tendo percorrido diversos caminhos, registrados, geralmente, na documentação como “sertões”.⁸²³

Existiam, de fato, diversos circuitos mercantis, dos quais analisaremos os três mais frequentes, que levavam os escravizados até a entrada da capitania de Minas Gerais, partindo dos principais portos do Brasil.⁸²⁴

6.1 ANTES DO CONTRATO DE JERÔNIMO LOBO GUIMARÃES NA BAHIA: PRIMEIRAS PROVIDÊNCIAS TOMADAS PELAS AUTORIDADES LOCAIS (1715-1725)

Através das correspondências trocadas entre o rei D. João V e o vice-rei Vasco César de Menezes, sabemos que Jerônimo Lobo Guimarães arrematou o contrato dos escravos que “despachavam” para as Minas, saídos da Bahia ou do Rio de Janeiro.⁸²⁵ Nos escritos, fica explícito que ele teria arrematado, no Conselho Ultramarino, o contrato da Bahia pelo valor de cinquenta mil cruzados e o do Rio de Janeiro por trinta e seis mil cruzados. Ele também afirmava que as condições do contrato teriam sido aprovadas pelo referido Conselho e que a cobrança seria iniciada em 1º de julho de 1725. Porém, que não haveria tempo para lançar as fianças, assim, solicitava ao vice-rei que ordenasse o início da arrecadação desse direito e que os seus administradores pagassem todos os gastos necessários.⁸²⁶

⁸²² Para o contrato de Pernambuco e Paraíba o fiador da décima foi Manoel Soares da Cruz. PT-AHU-CU-057-0296 m0325.TIF - ASSENTO E FIANÇAS DOS CONTRATOS REAIS, Cod. 296 - Arquivo Histórico Ultramarino (arquivos.pt) p. 325

⁸²³ ABREU, João Capistrano de. *Capítulos de história colonial; 1500-1800*. 6. ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.

⁸²⁴ CARRARA, Angelo. *Minas e Currais: produção rural e mercado interno de Minas Gerais (1674-1807)*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2007. p. 113-114. Segundo o historiador, a documentação referente aos circuitos mercantis de Minas Gerais, no recorte de 1717-1757, é muito escassa. Portanto, acreditamos que nosso trabalho contribuirá para a compreensão desse comércio para o interior do Brasil.

⁸²⁵ Bahia, 24 de junho de 1725. Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] respondendo à provisão real que o manda dar toda ajuda aos procuradores e feitores de Jerônimo Lobo Guimarães para a boa arrecadação do contrato de arrematação da venda de escravos. AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

⁸²⁶ AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

Outra solicitação era a de que o vice-rei dispusesse de

[...] toda ajuda e favor aos procuradores e feitores do dito Jerônimo Lobo Guimarães, para a boa arrecadação do dito contrato, e cobrando-se o produto dele pela Fazenda Real enquanto ele não mostrasse ter posto correntes as suas fianças [...].⁸²⁷

Complementando, orientou que fossem lançados editais sobre essa arrematação na cidade da Bahia “para se evitarem maiores descaminhos”.⁸²⁸

À correspondência está apenso um despacho do Conselho Ultramarino no qual se informa: “na secretaria do Conselho não constava do rendimento que teve a Fazenda Real nestes direitos dos escravos que vão para as minas por negócio”.⁸²⁹ Observamos, então, através desse despacho, que não existia um controle rígido por parte da Coroa sobre esse direito, visto que ele já era cobrado desde 1715.⁸³⁰ Seu rendimento ficava nas receitas das provedorias do Brasil e era o único não direcionado para a manutenção das possessões africanas. Visto que era um novo direito sobre o comércio de cativos, que não mais incidia sobre a entrada nos portos e passava a taxar a saída, de um porto a outro ou pelos caminhos terrestres até o centro nefrágico das minas de ouro e diamantes a partir de 1729.⁸³¹

Concluimos que o Conselho Ultramarino não sabia o quanto rendia esse direito quando ele foi leiloado e podemos conjecturar, ainda, uma ausência de prestação de contas ao Conselho Ultramarino por parte da Provedoria da Fazenda Real da Bahia, mas também a falta de um sistema fiscal rígido estruturado que controlasse os rendimentos. Não existia um sistema tributário rígido, mas sim moldável. A estrutura mais rígida sobre as contas públicas vai se dar apenas com a criação do Erário Régio.

No entanto, períodos de maior controle sobre a fiscalidade começam a surgir na primeira metade do século XVIII – com exceção da fiscalização do ouro, que era rígida e sempre teve atenção por parte da Coroa, desde seu descobrimento no fim do XVII. Essa retomada das contas

⁸²⁷ Idem.

⁸²⁸ Idem. Decidimos que não iremos tratar do descaminho desse direito. Sendo o nosso objetivo analisar a tributação legal sobre esse comércio.

⁸²⁹ Idem.

⁸³⁰ Segundo Carrara, “às novas perspectivas fiscais do Brasil a partir de 1697, quando o ouro começou a chegar em quantidade cada vez maiores aos portos lusitanos. Nesse sentido, as autoridades responsáveis pelos assuntos do ultramar devem mesmo ter começado a atentar para o evidente desarranjo e descontrole das contas correntes da capitania sede do Estado”. O que demonstra essa tentativa de organização na primeira metade do século XVIII. CARRARA, Angelo. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil, séculos XVIII*. 2009. p. 74.

⁸³¹ MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: Paradoxo do Iluminismo*. Tradução Antônio de Pádua Danesi. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. p. 40.

das provedorias e alfândegas ao longo da primeira metade do século XVIII é a base para a mudança da lógica de um Estado corporativo para um Estado centralizado, na segunda metade do XVIII.⁸³²

Soma-se a isso o lançamento de vários contratos leiloados no Conselho Ultramarino, com intenção de obter maior controle ou de angariar uma renda mais efetiva para a Coroa. O aumento da demanda de cativos para a região das Minas fez, ainda, com que a Coroa iniciasse um processo de centralização fiscal durante o reinado de D. João V, que só vai ser finalizado com as reformas pombalinas. Sendo essa uma das teses levantadas neste capítulo, legitimando a tese de Carrara sobre a retomada das contas a partir de 1697,⁸³³ que segue a medida do aumento da importância econômica do Brasil para Portugal.

Em resposta, o vice-rei prestou contas dos valores arrecadados com o direito e os números dos escravos que foram despachados para as Minas pelo caminho da Bahia (através do “sertão”) e pelo Rio de Janeiro (que englobava o caminho de Santos). No documento, era discriminado o valor de 9\$000 por cada escravo, que teria começado a cobrar, no dia 23 de junho de 1722 até aquele ano de 1725, para ambos os caminhos. Segue quadro com os valores:⁸³⁴

⁸³² Sobre a transição para um Estado Absolutista, mas centralizado consultar: HESPANHA, António Manuel. *Às Vésperas do Leviathan: instituições e poder político. Portugal - séc. XVII*. Coimbra: Almedina, 1994. SUBTIL, José. *Terremoto Político (1755-1759): Portugal Aflito e Conturbado*. In: ROLLO, Maria Fernanda; BUESCU, Ana Isabel; CARDIM, Pedro. *História e ciência da catástrofe: 250º aniversário do terramoto de 1755/ XV Curso de Verão do IHC da FCSH-UNL*. Lisboa: Edições Colibri, 2007. P. 155-186.; HESPANHA, António Manuel. A constituição do império português. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva; BICALHO, Maria Fernanda (org.). *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. MAXWELL, Kenneth. op. cit., p. 39

⁸³³ CARRARA, Angelo. op. cit., 2009. p. 74.

⁸³⁴ A historiadora Azevedo, também tratou sobre esses números apresentados no quadro (10). No entanto, ela cometeu um equívoco de interpretação da fonte, visto colocar esses números de 1722 e 1724 como parte do rendimento do contrato do Jerônimo Lobo Guimarães, que só entrou em vigência a partir de 1725. Esses números são uma prestação de contas da cobrança feita pela Fazenda Real, anterior à instalação do contrato do Jerônimo. AZEVEDO, Beatriz Líbano Bastos. op. cit., 2013. p. 118 e 119.

Quadro 9: Rendimentos dos direitos dos escravos que saiam para Minas pelo sertão ou pelo Rio de Janeiro (1722-1725).

Início	Fim	Caminho Origem	Destino	Quantidade	Valor tributado	Valor apurado	Subtotal anual
23 de junho 1722	“até outro tal dia de 1723”	Sertão	Minas	2086	9 mil réis	18:774\$000	29:394\$000
		RJ e Santos		1180	9 mil réis	10:620\$000	
23 de junho de 1723	“até outro tal dia de 1724”	Sertão	Minas	2155	9 mil réis	19:395\$000	30:825\$000
		RJ		1270	9 mil réis	11:430\$000	
23 de junho de 1724	“até outro tal dia de 1725”	Sertão	Minas	2730	9 mil réis	24:570\$000	34:713\$000**
		RJ		1137	9 mil réis	10:143\$000*	
Total (1722-25)				10.558	9 mil réis	95:022\$000***	
*O valor foi transcrito igual ao documento, porém o valor desse rendimento apurado deveria ser 10.233\$000.							
** Valor corrigido do subtotal seria de 34:803\$000.							
*** O valor total estava correto no documento, com a soma do subtotal de 34:803\$000. Foi um erro na escrituração do documento, mas corrigido na conta total.							

Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino Avulsos da Bahia_AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.⁸³⁵

⁸³⁵ O escrivão, não expõe o ano exato do fim da contabilidade, mas cogitamos que seja 22 de junho dos respectivos anos. Ele também fez um resumo, o qual foi exposto no documento: “Nos referidos três anos se despacharão para as Minas, assim pelo sertão, como pelo Rio de Janeiro: dez mil e quinhentos e cinquenta e oito escravos, cujos direitos a razão de 9 mil réis por cabeça, importaram- 95:022\$000 réis, e abatendo desta quantia 16:141\$500 réis, que é a metade do que importam os direitos de três mil e quinhentos e oitenta e sete escravos que nos referidos três anos foram pelo Rio de Janeiro e Santos, para saber o que liquidamente pode pertencer ao contratador que rematou este direito, nos três anos de seu contrato por desfeito com a condição de só lhe pertencer 4\$500 de cada um, por não haver notícia no Conselho Ultramarino, se pagavam também 9\$000 réis, como pagão os que vão pelo sertão, e se cobrarem os outros 4\$500 réis por conta da Fazenda Real, fica rendendo ao contratador- 78:880\$500 réis”. AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

O vice-rei também concordava que o descaminho desse direito era muito comum antes de seu governo e que prejudicava muito a Fazenda Real – e talvez essa seja a explicação para a ausência da prestação de contas. No entanto, depois de tomar precauções para “evitar as fraudes e descaminhos”, teria conseguido diminuir muito o extravio dos direitos. O vice-rei também explicava que muitas mudanças tinham sido feitas com o estabelecimento das casas de fundição, além da cobrança de quintos, que interferiram na diminuição do número de escravizados que foram levados para as Minas, antes destes estabelecimentos.⁸³⁶

Percebemos, com base no argumento do vice-rei, que o aumento da fiscalidade sobre o ouro, mediante o estabelecimento das casas de fundição e da cobrança do quinto, interferiu diretamente no redirecionamento dos escravizados para a região. O aumento da fiscalidade provocava retração desse trato, aumentando os riscos dos comerciantes negreiros no comércio “ilegal”. Podemos propor, dessa forma, que toda vez que a Coroa interfere aumentando a fiscalidade, o comércio de cativos tende a reduzir, visto que os riscos sobre ele aumentam na mesma proporção.

O vice-rei remeteu ao rei cópias dos passaportes que eram utilizados pelas pessoas que levavam os escravos para negociar da Bahia e do Rio de Janeiro.⁸³⁷ Após analisá-los, identificamos que documentos diferentes⁸³⁸ eram levados pelos condutores dos escravos, a depender do caminho que eles tomassem, fosse pelo sertão da Bahia ou pelo Rio de Janeiro, Vejamos:

⁸³⁶ Idem.

⁸³⁷ Idem.

⁸³⁸ O historiador Alexandre Viera, em sua dissertação, também tratou sobre os passaportes de escravos, no entanto, os passaportes eram de um recorte temporal diferente, de 1760 a 1770 e 1811 a 1820. Ele analisou os “dois livros de despachos de escravos partindo da capitania baiana que estavam depositados no APEB. São os códices 249 e 252. Segundo ele, as estruturas desses passaportes eram semelhantes. Eles informavam “data do despacho, nome do “tratante”, a quantidade e o destino. Na documentação do século XVIII, é possível saber se o escravo é africano (novo ou ladino) ou crioulo. Em poucos, também consta a origem étnica do cativo. Já para o século XIX, podemos identificar o sexo dos escravos”. RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c. 1678 – c. 1830)*. Rio de Janeiro: UFRJ, PPGHIS, 2005. p. 96. Infelizmente, não encontramos uma documentação serial para os passaportes da década de vinte do Setecentos, mas percebemos, através dos nossos exemplos, que não se discrimina se o africano é novo, ladino ou crioulo. Pela documentação fica implícito, através da fala do vice-rei, que seriam africanos novos, que teriam acabado de passar pelas instituições da Fazenda e logo se passava as cartas guias, e mais uma sequência de etapas, depois de despachar na alfândega. Porém, através de um edital feito Pelo Marquês de Angeja, fica explícito que poderia ser “qualquer tipo de escravos”, por exemplo: de “Angola, Costa da Mina, de São Thomé e mais partes”, além de crioulos. In: *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional*, Volume LXXX. p. 146. Exemplo de passaporte usado por Vieira: “Em 09 do dito mando o mesmo governador passar passaporte a Justo Manoel Espindola para levar para as Minas pelo sertão, dois escravos de que pagou direitos”; “Em 15 do dito mandou o governador passar passaporte a João de Oliveira para levar para as Minas quarenta escravos que pagou direitos a mais dois ladinos livres dos mesmos”. Idem. p. 97.

[...] **Cópia do Passaportes, que levam os condutores de escravos para as Minas do ouro fazendo jornada pelos caminhos do sertão.** Desta cidade da Bahia leva João em sua companhia para as Minas do Ouro pelo caminho do sertão dez escravos: e por contar pela **carta de guia** havê-los despachado, e pago os direitos devidos lhe mandei passar este passaporte, o **qual servirá por tempo de seis meses somente, e o apresentará ao provedor do registro, e mais oficiais da arrecadação da Fazenda Real do Rio das Velhas**, aos quais encarrego examinem com todo o cuidado e vigilância se este condutor leva mais algum escravo dos acima declarados, e achando-o, prendam logo o dito condutos, e sequestram todos os escravos, e mais gêneros que levar no seu comboio, de que farão inventário autêntico, o qual me remeterão junto com os próprios e bem sequestrados com toda a segurança desta cidade, dando me conta de tudo para o ter entendido: sob pena de serem presos, e castigados o dito provedor, e mais oficiais por consentidores nos descaminhos da fazenda de majestade, que [...]e inobedientes as ordens que lhe são cometidas para os evitar: cujos escravos e bens perdera o dito condutor para a Fazenda Real. **E não levando mais escravos que os referidos despachados, o deixarão livremente sem lhe por embaraço algum pelas partes donde fizer caminho.** Dado nesta cidade de Salvador Bahia de todos os Santos [...] de minhas armas [...] dez dias do mês de julho. Ano de mil Setecentos e vinte e cinco. Vasco Fernandes Cezar de Menezes.⁸³⁹ (grifo nosso)

Podemos perceber, através da cópia dos passaportes levados pelos condutores de escravos que iam da Bahia para as Minas pelo caminho do sertão, como funcionava a fiscalização da Fazenda Real por esse caminho.⁸⁴⁰ Sendo o caminho o primeiro registro identificado: da Bahia às Minas, pelo caminho do sertão. Isso já restringia o espaço de atuação e caminho percorrido por esses homens para a venda dos escravos. Outra informação que aparece é o nome da pessoa que levou os escravos e a quantidade do “comboio” transportado.

Antes de tirar o passaporte, o comerciante deveria despachar⁸⁴¹ os escravos na Provedoria da Fazenda Real e pagar os direitos sobre a “saída”, em contraposição aos direitos de “entrada”, e, só depois, de posse da “carta-guia” (documento probatório do despacho dos escravos para comércio), se poderia tirar o passaporte, que já vinha discriminando a quantidade de pessoas escravizadas contida na carta guia.⁸⁴²

Os passaportes durariam o tempo máximo de seis meses e este deveria ser apresentado ao provedor do registro ou outros oficiais da Fazenda Real do Rio das Velhas. Chegando no

⁸³⁹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

⁸⁴⁰ Idem.

⁸⁴¹ Esses despachos para os escravos que iriam ser comercializados eram diferentes dos despachos feitos pela alfândega, que eram cobrados não pelo comércio, mas sim pela entrada de uma mercadoria nos portos portugueses. É outra lógica de despacho, mesmo que tenha o mesmo nome. Um tributava a entrada, e o outro a comercialização. Sobre os escravos que entrassem pelos portos e fossem para o serviço das residências não se cobrava o tributo sobre a “comercialização dos cativos”.

⁸⁴² Idem.

ponto de fiscalização, o condutor deveria entregar o passaporte e as cartas guias, que seriam contrapostos. Além disso, seria feita a contagem dos cativos levados. Se os números batessem, não haveria impedimento e o comerciante seguiria com seu “comboio” de escravos até as Minas.⁸⁴³ Por fim, a carta-guia seria rasgada assim como os bilhetes da dízima.⁸⁴⁴

No passaporte, não constava nenhum constrangimento por levar menos escravos que o declarado, visto que era possível vender durante o caminho, mas não poderia haver nenhum escravo além do declarado. Caso houvesse, a punição seria a apreensão do condutor dos cativos e sequestro de “todos os escravos e mais gêneros” transportados.⁸⁴⁵ No cumprimento das penas, os oficiais da Fazenda do Rio das Velhas deveriam repassar todos os detalhes sobre as fazendas apreendidas para as autoridades da Bahia. No mesmo passaporte, ainda era discriminado que, caso alguns oficiais da diligência ajudassem no descaminho, eles também seriam presos e castigados.⁸⁴⁶

Analisaremos, agora, a cópia do passaporte que levavam os condutores dos escravos da Bahia para as Minas do Ouro, pelo caminho do Rio de Janeiro (caminho novo):

[...] Vasco Fernandes Cesar de Menezes, vice-rei e capitão general do mar e terra deste estado [...] **Desta cidade da Bahia leva João em sua companhia para as minas do ouro pelo Rio de janeiro vinte escravos**, e por constar pela carta de guia junta havê-los despachado, e ter pago o direito devidos lhe mandei passar este passaporte, o qual lhe servirá por tempo de seis meses somente. Pelo qual ordeno ao Provedor da Fazenda Real do Rio de Janeiro, e mais oficiais da arrecadação dela examinem com todo o cuidado, e vigilância se este condutor leva mais algum escravo dos acima declarados, e achando-lhes prendam logo o dito condutor, e sequestrem todos os escravos, e mais gêneros que levar de **que farão inventário autêntico, e processos judiciais que forem necessários, os quais me remeterão junto com o preso a esta cidade**, para nela se proceder com merecer a sua culpa: e o mesmo

⁸⁴³ Idem.

⁸⁴⁴ No contrato do Estevam Martins Torres, pelos escravos que fossem por terra se pagariam nove mil réis por cabeça, e os que iam por mar, pagavam quatro mil e quinhentos réis, durante o período do contrato. Nas condições, ficava explícito que: “serão obrigados os senhores dos escravos apresentarem os despachos que tirarem por onde conste terem pago os direitos destes escravos em Pernambuco, os quais apresentaram nos registros e contagem das minas para onde entrarem onde se lhe dará um rasgão”. Podemos perceber, através da citação, que os valores dos escravos que iam por terra eram mais altos do que os que iam por mar e acreditamos que seja por causa dos descaminhos e das possibilidades de se não levar os cativos para as minas ou por causa de uma rota que não passava pelos “registros e contagem das minas”, visto que pelas alfândegas dos portos da Bahia e do Rio de Janeiro seria mais difícil desencaminhar os valores referentes a esse produto. Outra questão elucidativa dessa citação é a demonstração de que os registros desse comércio eram rasgados após serem apresentados, sendo uma prática muito parecida com a dos bilhetes da dízima e, por isso, é tão difícil de encontrar seus registros e entender esse processo. Arquivo Público Jordão Emereciano (APEJE). Fundo: Ordem Régia. 04. Folha: 104. Para os bilhetes da dízima, consultar: Oliveira, Luanna Maria Ventura dos Santos. op. cit., 2016. p. 64.

⁸⁴⁵ AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

⁸⁴⁵ Na documentação aparece como Comboio.

⁸⁴⁶ Idem.

executarão com o mestre e embarcação em que for achado o tal descaminho. E os bens sequestrados se remeterão em praça pública a quem por eles mais der, e pagas as despesas que nas diligências se fizerem me remeterão o seu liquido rendimento, em embarcações seguras, dando me conta para o mandar pôr em clareza, e arrecadação nos livros do tesoureiro da Fazenda Real, o que a todos ei por muito encarregado cujos escravos e bens perderá o dito condutor para a Fazenda Real e a não achado ao dito escravo algum mais acima referido lhe não porão embaraço algum, e o deixarão passar livremente pelas partes donde fizer caminho. Dado nesta cidade de Salvador Bahia de todos os santos [...] e selo de minhas armas, aos dez dias do mês de julho. Ano de mil Setecentos e vinte e cinco (Vasco Fernandez Cesar de Menezes).⁸⁴⁷ (grifo nosso)

Notamos que o passaporte dos “condutores” que levavam os escravos para as Minas pelo caminho do Rio de Janeiro era bem parecido com o que era utilizado pelo caminho do sertão, mas com suas especificidades. Uma delas era a penalidade para os condutores que fossem pegos com mais escravos do que o declarado no passaporte e na carta guia, pois eles deveriam ser presos e enviados para a cidade da Bahia.⁸⁴⁸

Outro dado específico para esse caminho era o aparecimento do nome do mestre da embarcação, que também poderia ser preso e punido por levar escravos a mais que os despachados. Visto que esse caminho tinha a parte portuária que levava os escravos do Porto da Bahia para o Porto do Rio de Janeiro. Sobre os escravos chegados no Rio de Janeiro não se pagariam mais os direitos sobre a “entrada” na Alfândega, como se estivessem recém-chegados da Costa da Mina,⁸⁴⁹ por terem efetuado o pagamento no primeiro porto onde entraram na América portuguesa ou, ainda, na saída, em África. Mais uma vez, discuto que o tributo que está sendo controlado nesse momento não é um de importação (alfândega) e sim sobre o comércio de cativos interno, dentro do Brasil, uma redistribuição (provedoria).⁸⁵⁰

⁸⁴⁷ Idem.

⁸⁴⁸ Idem.

⁸⁴⁹ Sobre os escravos que vinham de Angola se pagavam os direitos na provedoria da Fazenda Real de Angola ou ao contratador do direito de Angola, que poderia ser “direitos novos” ou “velhos”. Sobre esse comércio e tributação, consultar os trabalhos de: MENZ, Maximiliano M. As “*geometrias*” do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em angola (1796-1807) Revista de História, núm. 166, jan. -jun., 2012, pp. 185-222 Universidade de São Paulo São Paulo, Brasil.

MENZ, Maximiliano M. *A Companhia de Pernambuco e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80)*. Afro-Ásia, n.28, 2013. p.45-76. Os direitos de entrada sobre os escravos que eram pagos no Estado do Brasil eram referentes aos escravos vindos de várias partes da África, menos Angola, segundo o primeiro contrato de entrada dos escravos da Bahia, feito por Jerônimo Lobo Guimarães. Consultar o capítulo anterior dessa tese.

⁸⁵⁰ O projeto do database *Slavery Voyage* criou recentemente um banco de dados “Base de dados do comércio de escravos Intra-Americanos” buscando contabilizar as viagens de redistribuição de cativos. De acordo com os estudos do historiador Daniel Domingues, as redistribuições continham um número de escravizados menor que os desembarques vindos da África. Para mais informações, consultar: <https://www.slavevoyages.org/american/about#methodology/0/pt/>

O direito sobre o comércio de cativos incidia em “qualquer tipo de escravo”.⁸⁵¹ O que conseguimos afirmar devido a um edital publicado pelo Marquês de Angeja, vice-rei do Brasil, em 16 de julho de 1714. No qual se expunha a concessão que os moradores da Bahia teriam, igualmente aos do Rio de Janeiro, de levarem “por negócio” os negros que precisassem para a região das Minas, podendo os cativos serem “de Angola, Costa da Mina, São Tomé e mais partes, como também os crioulos nascidos no Brasil, dos quais pagarão para a Fazenda Real de direitos quatro mil e quinhentos réis por cabeça”.⁸⁵²

Porém, no edital se proibía que os escravos que já trabalhavam nos engenhos, fazendas e mais lavouras de todas as capitanias pudessem ser enviados, por causar prejuízo à produção. Ainda, segundo o edital, somente poderiam ser enviados para as Minas os negros que não fossem adaptados aos serviços dos engenhos e lavouras. Esse controle deveria ser feito pelas autoridades locais⁸⁵³ e, logo que se enviasse um, outro escravo deveria ser comprado e colocado no lugar.

Por fim, ficava exposta novamente a sequência do despacho dos escravos que fossem para as Minas, vejamos:

Todas as pessoas que houverem de passar às ditas minas e levar negros ou mandá-los para elas os despacharão na Casa da Fazenda Real e constando por certidão do escrivão dela ter pago os direitos, requererá pela Secretaria do Estado o seu passaporte que logo se lhe passará para o poder apresentar nas minas aos oficiais da Fazenda Real e toda a pessoa que levar negros para as minas e for achado sem o despacho e passaporte perderá os ditos escravos e fazenda que levar e será castigado, como descaminhador da Fazenda Real.⁸⁵⁴

Os mestres, como condutores por mar, sendo responsáveis pelo deslocamento dos escravizados, estavam sujeitos às punições já alertadas no passaporte. As despesas gastas com essas diligências de apreensão seriam descontadas dos valores arrecadados através desse leilão. O valor líquido dessas apreensões deveria ser registrado no livro do tesoureiro da Fazenda Real

⁸⁵¹ Documentos históricos da Biblioteca Nacional, Vol. LXXX, p. 146. Para a sociedade colonial, se acreditava que poderia se classificar os africanos com designações de tipos de escravizados, visto ser uma sociedade escravista e estamental que buscava a todo momento classificar as pessoas.

⁸⁵² Idem.

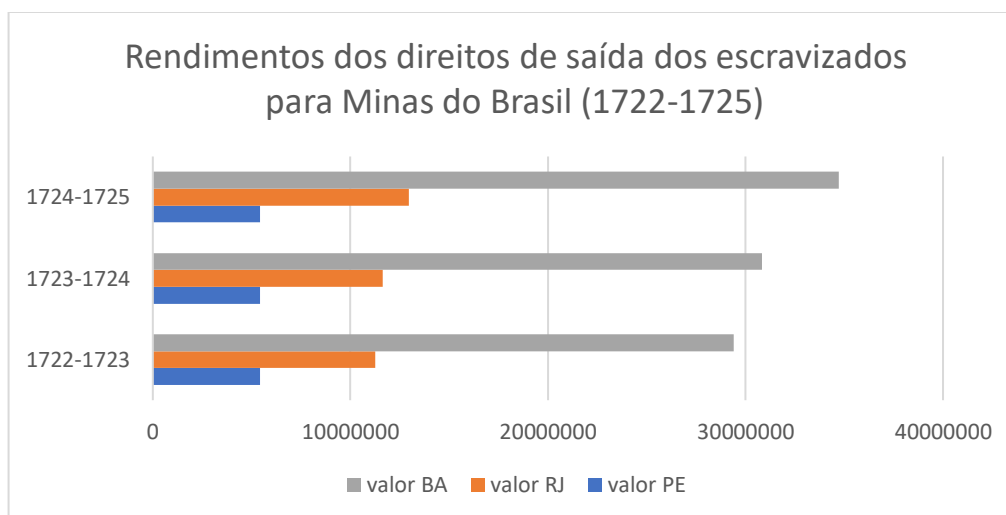
⁸⁵³ Como governadores e mais ministros. Documentos históricos da Biblioteca Nacional, Vol. LXXX, Pág. 147. A punição de quem enviasse os escravos de suas fazendas para as Minas, sem essas especificidades era a perda do valor do escravo, além de ser proibido de comercializar escravos nas Minas.

⁸⁵⁴ Idem. p.146 e 147.

do Rio de Janeiro e o dinheiro deveria ser encaminhado para a capitania da Bahia, juntamente com o preso que cometeu o crime de “descaminho”.⁸⁵⁵

Além da questão dos passaportes e das rendas desse tributo na capitania da Bahia, o vice-rei também explicava o seu ponto de vista em relação à cobrança e execução pela Fazenda Real. Segundo ele, houve uma grande diminuição nos descaminhos e fraudes na arrecadação do direito, o que se visualiza mediante a apresentação do gráfico abaixo, no qual se nota uma evolução no rendimento de 1722 até 1725.⁸⁵⁶

Gráfico 4: Rendimentos dos direitos de saída dos escravizados para Minas do Brasil (1722-1725).⁸⁵⁷



Fonte: Bahia, 24 de junho de 1725. Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] respondendo a provisão real que o manda dar toda ajuda aos procuradores e feitores de Jerônimo Lobo Guimarães para a boa arrecadação do contrato de arrematação da venda de escravos. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Bahia_AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029. AHU/RJ_CU_017, Cx. 16, D. 1755. AHU/RJ_CU_017, Cx. 16, D. 1759. AHU/RJ_CU_017, Cx. 16, D. 1735. AHU/RJ_CU_017, Cx. 16, D. 1713. A cobrança sobre o descimento dos escravos, começou no ano de 1715. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU/PE-Cx. 34, D. 3121. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU/PE-Cx. 31, D.2865.

A evolução mais significativa na arrecadação aconteceu na Bahia e no Rio de Janeiro. Em relação a Pernambuco, os valores não são evolutivos, pois os dados apresentados são uma

⁸⁵⁵ AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029. Sobre o crime de descaminho, consultar a tese de: JUNIOR, Paulo Cavalcante de Oliveira. *Negócios de Trapaça: Caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)*. São Paulo: Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. 2002.

⁸⁵⁶ Também podemos cogitar que o aumento da arrecadação se deve também ao aumento do número de escravos importados. AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

⁸⁵⁷ Sobre os dados de Pernambuco fizemos uma média dos valores informados pelas autoridades fiscais, visto que temos dados para uma década sem discriminação anual desses direitos, nesse recorte.

média, visto que temos informações de uma década da arrecadação desse direito. No entanto, acreditamos que a arrecadação também deve ter aumentado gradativamente em Pernambuco.

A aproximação dos valores referentes aos direitos de saída para as Minas, com o número de pessoas escravizadas “despachadas”, foi possível através da análise dos dados referentes ao volume de escravizados destinados aos principais portos das regiões mineradoras do Brasil entre os anos de 1715-1752. O que está disponível no Arquivo Histórico Ultramarino. Como já expusemos, esse “novo direito” foi criado no auge da mineração do Brasil, como uma forma de lucrar com o comércio de escravos, deslocado devido à alta demanda de mercado em um ritmo excepcionalmente acelerado.

Segundo Angelo Carrara, entre os anos de 1718 e 1757, as informações sobre o comércio interno mineiro “guardam um silêncio tumular”⁸⁵⁸. Portanto, pretendo reconstituir, através da saída dos escravizados dos principais portos do Brasil, o volume e a força centrípeta que a região do ouro causou entre os anos de 1715 e 1725 no comércio de cativos.

Os dados que analisaremos são os valores em torno dos direitos de saída. Em Pernambuco, foi cobrada a alíquota de 4\$500 réis por cabeça até julho de 1725, ano da instalação do contrato.⁸⁵⁹ A mesma lógica é seguida para os direitos do Rio de Janeiro, contudo, para a Bahia, o vice-rei Vasco César de Menezes promulgou uma portaria, em 1722, na qual ficou estipulado que todos os negros que fossem para as Minas pagariam o valor de 9\$000 réis.⁸⁶⁰ Portanto, só podemos dividir os valores apurados dos direitos de 4\$500 réis dos portos de Pernambuco e Paraíba até junho de 1725; e o da Bahia podemos dividir por 4\$500 até 1722,

⁸⁵⁸ CARRARA, Angelo. op. cit., 2007. p. 114.

⁸⁵⁹ Nas palavras do provedor da Fazenda e juiz da alfândega João do Rego Barros: “[...] E a sem mais se mostra que rendeu o primeiro ano do contrato destes ditos direitos que rematou nesse reino Jerônimo Lobo Guimarães por tempo de três anos seis contos novecentos e trinta mil réis, que com a vantagem dos direitos em dobro que agora pagam os escravos que vão por terra, será maior o rendimento, como se irá verificando.” Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_015, Cx. 31, D. 2865.

⁸⁶⁰ Existe uma grande confusão em torno dessa cobrança, o que necessita ainda de mais investigações. Por isso, só podemos dividir os valores dos direitos em PE e RJ até junho de 1725, em relação a alíquota de 4\$500 réis. Posteriormente, existiam duas alíquotas simultâneas que dificultam a obtenção de um número de fato sobre esse comércio. Para a Bahia, só podemos dividir a alíquota sobre os escravizados por 4\$500 de 1715 a 1722, depois disso, os valores são de 9\$000 réis. Porém, com a instalação dos contratos, ficava determinado que o contratador receberia, por terra, 9\$000 réis e, por mar, 4\$500; mas, como na Bahia era determinado que em ambos os caminhos fosse 9\$000 réis, era cobrado por mar esse valor, ficando 4\$500 para o contratador e 4\$500 para a Fazenda Real. O que faz com que retomemos nossa tese de que não existia um sistema tributário organizado em relação à tributação sobre os escravizados, abrindo brechas para diversos problemas de interpretação dessas leis e criando conflitos entre os comerciantes negreiros e os oficiais régios da Fazenda. Bahia, 29 de julho de 1722. Carta do vice-rei e governador-geral do Brasil Vasco Fernandes César de Menezes ao rei D. João V sobre o acrescentamento que pôs no imposto que paga cada escravo que vai para as minas. AHU_ACL_CU_005, Cx. 15, D. 1314.

e, após essa data, pelo valor de 9\$000 réis. Após o ano de 1725, não é possível contabilizar em números reais o comércio lícito de escravizados para as Minas de Pernambuco, visto que a alíquota variava dependendo do caminho por mar ou por terra.⁸⁶¹

Como já exposto, os dados que coletamos em relação à Bahia, de junho de 1722 até junho de 1725, corresponde à saída anual de 3266, 3425 e 3867 (respectivamente) de pessoas escravizadas “despachadas” legalmente. Como não temos, até o momento, os dados de 1715 até maio de 1722, decidimos fazer a média desses três anos e replicar nos anos para os quais não há quantitativo. A média resultante foi de 3.519 cativos saídos anualmente pelo Porto da Bahia, em direção à região das Minas.⁸⁶²

Para o Porto do Recife, temos o montante de 1º de julho de 1715 até o último de junho de 1725, que foi de 54:343\$000 réis, os quais dividimos em 10 anos, chegando ao montante anual de 5:434\$300 réis, que correspondem a 1.207 escravizados direcionados para as Minas anualmente. E, para o Rio de Janeiro, temos os dados de 1º de julho de 1715 até janeiro de 1726, que foi de 103:601\$400 réis. Como sabemos, os valores obtidos com essa arrecadação entre 1º de agosto de 1725 e janeiro de 1726 foi de 8:265:500 réis. Dele subtraímos ao valor total recolhido, gerando o valor arrecadado de 95:335\$900 réis,⁸⁶³ dessa forma, conseguimos o recorte temporal bem próximo dos dados de Pernambuco.⁸⁶⁴

Ao seguir tais cálculos, pudemos construir a média de pessoas escravizadas saindo do Rio de Janeiro para as Minas. O gráfico abaixo ilustra melhor nossos dados:

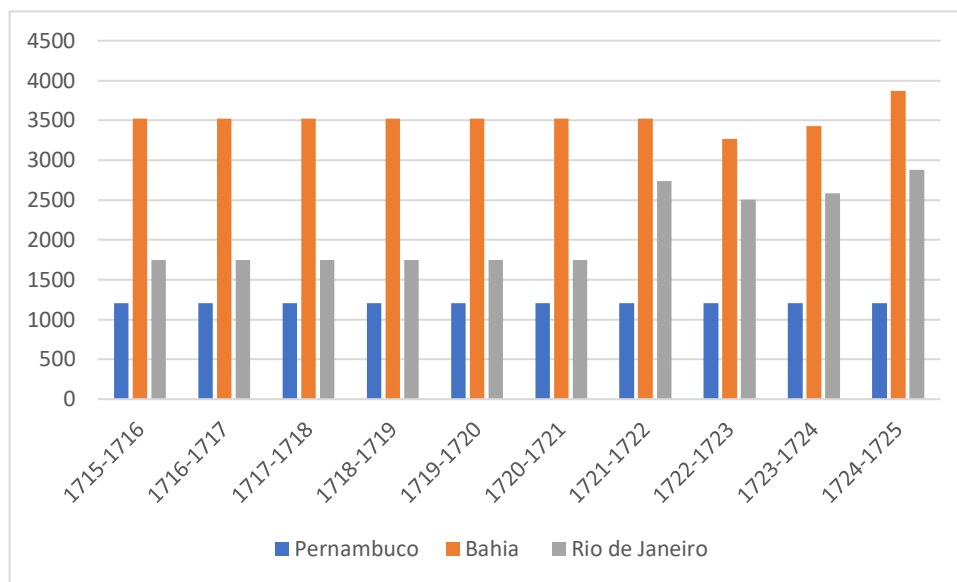
⁸⁶¹ Idem.

⁸⁶² AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

⁸⁶³ Para o gráfico abaixo, incluímos os números reais de escravizados dos anos de 1721-1725, subtraímos os valores do total e dividimos novamente, fazendo uma média para o gráfico. Isso para não ignorar os dados do documento da provedoria do RJ.

⁸⁶⁴ Existe uma variação aproximada de 1 mês entre os dois períodos contabilizados entre PE e RJ.

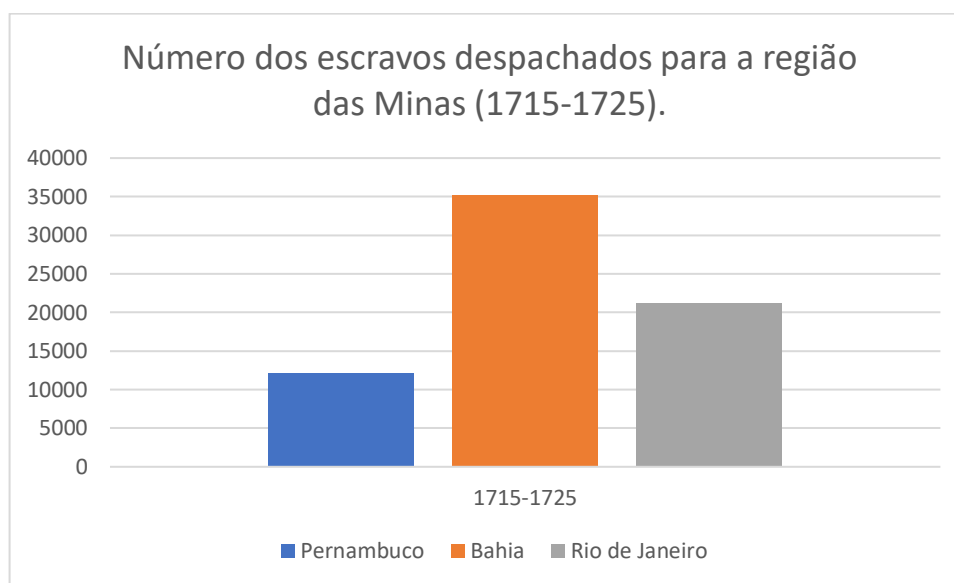
Gráfico 5: Média do número de escravizados redistribuídos para as Minas, vindos dos portos da Bahia, do Rio de Janeiro e de Pernambuco.



Fonte: Bahia, 24 de junho de 1725. Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] respondendo a provisão real que o manda dar toda ajuda aos procuradores e feitores de Jerônimo Lobo Guimarães para a boa arrecadação do contrato de arrematação da venda de escravos. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Bahia_AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029. AHU/RJ_CU_017, Cx. 16, D. 1755. AHU/RJ_CU_017, Cx. 16, D. 1759. AHU/RJ_CU_017, Cx. 16, D. 1735. AHU/RJ_CU_017, Cx. 16, D. 1713. A cobrança sobre o descimento dos escravos, começou no ano de 1715. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_ AHU/PE-Cx. 34, D. 3121. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_ AHU/PE-Cx. 31, D.2865.

Identificamos que o Porto da Bahia foi o maior centro distribuidor de cativos para a região das Minas nessa década, seguido pelo Rio de Janeiro e Pernambuco. Portanto, quando Jerônimo Lobo Guimarães e seus sócios decidiram arrematar os contratos de saída dos escravizados para Minas, eles sabiam desse fluxo alto de escravizados direcionados para a região. Era uma boa oportunidade de lucrar com a cobrança dos direitos. Como ele e seus sócios eram experientes no comércio de cativos com a Costa da Mina, sabiam da demanda cada vez maior do Brasil, sendo uma estratégia arriscar e lucrar com essas empresas.

Em números estimados de cativos que foram despachados para as Minas, por comércio legal, temos 68.444 pessoas escravizadas levadas dos portos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro durante os anos de 171 a 1725. Desse valor, 35.191 pessoas saíram da Bahia, o que corresponde a 51% das saídas; o Rio de Janeiro despachou 21.183 escravizados, o que corresponde a 31% das saídas; e de Pernambuco saíram 17,6%, o que, em termos numéricos, seriam 12.070 pessoas, visto que o direito era sobre cada indivíduo. Para melhor visualizar essa proporção, criamos o gráfico abaixo:

Gráfico 6: Número dos escravos despachados para a região das Minas (1715-1725).

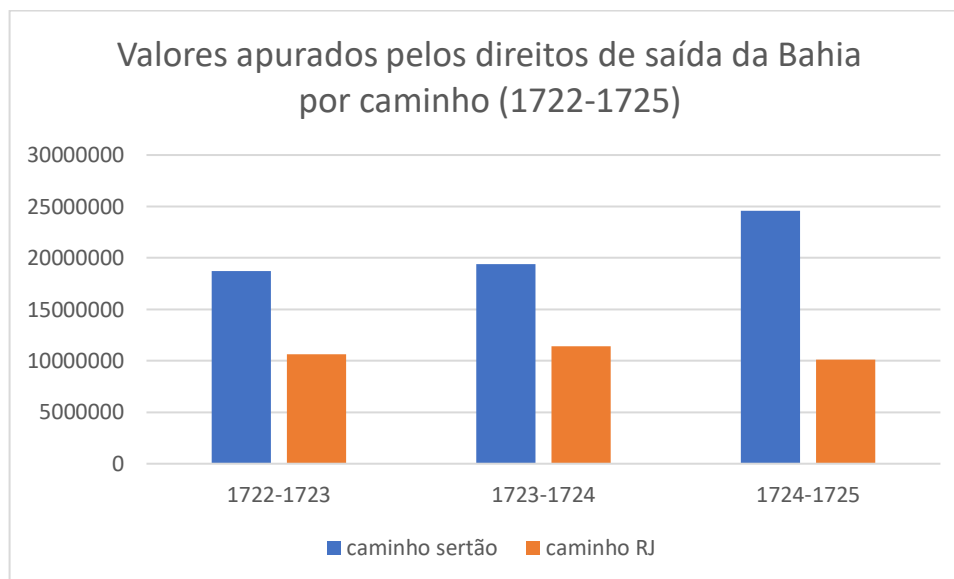
Fonte: Bahia, 24 de junho de 1725. Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] respondendo a provisão real que o manda dar toda ajuda aos procuradores e feitores de Jerônimo Lobo Guimarães para a boa arrecadação do contrato de arrematação da venda de escravos. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Bahia_AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029. AHU/RJ_CU_017, Cx. 16, D. 1755. AHU/RJ_CU_017, Cx. 16, D. 1759. AHU/RJ_CU_017, Cx. 16, D. 1735. AHU/RJ_CU_017, Cx. 16, D. 1713. A cobrança sobre o descimento dos escravos, começou no ano de 1715. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU/PE-Cx. 34, D. 3121. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU/PE-Cx. 31, D.2865.

No entanto, acreditamos que o papel dos comerciantes de Pernambuco na arrecadação também deve ter impulsionado os números dos portos da Bahia e do Rio de Janeiro, visto que Pernambuco era um importante porto redistribuidor de cativos para esses portos, além das capitanias do Norte. Nos anos de 1722 a 1725, o Porto de Salvador foi o grande porto distribuidor de escravizados para Minas Gerais. Em números, não conseguimos localizar o quantitativo de escravizados que foram redistribuídos do Porto da Bahia durante os 10 anos que antecedem o início do contrato de Jerônimo Lobo. Comparando os dados que temos, de 1722 a 1725, percebemos que, em apenas três anos, o quantitativo de cativos saídos da Bahia iguala-se ao número de cativos saídos de Pernambuco no período de 10 anos. O que demonstra, de fato, a força e a frequência dessa rota como sendo a principal nesse período.

O próximo gráfico expõe detalhes sobre os caminhos, a partir da Bahia, cuja arrecadação era possível de se identificar, tanto pelo sertão quanto pelo Rio de Janeiro. Percebemos que o quantitativo arrecadado pelo caminho do sertão é mais intenso do que o levantado no caminho do Rio de Janeiro. A arrecadação pela rota do Rio de Janeiro teve redução entre os anos de 1724 e 1725, em comparação ao arrecadado na rota do sertão, que era a mais utilizada pelos

comerciantes negreiros que faziam a rota Bahia-Minas nesse triênio. Somando as duas rotas, a arrecadação só cresceu, chegando a aumentar aproximadamente 18% de 1722 até meados de 1725, como demonstra o gráfico anterior.⁸⁶⁵

Gráfico 7: Rendimento do direito dos escravos que iam da Bahia para as Minas em réis (1722-1725).



Referência: Bahia, 24 de junho de 1725. Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] respondendo a provisão real que o manda dar toda ajuda aos procuradores e feitores de Jerônimo Lobo Guimarães para a boa arrecadação do contrato de arrematação da venda de escravos. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Bahia_AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

Retomando os argumentos do vice-rei, ele expunha que o direito de saída não dava “a menor despesa”, pois o dinheiro era entregue ao tesoureiro geral, assim que se emitiam as cartas-guias. O vice-rei informava que os procuradores de Jerônimo Lobo Guimarães foram procurar quanto rendiam os direitos dos escravos na Fazenda Real da Bahia: “procuraram com grande diligência saber da casa Fazenda, desta secretaria, quanto rendiam os direitos sobre os escravizados que se despachavam para as Minas[...]”.⁸⁶⁶ Provavelmente, seus representantes nas capitanias de Pernambuco e Rio de Janeiro fizeram a mesma verificação.

Percebemos, através do detalhamento do vice-rei, a astúcia do contratador antes de fazer a arrematação de vários contratos simultâneos da Fazenda Real. Jerônimo Lobo Guimarães sabia dos lucros que poderiam ser retirados. Lucros esses discriminados pelo vice-rei, que informava que, Jerônimo Lobo Guimarães ganhava cada ano “o melhor de vinte mil cruzados”,

⁸⁶⁵ Idem.

⁸⁶⁶ AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

reprovando, em sua opinião, a arrematação desse direito, informando a sabedoria do contratador e de seus procuradores na facilidade da cobrança e da lucratividade desse imposto.⁸⁶⁷

Por fim, há um despacho do Conselho Ultramarino no qual é consenso de todos que com este “primeiro arrendamento ficou a Fazenda de sua majestade prejudicada” e que eles não duvidavam de que “o contratador ganhasse o que o vice-rei declarava”. Porém, argumentavam sobre a oscilação dessa cobrança e que a experiência em arrecadar com ou sem contratador os levava a concluir que, com os contratadores, era mais assegurado o recebimento das rendas e que em arrematações futuras poder-se-iam ir ajustando os valores.⁸⁶⁸

Sobre os descaminhos desse direito, encontramos o vice-rei Vasco César de Menezes, em 7 de agosto de 1724, reforçando o edital de 16 de julho de 1714, feito pelo Marquês de Angeja. Segundo ele, a experiência o teria mostrado a prática de muitas pessoas de levar muitos escravos para “as minas do rio das Contas e Jacobina sem despacho por não pagarem os direitos deles, sem embargo de lhe estar imposta e declarada esta obrigação no edital publicado pelo excelentíssimo Senhor Marquês de Angeja”. Ele continuava expondo que esse edital:

[...] Permitiu irem negros desta capitania para as minas, **pagando quatro mil e quinhentos réis de direitos para a sua Real Fazenda**, aproveitando-se aqueles condutores e mais pessoas que os mandam da dissimulação que injustamente se lhes tem tolerado e me consta se querem valer de que até o presente se não impôs a referida obrigação para ditas minas, quando o dito edital fala genericamente em minas do ouro e ainda que para se proceder contra todos os transgressores não seja necessário outra alguma declaração, contudo para que daqui em diante se não continue está tão prejudicialíssima incivilidade.⁸⁶⁹ (Grifo nosso)

Ele ainda completava:

Declaro que os negros e mais escravos que forem para todas e quaisquer minas de ouro que houver nesta capitania sejam despachados nesta provedoria-mor pagando à Fazenda Real de **direitos nove mil réis por cabeça** e os que forem para o serviço dos moradores do sertão e para fábrica das fazendas dele se manifestaram na mesma provedoria donde se procederá, na forma do estilo e toda a pessoa que levar ou mandar negros e outros quaisquer escravos para as minas e sertão e forem achados sem despacho e passaporte lhe serão tomados por perdidos para a Fazenda Real.⁸⁷⁰ (grifo nosso)

Sabemos que o tema sobre o abastecimento das minas de ouro do Brasil não é um tema novo e, muitas vezes, exaustivamente debatido pela historiografia. Ainda assim, buscamos

⁸⁶⁷ Idem.

⁸⁶⁸ Idem.

⁸⁶⁹ Documentos históricos da Biblioteca Nacional, Vol. LXXX. p. 323-324.

⁸⁷⁰ Idem.

nesse capítulo construir uma narrativa sobre a tributação e os direitos sobre os escravizados que abasteciam essa região através da instalação do sistema de contratos. Com o intuito de mostrar um pouco da dimensão “micro” dentro desse universo fiscal que sempre teve uma interpretação “macro”.⁸⁷¹

As primeiras linhas que discutem os caminhos dos sertões e o abastecimento das Minas aparecem em Capistrano de Abreu, Celso Furtado e Caio Prado Júnior, os quais foram a base da construção historiográfica sobre esse tema.⁸⁷² O historiador que tratou sobre o abastecimento do mercado interno nas Minas Gerais, em uma perspectiva fiscal, foi Angelo Carrara,⁸⁷³ que explicou como se gestaram os circuitos mercantis do interior do Brasil nas regiões das Minas, demonstrando, inclusive, que as estradas da Bahia e do rio São Francisco para a região das Minas eram proibidas até 1713. Ele demonstrou que a proibição data de 1699, mas que os confiscos, de fato, só iniciaram em 1701, sendo feitos com regularidade entre os anos de 1704 e 1711. Entre os itens apreendidos também eram localizados escravizados, mas, segundo o autor, em menor quantidade. A partir de 1713, os confiscos pararam, após a defesa e ganho de causa de alguns réus confiscados.⁸⁷⁴

O historiador demonstrou também que existiam três caminhos (“circuitos”) para a região das Minas, a Estrada Geral da Bahia, partindo de Salvador, e os Caminhos Velho e Novo, com origem, respectivamente, nos portos de Parati e do Rio de Janeiro. Analisando os registros de entradas das mercadorias nas Minas, a partir de três contagens de entrada, o caminho “do Rio Grande, no Caminho Velho; o das Abóboras, no caminho para a Bahia; e o Caminho Novo, no caminho para o Rio de Janeiro”.⁸⁷⁵ Ele chegou aos números de entrada de escravizados na região dos anos de 1716 e 1717, os quais totalizaram 1.047 escravizados entrados nessa região

⁸⁷¹ GUINZBURG, Carlo. *Raízes de um paradigma indiciário*. In: Mitos, Emblemas e Sinais – morfologia e história. São Paulo: Cia das Letras, 1991.

⁸⁷² Porém, decidimos não trazer uma revisão historiográfica sobre esses clássicos por motivo de tentar verticalizar o objeto do Capítulo de discutir a instalação dos primeiros contratos de saída. FURTADO, Celso. *A formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das letras, 2018; JUNIOR, Caio Prado. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011. ABREU, João Capistrano de. op. cit., 1907.

⁸⁷³ A tese de Carrara tinha como objetivo de “é a determinação do lugar ocupado pela atividade agrícola e pastoril na Capitania de Minas Gerais durante o período colonial e, conseqüentemente, o modelo particular da sua sociedade agrária.

⁸⁷⁴ CARRARA, op. cit., 2007. p.124- 131.

⁸⁷⁵ CARRARA, Angelo. op. cit., 2007. p. 117.

“legalmente”.⁸⁷⁶ Valor inferior à quantidade média de escravizados despachados para essa região.⁸⁷⁷

Concordamos com o historiador quando argumentou que a documentação cotejada sobre a entrada de escravizados não correspondia ao crescimento “aceleradíssimo das cifras da capitação”.⁸⁷⁸ Os dados que encontramos corroboram com o argumento. Entrava um quantitativo muito maior, mas, infelizmente, a documentação depositada no Brasil não possibilitou o levantamento desses números, os quais foram 100% cotejados nos documentos depositados no Arquivo Histórico Ultramarino, sediado em Lisboa.

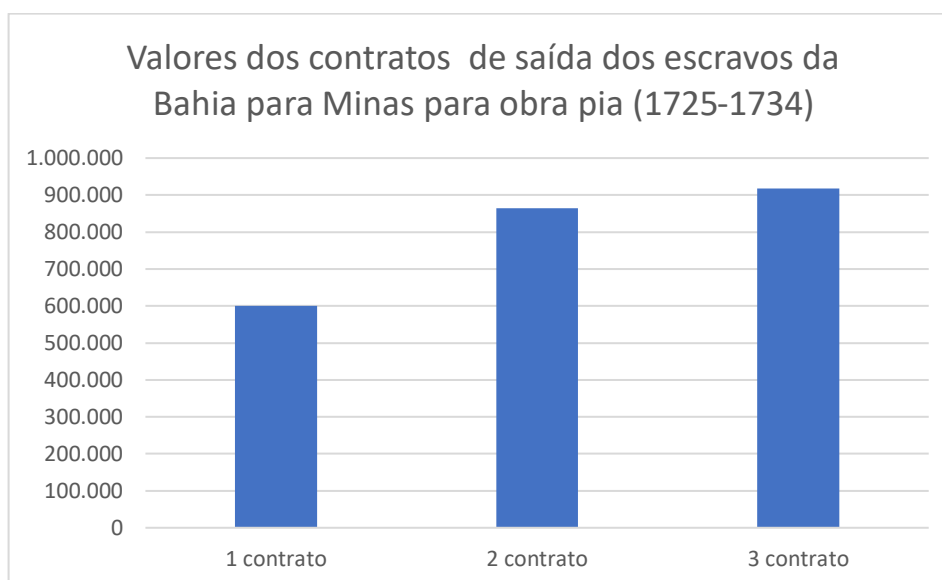
Carrara levanta a hipótese de que, por volta de 1728, o Rio de Janeiro superou a Bahia como principal redistribuir de escravizados para as Minas Gerais, partindo do pressuposto de que os valores de arrematação dos caminhos novo e velho superaram o valor dos contratos dos caminhos do sertão da Bahia e Pernambuco.⁸⁷⁹ Por infortúnio, nossos dados não chegam a analisar os anos de 1728, sobre a saída dos escravizados de todos os portos. Porém, os contratos de saída dos escravizados da Bahia para as Minas continuou subindo nos dois triênios próximos. Analisamos os números a partir dos valores pagos de 1% para as obras pia dos valores dos contratos:

⁸⁷⁶ Idem. A documentação consultada pelo historiador teria algumas ausências de meses, devido à fragmentação da documentação. Os três pontos de contagens foram incluídos em seu levantamento, sendo 117 escravos despachados no Rio Grande, 778 no das Abóboras e 92 pelo Caminho Novo. O que demonstra mais uma vez que o fluxo vindo diretamente da Bahia era maior.

⁸⁷⁷ Consultar o gráfico 7, na página 256.

⁸⁷⁸ Ibid. p. 119.

⁸⁷⁹ Idem.

Gráfico 8: Valores dos contratos de saída dos escravizados da Bahia para as Minas (1725-1734).

Referência: Bahia, 1 de dezembro de 1731. Carta do provedor da Fazenda Real Pedro Velho de Laguar ao rei D. João V respondendo a provisão real que lhe ordena a cobranças das propinas de um por cento da obra pia e a das munições do contrato dos escravos, arrematado por José Pereira da Costa. AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3645.

Os valores expostos de crescimento dos contratos criam uma expectativa de crescimento nas arrecadações e, conseqüentemente, no quantitativo despachado para as Minas, sem esquecer que parte desse contrato também inclui o caminho por mar para o Rio de Janeiro. O problema em torno da redistribuição ainda se encontra pouco estudado, sendo necessário que mais historiadores se debrucem sobre o tema, fazendo apuração mais detalhada da documentação.

Acreditamos que a mudança entre os dois portos da Bahia para o Rio de Janeiro deve ter sido provocada, primeiramente, porque existia uma redistribuição dos escravizados da Bahia para o Rio de Janeiro por mar, liberados com o pagamento do direito de saída (9\$000 réis) e; segundo, devido à isenção do pagamento de impostos de levar escravizados de Pernambuco para o Rio de Janeiro, a partir da prerrogativa alcançada por um comerciante de Pernambuco em 1728⁸⁸⁰, o que promoveu uma redistribuição contínua do porto do Recife para o porto do Rio de Janeiro. Desse modo, pagava-se apenas na saída de Pernambuco, 4\$500 réis, e nada na entrada do Rio de Janeiro, diferente dos impostos que incidiam na rota Pernambuco-Bahia: por mar 4\$500 (meio direito) réis, mais 4\$500 réis (meio direito) para entrar no porto de Salvador. Esse pagamento era fiscalizado pelos oficiais da Alfândega da Bahia, que analisavam as cartas-

⁸⁸⁰ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. *Cathalogo das Reais Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco*, Biblioteca Nacional, Microfilme. 1799. p. 280.

guias, os passaportes, além dos livros de carga, visto que confrontavam os escravizados despachados no Recife para saberem se eram os mesmos.⁸⁸¹

Após a vistoria pelos oficiais da Alfândega, o capitão precisava ir à Provedoria despachar os escravizados e acertar as contas com o contratador do direito de saída, pois, para seguir viagem para o Rio de Janeiro (e para seguir para as Minas Gerais por terra também) teria que pagar mais meio direito (4\$500), completando o valor de 9\$000 réis. Essa nova prerrogativa da Coroa provocou o direcionamento dos navios de Pernambuco para o Rio de Janeiro, visto a isenção de levar para o Rio de Janeiro e vender naquele Porto.⁸⁸²

O provedor da Fazenda de Pernambuco, em 1733, questionava ao rei que, após a decisão de isenção, os contratos de saída de Pernambuco tiveram uma grande baixa, além do fato de a grande maioria dos despachos serem feitos para o Rio de Janeiro. O problema derivado incidiu diretamente nos portos de Pernambuco e, conseqüentemente, da Bahia. De tal modo que o próprio provedor declara:

[...] e que pelos dos escravos que vão para as Minas pelo Rio de Janeiro não houve quem desse nada porque depois que mandei que ali não pagassem direitos os escravos que se despachassem para o Rio de Janeiro, todos para os não pagarem se aproveitaram de os despachar nesta forma, ficando por este modo extinto o dito contrato.

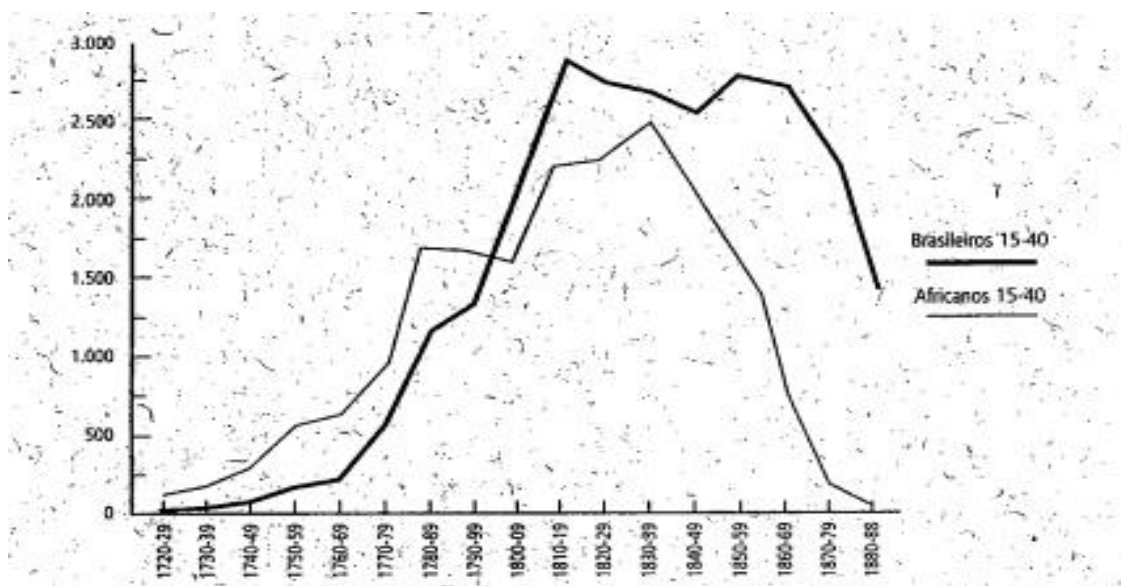
Havia vantagem ao direcionar esse comércio pela rota marítima, que seria mais rápida e menos onerosa tributariamente, em comparação à terrestre, pela qual se pagaria um direito maior saindo de Pernambuco, de 9\$000 réis. Além de a Coroa aumentar a fiscalização desse comércio através das Alfândegas, que atuavam na entrada dos navios e na verificação dos comboios. Acreditamos que tais argumentos são comprovações de que a mudança em relação aos caminhos não foi espontânea, senão intencional, por parte da Coroa, para direcionar o fluxo mercantil e ampliar a fiscalização na rota marítima do Rio de Janeiro. E, conseqüentemente, da rota terrestre do caminho novo. Era a forma mais conveniente de redirecionar caminhos marítimos e terrestres para a arrecadação interna do Brasil.

⁸⁸¹ Ant. 3 de novembro de 1744. Requerimento do negociante da capitania de Pernambuco, José de Sá Rosa, ao rei D. João V, pedindo reposição das perdas tidas com o provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, ao tomar suas fazendas, obrigando-o a pagar a pena de três dobros do seu valor. AHU_ACL_CU_015, Cx. 61. D. 5221.

⁸⁸² ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit., 1799. p. 280.

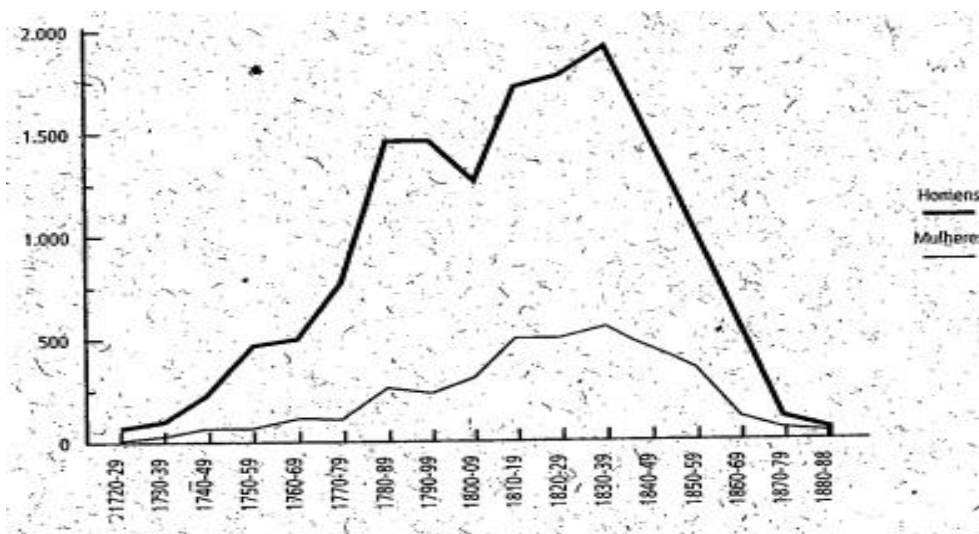
A respeito da discussão historiográfica sobre os caminhos para as Minas e o comércio de cativos, Laird Bergad possibilita uma análise demográfica da escravidão nas Minas Gerais e seus aspectos econômicos, através de inventários. Segundo Bergad, os preços altos dos escravizados nas primeiras décadas do século XVIII, deriva da escassez de mão-de-obra e um grande quantitativo de diamantes e ouro.⁸⁸³ Vejamos dois gráficos criados pelo historiador:

Gráfico 9: Escravos entre 15 e 40 anos de idade por origem e década, 1720-1888.



Referência: BERGAD, Laird W. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru, SP: EDUSC, 2004. p. 227.

Gráfico 10: Escravos africanos entre 15 e 40 anos de idade por sexo e década (em números absolutos), 1720-1888.



⁸⁸³ BERGAD, Laird W. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru, SP: EDUSC, 2004. p. 246. Para um estudo mais detalhado sobre demografia e os aspectos econômicos da escravidão, consultar esse autor. Não vamos adentrar aos detalhes sobre esse comércio, nem sobre a escravidão em Minas Gerais.

Referência: BERGAD, Laird W. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru, SP: EDUSC, 2004. p. 226.

Em relação ao direcionamento de cativos para a região das Minas, o historiador analisou algumas tabelas sobre as suas origens. Nos anos de 1715-1725, a maioria dos cativos seriam africanos, dados com os quais concordamos. Porém, quando o autor analisa a porcentagem de escravos na faixa etária entre 15 e 40 anos, no período de 1720 a 1730, constata valores absolutos muito baixos, o que é compreensível pela natureza da fonte utilizada, os inventários. Sendo, talvez, possível verificar o ápice da redistribuição para as Minas com a crescente curva do número de africanos nos inventários em Minas Gerais.⁸⁸⁴ Outra possibilidade para a ausência desses dados é a de que a rotatividade fosse tão nefasta que não permitisse que grande parte dos escravizados chegassem a ser deixados em inventário, morrendo e sendo substituídos rapidamente.⁸⁸⁵

Sobre o comércio interno, ou “em trânsito”, das mercadorias, gentes e escravizados que iam dos diversos portos para as Minas, temos também o livro “*Homens de Caminho*”, de Isnara Ivo, no qual a autora faz uma análise sobre os homens que percorriam as diversas rotas internas pelos sertões da América portuguesa até sua entrada nas Minas.⁸⁸⁶ No capítulo dois, ela faz uma análise sobre os caminhos dos movimentos que exploram as conexões que eram feitas pelos rios e os caminhos que iam da Bahia a Minas e como a administração colonial lidava com o controle desse movimento.⁸⁸⁷

Além dos trabalhos citados, o pesquisador Esdras Arraes também fez uma análise em relação ao curso do Rio São Francisco. Fazendo um panorama político, geográfico e econômico sobre essa região e discutindo as questões sociais e religiosas que compunham esse espaço. O trabalho de Arraes contribui para o entendimento sobre os caminhos e percursos existentes entre as capitanias cortadas pelo Rio São Francisco até a região das Minas Gerais, demonstrando a complexificação dos caminhos que o comércio interno realizava, tanto por terra, quanto pelo

⁸⁸⁴ BERGAD, Laird W. op. cit., 2004. p. 226-227.

⁸⁸⁵ ABREU, J. Capistrano. op. cit., 1907. p. 147-145. O autor cita alguns fatos narrados por Barbosa de Sá, cronista do período. O qual expunha que, antes de 1728, morriam muitos escravizados: “logo começaram a moer nas moendinhas que chamamos escaroador e a estilar em alambiques que formavam de tachos, apareceram logo águas ardentes de cana que vendiam a cinco e seis oitavas de ouro e as frisqueiras a quarenta oitavas. Com isto foi que se começou a lograr saúde, a cessarem as enfermidades e terem os homens boas cores que até então tinham-nas de defuntos, foram a menos as hidropisias e inflamações de barrigas e pernas e a mortandade de escravos que até aí se experimentava enterrando-se cada dia aos montões”.

⁸⁸⁶ IVO, Isnara Pereira. *Homens de Caminho: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa*. Século XVIII. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2012.

⁸⁸⁷ IVO, Isnara Pereira. op. cit., 2012. p. 115- 197.

Rio. Seu foco de análise permanece nas capitanias do norte, adentrando em Pernambuco, Paraíba e Bahia até as Minas Gerais.⁸⁸⁸ Utilizamos, a seguir, uma das suas ilustrações para demonstrar tais possíveis caminhos:

⁸⁸⁸ ARRAES, Esdras. *Rio dos Currais*: paisagem material e rede urbana do rio São Francisco nas capitanias da Bahia e Pernambuco. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. V. 21. N.2. p. 47-77, jul.- dez. 2013. p. 47-77.

Figura 22: Caminhos para as Minas.



Referência: ARRAES, Esdras. *Rio dos Currais: paisagem material e rede urbana do rio São Francisco nas capitanias da Bahia e Pernambuco*. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. V. 21. N.2. p. 47-77. jul.- dez. 2013. Pág. 57.⁸⁸⁹

⁸⁸⁹ O autor criou a imagem dos “Caminhos terrestres criados nos tempos coloniais e marginais ao rio São Francisco ou a ele convergentes”. Desenho do autor, baseado em manuscritos do Projeto Resgate Barão do Rio Branco; André João Antonil (1982, p. 97); Ernesto Ennes (1938, p. 371); Barbosa Lima Sobrinho (1978, p. 48-49); Carlos

Observamos, então, que vários caminhos convergiam para o rio São Francisco, que interligava as capitanias até o caminho das Minas Gerais. As cidades eram pontos de entrada de vários escravizados que, após serem tributados pela entrada, seguiam viagem por esses diversos caminhos, sendo por mar, um meio mais ameno que por terra no caminho dos sertões.

Um dos primeiros historiadores a tratar sobre os caminhos de penetração do território de Pernambuco foi José Antônio Gonsalves de Mello, o qual analisou três roteiros que levavam até as Minas, do período de 1738 até 1802.⁸⁹⁰ Posteriormente, em sua tese, Hugo Bonifácio buscou traçar as rotas que levavam os mercadores até as Minas, demonstrando o perfil dos homens de negócio que realizavam esse comércio. O trabalho foi fortemente inspirado na tese do historiador George Cabral, que traçou o perfil do grupo mercantil da vila do Recife, mediante sua atuação na Câmara do Recife.⁸⁹¹

Além da tese de Hugo Bonifácio, Jéssica Rocha, em sua dissertação, faz uma análise sobre o comércio interno e o contrabando entre as capitanias de Pernambuco e Paraíba, através dos caminhos dos sertões, no período de 1759 a 1780, correspondente ao monopólio da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba.⁸⁹² Já o historiador Mozart Menezes desenvolveu um denso trabalho sobre a Fazenda Real da Paraíba, tese de grande fôlego, que trata da relação, da administração fazendária e das medidas fiscais vivenciadas na capitania da Paraíba, sua interligação com Pernambuco e sua anexação informal, ainda na primeira metade do século XVIII. Isso, impulsionado pela dependência financeira pelos recursos da dízima da Alfândega de Pernambuco, para o pagamento da folha da Provedoria da Paraíba.⁸⁹³

A tese de Mozart Menezes é elucidativa em relação à baixa quantidade de cativos descidos da Paraíba para as Minas. O trabalho destaca a escassez de mão de obra africana, que foi um problema intenso vivido pela Capitania durante a primeira metade do século XVIII. Na

Studart Filho (1937, p. 27); Informação sobre as minas..., (1935, p. 173); José Alípio Goulart (1963, p. 16-26)". ARRAES, Esdras. op. cit. 2013. p. 57.

⁸⁹⁰ MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Três roteiros de penetração do território pernambucano: 1738 e 1802*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco/ Instituto de Ciência do Homem, 1966.

⁸⁹¹ BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. *Nas rotas que levam às minas: mercadores e homens de negócios da capitania de Pernambuco no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII*. Recife, 2012. Tese apresentada ao programa de pós-graduação em História da UFPE. SOUZA, George Félix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder en el Brasil colonial: la Cámara Municipal de Recife (1710-1822)*. Tese de doutorado na Universidad de Salamaca, 2007.

⁸⁹² SOUSA, Jéssica Rocha de. *Nas rotas dos Sertões: comércio interno e contrabando entre as Capitanias de Pernambuco e Bahia (1759-1780)*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

⁸⁹³ MENEZES, Mozart Vergetti de. *Colonialismo em ação: Fiscalismo, Economia e Sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

tese, ele classifica o direito do qual tratamos como de “exportação”, conjuntamente ao subsídio do açúcar.⁸⁹⁴ Entendimento que discordamos. Na verdade, o entendemos como um direito cobrado para o comércio interno e não externo ao Estado do Brasil.

Segundo Mozart Menezes, o abastecimento de escravos para a Paraíba era feito a partir de Pernambuco, através das duas sumacas que iam da Paraíba para a Costa da Mina. Ele demonstra que seria desinteressante vender os cativos na Paraíba, uma constante, por meio de um parecer do procurador da Fazenda Real Luiz Pires dos Santos, que expôs detalhes sobre o quantitativo de escravos redistribuídos de Pernambuco e a situação vivida na capitania da Paraíba pela dificuldade de comprar cativos,⁸⁹⁵ vejamos:

Este negócio me parece tão dificultoso negociar-se [...] por que, quem haverá de levar escravos para a Paraíba para os venderem pelos preços que os compradores arbitrarem e para os pagarem com seus frutos quando os quiserem [...] **se do porto de Pernambuco (aquele donde se provem os moradores da Paraíba) vão todos os anos mil e quinhentos escravos (ou mais) para as Minas, por mar ou terra, destes podem os suplicantes comprar o que quiserem assim como o fazem os moradores da Bahia e Rio de Janeiro, que se submetem a pagar pelo que valem.** Quanto que tenho notícias que na Paraíba há duas sumacas que navegam para a Costa da Mina armada pelos moradores da mesma terra, e me dizem que os escravos que os vão levar para a Bahia e Rio de Janeiro a buscar maior lucro. Pois se os moradores da terra vão buscar sua conveniência aonde lhes parece que haverá, quem vai levar escravos a Paraíba pelo preço que oferecem?⁸⁹⁶ (grifo nosso)

De acordo com o citado, podemos perceber que nem mesmo os moradores da Paraíba queriam vender os cativos trazidos em suas sumacas para a Capitania, muito menos outros comerciantes o haveriam de querer. Não iriam vender em um porto com pouco movimento, tendo a possibilidade de liquidez se vendessem nos portos da Bahia, Rio de Janeiro ou se levassem diretamente para as Minas por terra, passando por Pernambuco.⁸⁹⁷ A dissertação de Alexandre Vieira discutiu sobre esse direito de saída, afirmando que ele seria uma continuidade do comércio atlântico de escravizados da África. No entanto, tecemos algumas discordâncias em relação a esse conceito de “terceira perna do tráfico”, o qual será retomado na conclusão do

⁸⁹⁴ Idem.

⁸⁹⁵ MENEZES, Mozart Vergetti. *Na linha do tráfico: notas sobre o ingresso de escravos africanos na Paraíba na primeira metade do século XVIII*. Actas do congresso internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades. Lisboa, 2005. p.3-5.

⁸⁹⁶ Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Paraíba, Cx. 6, Doc. 506. *Apud.* MENEZES, Mozart Vergetti. op. cit. 2005. p. 3-5.

⁸⁹⁷ Idem.

capítulo. No próximo item, discutiremos o contrato base de saída, de Jerônimo Lobo Guimarães, na Bahia, Pernambuco e Paraíba.

6.2 OS CONTRATOS BASE PARA O “CONTRATO NOVO DOS DIREITOS DOS ESCRAVOS QUE VÃO PARA AS MINAS” DE JERÔNIMO LOBO GUIMARÃES NA BAHIA E EM PERNAMBUCO E PARAÍBA (1725)

Quando analisamos como funcionava a fiscalidade sobre a saída dos escravos, percebemos a complexidade da estrutura que foi se criando na segunda década do século XVIII. Um marco para uma complexificação da cobrança e fiscalização desse direito foi a introdução dele no sistema de contratos, nas principais praças do Estado do Brasil, e como esse processo foi sendo estruturado por um homem de negócio, que foi um dos principais contratadores dos direitos ultramarinos. Ele buscou fechar vários circuitos comerciais que variavam entre fazendas a escravos. Especificamente, trataremos nesse item, sobre os contratos de saída dos escravos de Pernambuco e Paraíba para as Minas, e o contrato da Bahia, arrematados simultaneamente, no ano de 1724.

Analisaremos o contrato que serviu como “contrato novo dos direitos dos escravos que vão para as Minas do porto da Bahia”, que foi arrematado em dezembro de 1724, por Jerônimo Lobo Guimarães no Conselho Ultramarino, argumentando que “por servir a sua majestade, fazia lanço”.⁸⁹⁸ Na ocasião, seus fiadores da quarta parte foram Antônio Paes de Lemos, Manoel Soares da Cruz, José Ferreira da Silva e João da Costa Ferreira, todos homens de negócio. E seu fiador da décima parte foi Antônio Paes de Lemos, quem acreditamos que fosse algum parente da esposa de Guimarães, Ana Teresa Sala, já que o sobrenome “Lemos” era comum ao nome do irmão dela – cunhado de Jerônimo – Alexandre de Lemos Sala.⁸⁹⁹

A diferença de seus fiadores do contrato da Bahia para o de Pernambuco e Paraíba foi que, no da Bahia, havia quatro fiadores e, no de Pernambuco e Paraíba, havia cinco. Talvez, mais fiadores diluíssem mais os riscos da empreitada, visto que o lucro com o contrato da Bahia era evidente, pelo grande movimento no porto soteropolitano. O quinto fiador do contrato era

⁸⁹⁸ Bahia, 28 de janeiro de 1729. Requerimento de José Pereira da Costa ao rei [D. João V] solicitando dinheiro para as despesas do contrato dos escravos. AHU_ACL_CU_005, Cx. 33, D. 2982.

⁸⁹⁹ Sobre o cunhado do Jerônimo e sua esposa, consultar: OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit., 2016. p. 131.

Manuel Rodrigues da Costa e, o fiador da décima parte desse contrato, foi Manuel Soares da Cruz.⁹⁰⁰

A primeira condição garantia que o contrato seria iniciado em 1º de julho de 1725 e findando até o último dia de junho de 1728, pelo preço de 50 mil cruzados cada ano.⁹⁰¹ Além do valor de 9 mil réis, garantido ao contratador por cada escravo que saísse para as minas do ouro pelo porto da Bahia, “por terra, como também dos que forem para as vilas de Paraty, Ilha Grande, Pernagua, Vila de Santos, São Paulo e mais partes daquela repartição da mesma sorte que até presente se costuma pagar a Fazenda Real”.⁹⁰²

Nela também ficava exposto que não poderia “pessoa alguma de qualquer condição, ou estado que seja, levar ou mandar escravo, sem que primeiro seja despachado pela provedoria da Fazenda Real”.⁹⁰³ Trecho que corrobora com nossa afirmação de que esse tributo era da alçada da Provedoria e não da Alfândega e que era um direito sobre a redistribuição e venda de escravos. A cláusula é igual no contrato de Pernambuco.

Na segunda condição, ficava exposta a proibição de transpassar as cartas guias, prática comum, já que as pessoas costumavam transferir as cartas para terceiros, como se explica:

[...] Muitas pessoas costumam levar escravos da Bahia, ou Pernambuco para o Rio de Janeiro, e Vila de Santos, com cartas guias, em seus nomes para os transportarem para as Minas afim de não pagarem no Rio de Janeiro, ou Santos, direito algum pelo haverem já pago, no porto de onde saíram; e costumam algumas vezes, venderem nos mesmos portos os ditos escravos para diferentes usos, acabando ali as suas viagens; e **trespassarem as ditas guias a outras pessoas**, para com elas introduzirem outros escravos, e passarem para as Minas livres de direitos em fraude grande da Fazenda Real [...].⁹⁰⁴

Percebemos, então, que se retiravam as cartas guias dos escravos que teoricamente seriam revendidos para as Minas – apesar de, muitas vezes, esses escravos serem vendidos no decorrer do caminho – e, para não se perder os valores pagos pelas cartas guias (que era um

⁹⁰⁰ AHU_ACL_CU_ASSENTO E FIANÇAS DOS CONTRATOS REAIS, Cod. 296. p. 308.

⁹⁰¹ Que equivale a 20:000\$000 se convertido em réis, por ano. Valor total do contrato, foi de 60:000\$000 ou 150 mil cruzados. A historiadora Azevedo, fez uma tabela organizando parte das arrematações dos contratos reais feitos no Conselho Ultramarino, entre os anos 1720-1750. Ela identifica a arrematação desse contrato duas vezes consecutivas pelo Jerônimo Lobo Guimarães, uma em 1725-1727 e outra em 1725-1727 novamente com outro valor de 24:800\$000 In: AZEVEDO, Beatriz Bastos. *Contrato como negócio: Trajetórias e estratégias dos homens de negócio portugueses na primeira metade do século XVIII*. In: SIQUEIRA, Maria Isabel de [...] (Orgs.) *A colônia em perspectiva: pesquisas e análises sobre o Brasil (XVI-XIX)*. Jundiaí, SP: Paco, 2017. p. 124-129.

⁹⁰² AHU_ACL_CU_005, Cx. 33, D. 2982.

⁹⁰³ Idem. Existia uma ordem de despachos e privilégios para pessoas distintas. Sobre isso existe um capítulo do Foral da alfândega de Lisboa.

⁹⁰⁴ AHU_ACL_CU_005, Cx. 33, D. 2982.

documento que descriminava o quantitativo de escravos despachados para as Minas), elas eram “transpassadas” para outra pessoa, mesmo que o nome de quem fez o despacho das cartas guias fosse diferente de quem as despachou nas “entradas” das Minas.⁹⁰⁵

Na condição, ficava determinado que todas as pessoas que levassem escravos para as Minas, vindos dos portos supracitados, teriam o prazo de 15 dias “depois de sua chegada ao provedor da Fazenda”, para apresentar as cartas e para se fazer as confrontações do livro de registro que foi despachado pelo escrivão desse direito. Ainda ficava exposto que essas obrigações deveriam ser de conhecimento tanto dos escravos quanto das pessoas que os levavam para as Minas. O interessante dessa cláusula é observar que, embora o escravizado fosse tratado como uma mercadoria, admitia-se que ele deveria ter o entendimento das ordens fiscais, deixando claro que a “coisificação” do cativo se dava conforme a conveniência e o proveito do Império.

Isso tudo com o intuito de coibir o uso de uma mesma guia para se despacharem vários escravos para dentro das Minas. As pessoas que também “trouxeram das Minas para os tornarem a levar para elas” também teriam que cumprir as mesmas regras e fazer quantas cartas guias fossem necessárias.⁹⁰⁶ Caso não se cumprissem as condições, as pessoas seriam presas e castigadas por serem “transgressoras dos descaminhos da Fazenda Real” e os escravos desencaminhados desse modo seriam “perdidos”. Note-se que, nessa resolução, deveria seguir-se igualmente ao que “se praticava na arrecadação dos direitos da dízima das alfândegas”.⁹⁰⁷

Na terceira condição, explicitava-se que os escravos que fossem levados para trabalharem nas casas dos “roceiros e fazendeiros dos caminhos das Minas” poderiam ser despachados sem pagar esse direito à Provedoria da Fazenda Real. Porém, caso se descobrisse que esses escravos, posteriormente, foram enviados para as Minas sem pagar os direitos, os despachantes seriam presos. Os “descaminhadores” deveriam pagar, ainda no cárcere, o valor de cada escravizado “desencaminhado”, pela avaliação de cem mil réis cada um. Valor exorbitante, visto que sobre cada escravizado se pagaria, no máximo, 9\$000 réis nesse direito.⁹⁰⁸

⁹⁰⁵ Percebemos através dessa prática que os escravos que desciam não sofriam nenhum tipo de marca no corpo que se identifica que foram enviados para as Minas, visto que se isso acontecesse não seria possível trocar os escravizados despachados.

⁹⁰⁶ AHU_ACL_CU_005, Cx. 33, D. 2982.

⁹⁰⁷ Idem.

⁹⁰⁸ Idem.

Na quarta condição, estipulava-se que todas as cartas guias⁹⁰⁹ e quaisquer outros registros deveriam ser assinados “pelo contratador, seu procurador, ou administrador, assim como se praticava com os bilhetes das alfândegas, e sem isso não valerão [...]”.⁹¹⁰ De acordo com essa condição, um desses representantes do contrato deveria participar da mesa do despacho do direito que, como já expusemos, era na Fazenda Real. O escrivão, que ficava responsável por emitir a carta guia, também era obrigado a registrar o despacho no livro de receita, que era o livro do despacho, sob o risco de perder o ofício pelo descumprimento.⁹¹¹

Na condição cinco, assegurava-se que o contratador, seus procuradores e mais oficiais de seu contrato poderiam denunciar “todos” os descaminhos que fossem feitos desse direito. Sobre as denúncias que fossem feitas por terceiros, todas as condenações e “tomadias” seriam entregues a “terça parte” aos denunciantes e as “outras duas” seriam entregues ao contratador.⁹¹²

Na condição seis, estabelecia-se o poder de nomear do contratador, que poderia colocar administradores, feitores e mais oficiais “que lhe parecer são necessários, para a boa arrecadação” do contrato. Por exemplo, ele poderia nomear um meirinho, com seu escrivão, e, trazer no rio as embarcações de remo que lhe conviessem, com as custas todas pagas. A nomeação era efetivada pelo Provedor da Fazenda Real. Os oficiais do contratador poderiam carregar armas de fogo nas diligências, igual aos oficiais de justiça, “como se praticava com os das alfândegas”.⁹¹³

Na condição sétima, explicava-se que, nos casos das “tomadias”, os provedores da Fazenda seriam os “juízes privativos”, e as sentenças deveriam ser praticadas igualmente como com “os contratadores da dízima das alfândegas”, com os mesmos privilégios.⁹¹⁴ Na condição oitava, elucidava-se que os oficiais que deveriam cobrar e receber os valores desse contrato seriam o tesoureiro ou o almoxarife da Fazenda Real, que já eram responsáveis antes da introdução do contrato. O contratador pagava apenas a quarta parte do contrato e só receberia no fim de cada ano os valores de “tudo o que além do preço do contrato tiver ele rendido, e se observará nesta parte, o mesmo que se praticava no contrato das dízimas”.⁹¹⁵

⁹⁰⁹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 33, D. 2982. F. 0480

⁹¹⁰ Idem.

⁹¹¹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 33, D. 2982.

⁹¹² Idem.

⁹¹³ Idem.

⁹¹⁴ Idem.

⁹¹⁵ Idem.

Na nona condição, mencionava-se a possibilidade de o contratador “trespassar” o contrato, todo ou em partes, para outras pessoas tanto em Lisboa quanto no Brasil, para possibilitar o estabelecimento e a segurança da cobrança. No entanto, sabemos que essa cláusula ajudaria a dividir os riscos do contrato, principalmente se esse não tivesse uma boa arrecadação, diluindo as perdas.⁹¹⁶ Na décima condição, assegurava-se que o contratador poderia requerer “qualquer condição ou declaração para melhor arrecadação deste contrato”, devendo ser concedida toda ajuda das autoridades ao contratador e, caso acontecesse alguma falha, o contratador poderia receber pelo dano ou omissão das autoridades.⁹¹⁷

Já a décima primeira dita, conforme registro, sobre os direitos

[...] de nove mil reis por cada escravo, que por terra for da Bahia para as Minas; porque os que forem por mar, só pagarão quatro mil e quinhentos; com declaração, porém, que no caso em que na Bahia se tenha estabelecido o pagar-se igualmente os mesmos direitos, tanto por terra, como por mar, ficaria esta maioria pertencendo a sua majestade, para se arrecadar, por sua Real Fazenda.

Percebemos, então, que o contratador receberia 9\$000 réis dos cativos que fossem por terra e 4\$500 réis dos que fossem por mar. Os outros 4\$500 réis que também eram cobrados para formar a alíquota de 9\$000 réis por entrada marítima, na Bahia, eram pertencentes à Fazenda Real.⁹¹⁸

Quando um contrato era arrematado no Conselho Ultramarino, ou localmente na capitania, a forma de se divulgar para à população era através de editais que eram expostos e lidos em praça pública, informando o contrato e quem o arrematou pelo tempo estipulado.⁹¹⁹ Encontramos dois editais referentes a esse contrato de Jerônimo Lobo Guimarães, feitos pelo provedor-mor da Bahia, Dr. Bernardo de Sousa Estrela, em 1725.⁹²⁰ O primeiro edital era mais informativo, fazendo saber as pessoas que Jerônimo Lobo arrematou o contrato dos direitos dos negros que se despachavam para as Minas pelo Conselho Ultramarino, pelo tempo de três anos.

⁹¹⁶ AHU_ACL_CU_005, Cx. 33, D. 2982.

⁹¹⁷ Idem.

⁹¹⁸ Idem.

⁹¹⁹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

⁹²⁰ Além do cargo de provedor-mor o Doutor Bernardo de Sousa Estrela era Desembargo dos Agravos da Relação do Estado do Brasil e Juiz Privativo da arrecadação da Fazenda Real. Documentos históricos da Biblioteca Nacional, Vol. LXXX. p. 325 e 326. <https://books.google.com.br/books?id=tpkYAAAAYAAJ&pg=PA399&dq=lobo+guimar%C3%A3es+edital&hl=pt-PT&sa=X&ved=0ahUKEwi2jNnly57kAhV4K7kGHRLbBqEQ6AEIKTAA#v=onepage&q=lobo%20guimar%C3%A3es%20edital&f=false>

Nele ficava explícito que a arrecadação seria feita pelos “oficiais reais com assistência de um dos administradores ou feitores do mesmo contratador”. E que o edital era feito “a todos e se não poder alegar ignorância em nenhum gênero de descaminho”.⁹²¹

O segundo edital, além de informativo, já demonstrava parte do contrato arrematado, referente às proibições e punições que deveriam se seguir às pessoas que levavam negros para comercializar nas Minas. No edital é destacada a segunda condição do contrato:

Com condição que porquanto muitas pessoas costumam levar escravos da Bahia ou Pernambuco para o Rio de Janeiro e Vila de Santos com cartas de guias em seus nomes para os transportarem para as minas afim de não pagarem no Rio de Janeiro ou Santos direito algum pelo haver já pago no porto donde saíram e costumam algumas vezes vender nos mesmos portos os ditos escravos para diferentes usos e acabando ali as suas viagens e trespassarem as ditas guias a outras pessoas para com elas introduzirem outros escravos e passarem para as minas livres de direitos em fraude grande da Fazenda Real. Todas as pessoas que levarem escravos para as minas com guias pelos ditos portos serão obrigados a apresenta-las em termo de quinze dias, depois de sua chegada, ao Provedor da Fazenda, para se registarem e tomarem as confrontações pelo escrivão a cujo cargo estiver o dito despacho...lançará em um livro de registro.⁹²²

Podemos perceber que existia uma explicação em relação aos descimentos dos escravos inter-capitanias e do sistema de burlar a fiscalização feita pelos comerciantes negreiros. Cogitamos que, várias vezes, a viagem era finalizada antes de chegar aos mencionados portos. Exatamente por conta da venda e repasse das cartas guias para outros comerciantes. O que também configura uma forma de descaminho. Os escravos poderiam ser originários dos despachos das alfândegas dessas respectivas capitanias, para depois serem tributados pelo direito (saída) ou poderiam ser escravos crioulos, que não estivessem adaptados ao serviço nas fazendas.⁹²³

Caso os escravos recém-chegados fossem utilizados para os serviços domésticos ou para suas produções rurais na Capitania, não incidia o tributo. Porém, caso o escravo fosse despachado com o intuito de ser revendido, fazia-se necessário pagar pela emissão da carta guia, que comprovaria o pagamento do respectivo direito.⁹²⁴ Além das cartas guias, o

⁹²¹ Idem.

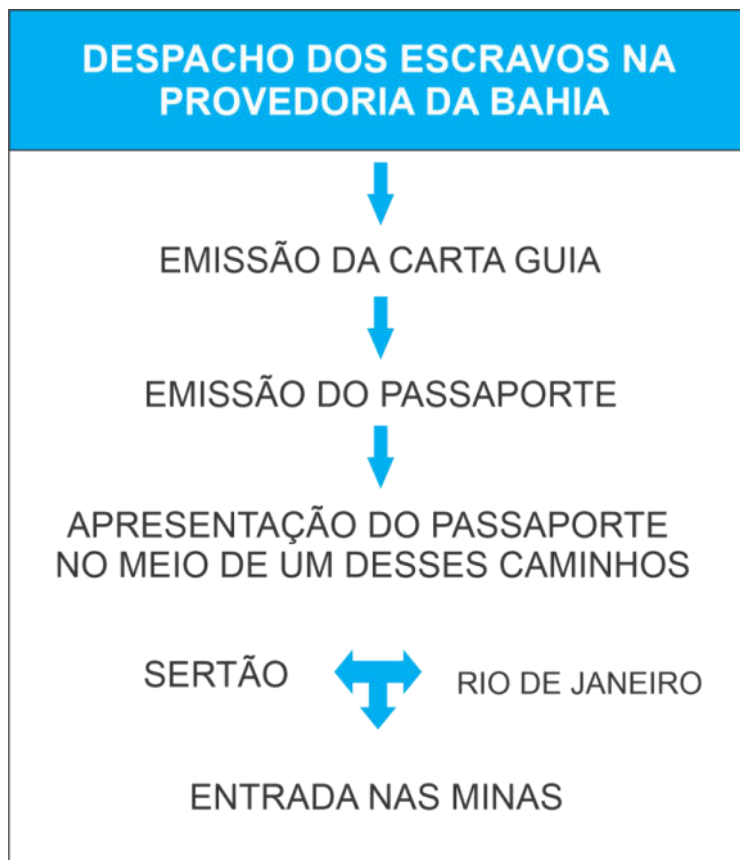
⁹²² Edital datado do dia de 25 de junho de 1725. Documentos históricos da Biblioteca Nacional, Vol. LXXX. p. 325-326.

⁹²³ Explicamos isso através do edital de 1714, feito pelo vice-rei, Marquês de Angeja.

⁹²⁴ Pernambuco, 1º de agosto de 1726. Carta do governador da capitania de Pernambuco, D. Manoel Rolim de Moura ao rei D. João V, sobre a ordem que declara ser desnecessária se passar cartas de guia aos moradores da dita capitania que comprem escravos para seus serviços e não para os comercializarem, e a suspensão do escrivão da alfândega José Ribeiro Ribas por cobranças ilícitas nas visitas às sumacas, informando que tais visitas não

comerciante também teria que levar seu passaporte para conduzir os “comboios”, como explicamos anteriormente, até o local de venda. Normalmente, existia um prazo para retirada da carta guia e seu registro nas entradas das Minas, que atuavam como alfândegas terrestres. Fizemos um organograma para auxiliar o leitor na análise dessa tributação:

Quadro 10: Fluxograma do controle fiscal sobre o direito dos escravos que desciam para as Minas da Bahia (1725).



Referência: Edital datado do dia de 25 de junho de 1725. Documentos históricos da Biblioteca Nacional, Vol. LXXX, p. 325-326.

Além dessa sequência de fiscalização, precisamos compreender a abrangência da fiscalização exercida por esses contratos. Os escravizados poderiam descer por terra ou por mar. Caso fosse emitida a carta guia de Pernambuco ou Paraíba, o comerciante poderia escolher o melhor transporte até as Minas. Sendo o caminho pelo sertão ou por mar, através dos portos da Bahia ou do Rio de Janeiro. Existiam diversos caminhos, os quais poderiam ser escolhidos pelos comerciantes, no entanto, esse caminho deveria ser determinado e informado já no momento

competem a este escrivão e sim ao escrivão da abertura e despacho da alfândega. AHU_AHU_ACL_CU_015, Cx. 34, D. 3102.

de despachar os cativos. As cartas guias seriam entregues às autoridades e, posteriormente, eram rasgadas, igualmente aos bilhetes da dízima da alfândega.⁹²⁵

Para o contrato de saída dos escravos da Bahia, além dos fiadores e seu irmão Simão Lobo Guimarães, que era seu procurador na Bahia, Jerônimo Lobo Guimarães mandou um administrador para a Bahia, José de Abreu Esteves,⁹²⁶ em 1725. Mas também localizamos outro administrador para esse contrato, Luís de Souza Guimarães, o qual aparece assinando as cartas guias na Provedoria⁹²⁷ e remetendo todo o valor do produto do contrato para Jerônimo Lobo Guimarães. Esse homem também é considerado como procurador de Jerônimo na Bahia, sendo procurado, no fim do contrato, para pagar o valor de 1% do contrato para as obras pias, e argumentando que não tinha mais recursos em caixa e que tudo tinha sido enviado no período final do contrato.⁹²⁸ Acreditamos que, conjuntamente aos valores enviados, também foram encaminhados os livros de registros desse direito para o contratador conferir os valores.

Para auxiliar seu administrador José de Abreu Esteves, Jerônimo também mandou Manoel da Costa, o qual ficou fiscalizando um dos caminhos para as Minas. Além dele, Jerônimo também enviou José da Silva para ajudar nas cobranças. Conjecturamos que esse último enviado, auxiliava o administrador José de Abreu Esteves e Luís de Souza Guimarães na fiscalização dos despachos na Provedoria da Bahia.⁹²⁹

Sobre esse contrato, não sabemos até agora o seu fim, mas cogitamos que deve ter sido lucrativo, pois o seu preço continuou subindo na Bahia. Sabemos apenas que, seis meses antes de acabar a vigência, o Provedor da Fazenda da Bahia recebeu a ordem do rei D. João V para

⁹²⁵ No contrato do Estevam Martins Torres, os escravos que fossem por terra pagariam nove mil réis por cabeça, e os que iam por mar pagavam quatro mil e quinhentos réis, durante o período do contrato. Nas condições, ficava explícito que: “serão obrigados os senhores dos escravos a apresentarem os despachos que tirarem por onde conste terem pagado os direitos destes escravos em Pernambuco os quais apresentaram nos registros e contagem das minas para onde entrarem onde se lhe dará um rasgam”. Podemos perceber através da citação que os valores dos escravos que iam por terra eram mais caro que os que iam por mar, acreditamos que seja por causa dos descaminhos e das possibilidades de se não levar os cativos para as minas, ou por causa de uma rota que não passavam pelos “registros e contagem das minas”, visto que pelas alfândegas dos portos da Bahia e do Rio de Janeiro seriam mais difíceis desencaminhar os valores referentes a esse produto. Outra questão elucidativa dessa citação é a demonstração de que os registros desse comércio eram rasgados após serem apresentados, sendo uma prática muito parecida à que se fazia com os bilhetes da dízima e por isso tão difícil de encontrar seus registros e entender esse processo.

⁹²⁶ Ant. 20 de novembro de 1725. Requerimento de Jerônimo Lobo Guimarães ao rei [D. João V] solicitando provisão para que o desembargador Bernardo do Rego de Andrade passe seu passaporte. AHU_ACL_CU_005, Cx, 24, D. 2214.

⁹²⁷ AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646.

⁹²⁸ Idem.

⁹²⁹ Bahia, ant. 14 de janeiro de 1727. Requerimento do contratador dos escravos da cidade da Bahia Jerônimo Lobo Guimarães ao rei [D. João V] solicitando provisão para nomear feitores desta cidade a fim de arrecadarem o dito contrato. AHU_ACL_CU_005, Cx. 29. D. 2600.

informar “o estado em que se acha estes contratos e as perdas ou ganhos; e em especialidade os dois de entrada e saída dos escravos que traz Jerônimo Lobo Guimarães”. Pedia, ainda, que se pudesse remeter “relação do que rendeu um e outro, nos dois anos passados, porque estas informações são muito necessárias para as futuras arrematações”.⁹³⁰

Esta citação demonstra a importância que tiveram os primeiros contratos de Jerônimo Lobo Guimarães, que serviram de “termômetro” para a Coroa portuguesa compreender a importância de ponderar os valores das arrematações, em comparação aos valores arrecadados pela própria Fazenda Real. No próximo item, retornaremos ao contrato de saída de Jerônimo Lobo Guimarães para Pernambuco e Paraíba.

6.3 O CONTRATO DE SAÍDA DOS ESCRAVOS DE PERNAMBUCO PARA MINAS DE JERÔNIMO LOBO GUIMARÃES.

O primeiro documento que encontramos em relação à arrematação de Jerônimo Lobo Guimarães nesse contrato foi no livro das ordens régias da Provedoria de Pernambuco, no qual foi expedido uma provisão, em 25 de janeiro de 1725, do Conselho Ultramarino para o provedor da Fazenda Real de Pernambuco João do Rego Barros.⁹³¹

O Provedor foi avisado de que o direito seria cobrado através do sistema de contratos, pelo valor anual de seis contos de réis para a Fazenda Real e que cada cativo pagaria 4\$500 réis pela saída de Pernambuco para as Minas, Rio de Janeiro ou São Paulo por mar ou 9\$000 réis por terra. O contrato tinha onze condições, idêntico ao contrato de saída da Bahia para as Minas, mudando apenas as alíquotas, menores para Pernambuco, e os detalhes em torno dos caminhos serem diferentes, mas, em sua essência, eram as mesmas condições.

A partir da análise feita anteriormente sobre o funcionamento do contrato na Bahia, acreditamos que seus despachos e passaportes eram idênticos aos utilizados pela Fazenda Real

⁹³⁰ Bahia, 4 de abril de 1727. Relação dos contratos da Bahia que serão colocados em editais na dita praça. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Bahia_AHU_ACL_CU_005, Cx. 30, D. 2712.

⁹³¹ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit., 1799. p. 279-280. Após o contrato do Jerônimo Lobo Guimarães, localizamos o contrato de Francisco da Silva Pereira, de 1757, o qual englobava as capitanias da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco. O contrato é parecido com o do Jerônimo, porém possui mais cláusulas, eram 14, 3 a mais que o contrato do Jerônimo. APEB, Mç. 626, “Contrato da saída dos escravos da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco 1757”. O primeiro historiador a trabalhar com esse contrato foi Alexandre Vieira (2005), o qual expunha a importância do “Tratante”, que era o elo entre “os grandes importadores de Salvador e aqueles que necessitavam de mão-de-obra.” RIBEIRO, Alexandre Vieira. op. cit., 2005.

de Pernambuco para gerir a redistribuição dos escravos. O contrato de Jerônimo Lobo Guimarães em Pernambuco iniciou, efetivamente, em 1º de julho de 1725 e duraria até o dia 30 de junho de 1728.⁹³² O primeiro ano do contrato⁹³³ rendeu o montante de 6:930\$000. Porém, não podemos dividir o valor arrecadado pelo valor cobrado por cada escravo, pois estavam sendo utilizadas simultaneamente as duas alíquotas de 4\$500 por mar e 9\$000 réis por terra.⁹³⁴

Se analisarmos por uma perspectiva mais econômica, o valor arrecadado foi vantajoso para o contratador, pois ele não teve perdas, visto que o contrato foi arrematado com a obrigação de pagar 6:000\$000 por ano para a Fazenda Real e o apurado foi de 6:930\$000, que significa 15,5% de lucro para o contratador no primeiro ano.⁹³⁵ E sobre a média de escravizados, os dados diferem de outra média, estipulada em documento⁹³⁶ que trata sobre esse comércio. Pois, o procurador da Fazenda Real Luiz Pires dos Santos afirma, detalhando o quantitativo de escravos descidos de Pernambuco, que são aproximadamente 1.500 escravos ou mais.⁹³⁷

Jerônimo Lobo sabia a média de escravizados que eram tributados nesse direito, visto que, no período da arrematação do direito, o contratador já tinha seus representantes na Alfândega de Pernambuco para o auxiliarem na administração do contrato da dízima da Alfândega de Pernambuco e Paraíba⁹³⁸. Ele enviou Miguel Ribeiro Ribas⁹³⁹ para Pernambuco para administrar seu contrato e enviou Vital Correia, ambos homens residentes no Reino, que foram enviados para cobrar os direitos arrematados por Jerônimo na Alfândega de Pernambuco.⁹⁴⁰

⁹³² Na documentação, ficava exposta pelo provedor de Pernambuco João do Rego Barros a listagem dos últimos dez anos da cobrança do tributo dos escravos que foram feitas na capitania de Pernambuco pela provedoria da Fazenda Real, de 1715 até 1725, foi arrecadado o montante de 54:343\$000, que dá uma margem de entrada de aproximadamente 12.000 mil cativos pelo porto de Pernambuco durante esses dez anos. Isso representa uma média de 1.200 escravizados desembarcados anualmente pelo porto do Recife. A cobrança sobre a saída dos escravos começou no ano de 1715. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_ AHU/PE-Cx. 34, D. 3121. BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. op. cit., 2012. p.131.

⁹³³ Do dia 1º de julho de 1725 até 30 de junho de 1726.

⁹³⁴ CARRARA, Angelo Alves. op. cit., 2009. p. 232 e 233. Segundo Carrara, antes, era proibido enviar escravos para a região das Minas, sem ser do RJ, até essa disposição do vice-rei, em 1715. A qual estendeu para a provedoria de Pernambuco a prerrogativa de cobrar por esse direito. Outra questão é que, antes, existiam valores diferentes, dependendo do tipo de escravo levado para as Minas, conforme exposto no capítulo 3. AHU/PE-Cx. 31, D. 2865.

⁹³⁵ AHU/PE-Cx. 31, D. 2865.

⁹³⁶ Lisboa, 06 de março de 1726. Carta de Luís Pires dos Santos, ao rei [D. João V], sobre as informações dadas pelo capitão-mor da paraíba, [João de Abreu Castel Branco], e a súplica dos senhores de engenho e lavradores, relativas à necessidade de se introduzir mil escravos por ano na paraíba, devido à dificuldade em fazer negócio, pois os compradores querem ditar o preço da venda. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Paraíba, Cx. 6, Doc. 506. *Apud.* MENEZES, Mozart Vergetti. *Na linha do tráfico: notas sobre o ingresso de escravos africanos na Paraíba.* Comunicação. Folha. 3 e 4

⁹³⁷ Idem.

⁹³⁸ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit. 2016. p. 130.

⁹³⁹ Idem. Ele possuía dois irmãos que moravam em Pernambuco, no período da instalação do contrato da dízima.

⁹⁴⁰ Ibid. p. 132.

Sobre esses homens, sabemos que Vital Correia era casado e tecia uma relação de compadrio com Jerônimo Lobo Guimarães e com um comerciante residente em Pernambuco. Já o compadre João Gonçalves Reis, era um homem experiente no trato tanto de produtos quanto de “gente”.⁹⁴¹ Vital Correia teve uma série de desentendimentos na Capitania com homens importantes, “cavalheiros” os quais não tinham o costume de pagar corretamente os direitos sobre os produtos que entravam na Capitania. A utilização do sistema de contratos oferecia à Coroa, uma espécie de previsibilidade dos ganhos e o contratador cobrava o máximo possível para obter a maior margem de lucros, isso através de seus representantes, que eram os olhos e ouvidos do contratador.⁹⁴²

Não encontramos, porém, indícios de que Miguel Ribeiro Ribas tenha atuado na arrematação do contrato de “saída” dos escravos das capitanias de Pernambuco e Paraíba. Isso, talvez, devido ao fato de que ele e o contratador Jerônimo Lobo Guimarães se desentenderam. Jerônimo denunciou ao rei que não desse ouvidos ao que Miguel Ribeiro Ribas e o seu irmão serventuário escrivão da alfândega e almoxarifado José Ribeiro Ribas diziam sobre ele e suas cobranças. Tudo relacionado ao direito da dízima e que os irmãos só cobravam os direitos a quem queriam, escolhendo e isentando as pessoas de suas afinidades.⁹⁴³

Segundo Vital Correia, era esperada ansiosamente a chegada do cunhado de Jerônimo Lobo Guimarães para auxiliá-lo nas cobranças dos direitos. E cogitamos que foi nesse momento que Jerônimo retirou da administração de seu contrato Miguel Ribeiro Ribas, incluindo Alexandre de Lemos Sala, irmão de sua mulher Ana Teresa Sala.⁹⁴⁴

Alexandre de Lemos Sala aparece na documentação de Pernambuco como administrador do contrato da dízima e do contrato de saída dos escravos. Era ele quem cuidava, provavelmente junto a Vital Correia, da cobrança desses dois contratos.⁹⁴⁵ Um na Alfândega,

⁹⁴¹ Recife, 27 de novembro de 1727. Requerimento do contratador da dízima da capitania de Pernambuco, Jerônimo Lobo Guimarães, ao rei [D. João V], pedindo provisão para obrigar o provedor da Fazenda Real de Pernambuco e Paraíba a abrir qualquer caixa dos padres da Companhia de Jesus, ou outra congregação, a fim de fazer fiscalização, bem como valer a condição sétima do contrato. *Avulsos de Pernambuco_ AHU_ACL_CU_015*, Cx. 36, D. 3289. Apud OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit. 2016. p. 132.

⁹⁴² *Idem*.

⁹⁴³ *Ibid.* p. 138.

⁹⁴⁴ Recife, 27 de novembro de 1727. Requerimento do contratador do dízimo da capitania de Pernambuco, Jerônimo Lobo Guimarães, ao rei [D. João V], pedindo provisão para obrigar o provedor da Fazenda Real de Pernambuco e Paraíba a abrir qualquer caixa dos padres da Companhia de Jesus, ou outra congregação, a fim de fazer fiscalização, bem como valer a condição sétima do contrato. *Avulsos de Pernambuco_ AHU_ACL_CU_015*, Cx. 36, D. 3289.

⁹⁴⁵ Ver mais em: OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit., 2016.

com a dízima e o outro na Casa dos Contos (Provedoria), instituições vizinhas na Praça do Recife. Acreditamos que a arrematação do contrato dos direitos de saída dos escravos de Pernambuco e Paraíba deve ter sido escolhida para compor a estratégia de Jerônimo Lobo Guimarães de monopolizar os principais contratos de tributos de redistribuição de escravos dos principais portos da América portuguesa. Além de controlar o monopólio da entrada dos escravos vindos de todas as regiões, com exceção de Angola, como já exposto.

Na documentação ficou esclarecido o papel de Alexandre de Lemos Sala como administrador do contrato dos escravos:

[...] Como Vossa Majestade me manda declarar pelo presente real carta, haver arrematado Jerônimo Lobo Guimarães o contrato dos escravos, que vão por mar, e por terra para as Minas do Ouro, que começou a correr no primeiro de julho, que existe. E que mande assistir com o gasto preciso, e necessário aos administradores do dito contrato na mesma forma que se pratica com os da dízima desta alfândega a **Alexandre de Lemos Sala, administrador do dito contrato**, e lhe segurei tinha ordem de V. Majestade para-lhe continuar, e mandar-lhe assistir quando lhe for necessário, com o gasto preciso; para que desta sorte exercite o que Vossa Majestade me têm ordenado ⁹⁴⁶.

Isto é, existia a exigência de se aparelharem as instituições fiscais, aumentando o controle sobre a fiscalidade. Muito disso, provocado pela descoberta das minas de ouro, que gerou fluxo maior de pessoas, fazendas e de escravos para suprir as novas demandas. A década de 1720 evidencia a tentativa da Coroa portuguesa de reorganizar o aparato fiscal da Colônia, em meio ao aumento das demandas e à circulação nos principais portos do Estado do Brasil.

Com esse intuito, Jerônimo Lobo enviou homens para administrar os seus contratos: Felipe Antônio para o Rio de Janeiro; Alexandre de Lemos Sala para Pernambuco⁹⁴⁷; e Luís de Souza Guimarães e José de Abreu Esteves para a Bahia⁹⁴⁸. O que esses homens teriam em comum, além de serem da mesma rede operacionalizada por Jerônimo? Curiosamente, notamos por parte de Jerônimo a precisão de, ao definir seus administradores, distingui-los como “homens portugueses”, que iriam para cobrar os direitos, afirmando, ainda, que os salários deles seriam pagos às suas custas e não pela Fazenda Real.⁹⁴⁹

A expressão “homens portugueses” denota uma discriminação entre os portugueses e os homens nascidos ou residentes no Brasil. O que demonstra a teoria exposta por Evaldo Cabral

⁹⁴⁶ Recife, 15 de julho de 1725. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei D. João V, sobre a conveniência de administrar o contrato dos escravos que vão por terra e por mar da mesma forma que o da dízima da Alfândega. AHU/PE-Cx. 31, D. 2845.

⁹⁴⁷ AHU/PE-Cx. 31, D. 2845. OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. op. cit., 2016. p. 133.

⁹⁴⁸ AHU_ACL_005, Cx. 24, D. 2214.

⁹⁴⁹ Idem.

sobre os portugueses e a aristocracia pernambucana. Vemos, então, que essa diferenciação pode ser um ponto de tensão entre esses “homens portugueses”, que foram enviados pela Coroa para cobrar os direitos reais no Brasil, em detrimento dos grupos mercantis residentes nas capitanias.

Essa tensão pode ter influenciado nos contratos sobre os escravizados, da mesma forma que influiu no contrato da dízima arrematado por Jerônimo. Na ocasião, Vital Correia reportava que em Pernambuco não se tinha o costume de pagar os direitos e que se isentava muito “por amizade”, cobrando-se de uns e não de outros. Talvez no Reino a fiscalização e o costume de pagar os direitos fosse mais controlada, não existindo essa “flexibilidade” existente no Brasil. Vital Correia afirmava que todos já sabiam, em Pernambuco, que tinham que pagar a dízima, e que ele os obrigava, por isso, já estava malquisto por todos, inclusive por um amigo comerciante residente no Recife.

O que percebemos, de fato, é que os comerciantes residentes no Brasil tentavam burlar os pagamentos dos direitos e entravam com diversas petições e reclamações contra os contratadores e seus representantes. Talvez, a utilização dos contratadores fosse uma forma de evitar os embates dos oficiais régios à Coroa portuguesa, delegando o ato de cobrar mais severamente a esses particulares. Nas discussões da Coroa, era sempre dito que os direitos são odiados pelo povo e que sua aplicação deveria ser introduzida lentamente. A historiografia pernambucana demonstra como os ânimos entre os senhores de engenho e os comerciantes da vila do Recife eram acirrados. Agora também percebemos que dentro do grupo dos comerciantes existia uma divisão: os comerciantes residentes no Brasil e os comerciantes do Reino, ligados aos contratos. E os ânimos deveriam ser ainda mais exaltados em relação ao comércio de cativos.

Voltando à análise da logística de pagamento dos direitos de saída, as cartas-guias eram emitidas e utilizadas conjuntamente aos passaportes dos comerciantes que fossem comercializar fora da Praça do Recife. Todos os escravos que fossem utilizados “para seu serviço” e não fossem ser revendidos, não precisavam pagar por essas guias. Cada carta guia custava 320 réis, além dos custos dos direitos de entrada. Temos indícios de que o controle sobre quem iria pagar ou não pelas cartas guia era feito pelo procurador do contrato dos escravos, Alexandre de Lemos, e observe-se que, nas palavras do governador Dom Manoel Rolim:

[...] quanto as cartas de guia ficassem observando-se o que vossa majestade manda, passando-se somente cartas de guia, aos que levam negros fora da Praça para comerciarem e dos escravos que os moradores dizem levam para seu serviço se não passaram carta de guia, sendo mui poucas pessoas a

requerimento do procurador do contrato dos escravos Alexandre de Lemos, por escrúpulo que tinha de entender eram para comerciar, e não para seu próprio serviço.⁹⁵⁰

Existia, então, vivência prática do procurador do contrato em conhecer e saber quais pessoas participavam do trato negreiro na Praça do Recife. Também era do seu conhecimento a tentativa de muitos, em burlar o pagamento da carta guia, muitas vezes, argumentando que os cativos eram para seus serviços particulares, o que lhes isentava do pagamento dos escravos despachados. No entanto, os que seriam levados para serem comercializados fora da Praça deveriam ter e apresentar a carta guia às autoridades reais como comprovação do pagamento e do despacho dos escravos na Provedoria e na Alfândega de Pernambuco⁹⁵¹.

Outro ponto importante a ser analisado é que os contratos dos escravos estão sempre equiparando a tributação dos cativos à tributação que se pratica com os da dízima da alfândega. Existindo nitidamente uma aproximação real entre o comércio das fazendas e artigos de luxo importados e o comércio dos negros, nessa época tratados como “produtos importados” das diversas regiões do Continente Africano.

Sobre as cartas guias, elas deveriam ser entregues aos comboieiros de escravos como comprovantes de pagamento dos direitos e deveriam ser apresentadas nas instâncias de controle fiscal do percurso escolhido. Conseguimos localizar as cartas guias dos contratos de José Vaz Salgado emitidas em Pernambuco. Vejamos:

⁹⁵⁰ AHU_AHU_ACL_CU_015, Cx. 34, D. 3102.

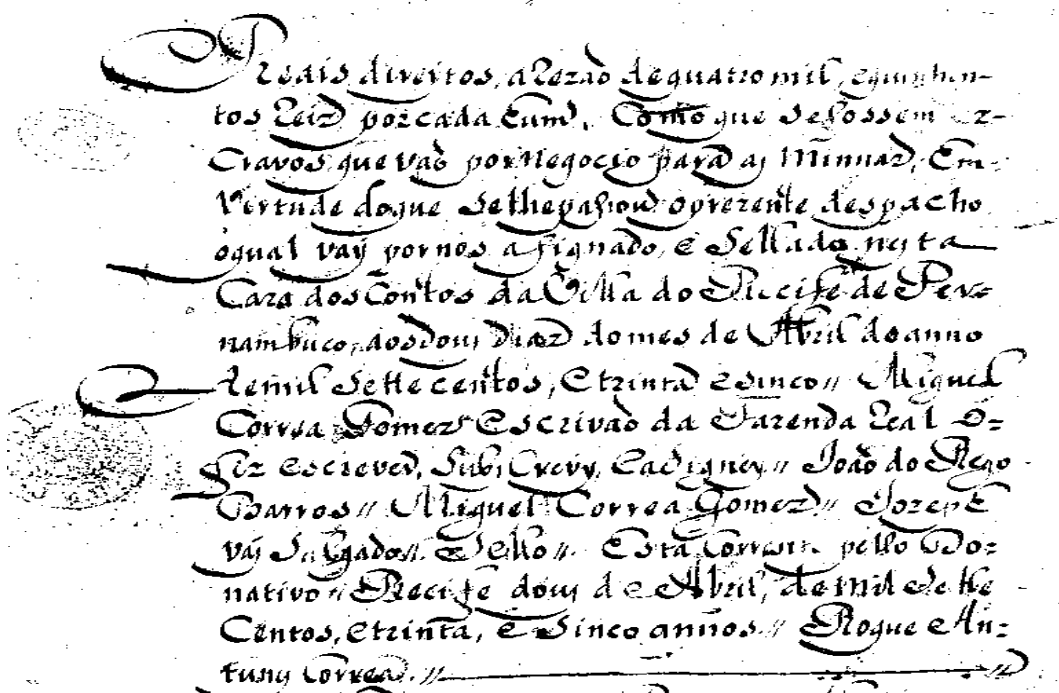
⁹⁵¹ Idem.

Figura 23: Exemplo de Carta guia passada em Pernambuco (1735)⁹⁵².

Carta de Guia
 Do Dileito da Fazenda Real desta Capitania de Pernambuco por sua Magestade
 Fazemos saber em como por esta Provedoria despachou Manoel de Souza Lima, cento, e cinquenta escravos novos da Costa da Mina, que leva por mar a vender ao Rio de Janeiro, dos quais escravos não pagou os direitos reais, mas deu fiança no livro delas a folha 83, a mostrar de como os referidos escravos foram despachados na Alfândega do mesmo Rio de Janeiro, e vendidos nele, quando não pagar os ditos reais.

Fonte: Ant. 3 de novembro de 1744. Requerimento do negociante da capitania de Pernambuco, José de Sá Rosa, ao rei D. João V, pedindo reposição das perdas tidas com o provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, ao tomar suas fazendas, obrigando-o a pagar a pena de três dobros do seu valor. AHU_ACL_CU_015, Cx. 61. D. 5221.

⁹⁵² Transcrição: Carta de Guia/ “[...] da fazenda Real desta capitania de Pernambuco por sua majestade que Deus guarde fazemos saber em como por esta provedoria despachou Manoel de Souza Lima, cento, e cinquenta escravos novos da Costa da Mina que leva por mar a vender ao Rio de Janeiro, dos quais escravos não pagou os direitos reais, mas deu fiança no livro delas a folha 83, amostrar de como os referidos escravos foram despachados na alfândega do mesmo Rio de Janeiro, e vendidos nele, quando não pagar os ditos reais”.

Figura 24: Continuação da Carta de Guia.⁹⁵³


Reais direitos, a razão de quatro mil, e quinhentos réis por cada um. Como que se fossem escravos que vão por negócio para as Minas. Em virtude do que se lhe passou o presente despacho o qual vai por nós assinado, e selado nesta casa dos contos da Vila do Recife de Pernambuco, aos dois dias do mês de abril do anno de mil Setecentos, e trinta e cinco. Miguel Correa Gomes escrivão da Fazenda Real o fiz escrever, subscrever, e assinei. João do Rego Barros. Miguel Correa Gomes. Jozeph Vaz Salgado. selo. Está correta pelo Donativo. Recife dois de abril de mil Setecentos, e trinta, e cinco annos. Roque Antunes Correa.

Fonte: Ant. 3 de novembro de 1744. Requerimento do negociante da capitania de Pernambuco, José de Sá Rosa, ao rei D. João V, pedindo reposição das perdas tidas com o provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, ao tomar suas fazendas, obrigando-o a pagar a pena de três dobros do seu valor. AHU_ACL_CU_015, Cx. 61. D. 5221.

As cartas guias tinham a assinatura do representante do contrato da capitania, além das autoridades régias da provedoria da Fazenda. Elas deveriam ser entregues às autoridades de fiscalização do porto que descarregassem os escravos e quando nas entradas para as Minas. Passando por esses entrepostos, as cartas guias eram rasgadas, como citado (“lhe dará um rasgão”⁹⁵⁴), para que a mesma carta guia não fosse utilizada novamente por outro comerciante de escravos que faziam a redistribuição.

O que sabemos, ao fim dessa empreitada, é que Jerônimo Lobo Guimarães não teve sorte com seu contrato dos escravos que desciam para as Minas vindos de Pernambuco e Paraíba. O encontramos na documentação pedindo duas vezes para citar o Procurador da Fazenda sobre suas perdas nesse contrato, afirmando ter experimentado grande perda “pela falta de inteiro

⁹⁵³ Transcrição: “Reais direitos, a razão de quatro mil, e quinhentos réis por cada um, como que se fossem escravos que vão por negócio para as minas, Em virtude do que se lhe passou o presente despacho o qual vai por nós assinado, e selado nesta casa dos contos da Vila do Recife de Pernambuco, aos dois dias do mês de abril do anno de mil Setecentos e trinta e cinco// Miguel Correa Gomes escrivão da Fazenda Real o fiz escrever, subscrever, e assinei// João do Rego Barros// Miguel Correa Gomes//Jozeph Vaz Salgado// selo// está correta pelo Donativo//Recife dois de Abril de mil Setecentos, e trinta, e cinco annos// Roque Antunes Correa//.” Esse caso aconteceu durante o período de isenção que o rei deu. Estava sem contratador.

⁹⁵⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 61. D. 5221.

comprimento das condições com que foi arrematado”.⁹⁵⁵ Infelizmente, não há mais detalhes sobre a falta de cumprimento das condições do contrato, ficando em aberto as queixas de Jerônimo Lobo Guimarães e suas estratégias para não pagar os valores totais de seus contratos.

Sabemos que Jerônimo Lobo Guimarães arrematou o contrato por 15 mil cruzados. Inferimos, então, que seu contrato também foi base para os contratadores seguintes, como Diogo de Querenor, que arrematou o contrato por 17 mil cruzados. Após o contrato de Diogo Querenor, temos uma lacuna documental, pois não aparece nos registros outro contratador até o ano de 1735, quando encontramos José Vaz Salgado dando lances e arrematando o direito.

Posteriormente, localizamos o contrato de Estevão Martins Torres, também contratador do sal, arrematando o contrato por apenas 7 mil cruzados e vinte mil réis por ano, o que demonstra a decadência dessa transação entre Pernambuco e as Minas na primeira metade do XVIII.⁹⁵⁶ Cogitamos, então, a possibilidade de que a isenção desse direito nas transações diretas para o Porto do Rio de Janeiro tenha sido o principal fator para a redução desse contrato, rota mais lucrativa para os comerciantes de escravos residentes em Pernambuco.

Sobre o contrato de Estevão Martins Torres, temos poucas informações. O que sabemos, de fato, é que ele arrematou o contrato e não apareceram mais problemas durante seu período de vigência. Depois, há informações de que, em 1744, o contrato foi arrematado pelo Conselho Ultramarino, mas não temos indícios dos administradores nem dos representantes do contratador, nem mesmo do próprio contratador.⁹⁵⁷

Em 1746, vamos encontrar esse direito na prestação de contas da Provedoria, onde aparece da seguinte forma: “Os direitos de 4\$500 réis que se paga por cada escravo pela saída que se despacham nesta provedoria em direitura para as Minas de ouro não renderão cousa alguma no dito ano de 1746.”⁹⁵⁸ Sendo, portanto, esse contrato de saída dos escravos de Pernambuco e Paraíba suspenso e anexado em um único contrato de saída, que continha todos

⁹⁵⁵ Ant. 23 de maio de 1734. Requerimento do ex-contratador da entrada de escravos da capitania de Pernambuco, Jerônimo Lobo Guimarães, ao rei D. João V, pedindo provisão para citar o procurador da Fazenda Real. AHU/PE-Cx. 46, D. 4151. Ant. 9 de novembro de 1733. Requerimento do ex-contratador do contrato dos escravos que dos portos das capitanias de Pernambuco e da Paraíba vão para as Minas, Jerônimo Lobo Guimarães, ao rei D. João V, pedindo provisão para poder citar o desembargador e procurador da Fazenda pelas perdas e danos devido a falta do inteiro cumprimento das condições do dito contrato. AHU/PE-Cx.45, D. 4085.

⁹⁵⁶ Bonifácio, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. op. cit. 2012. p. 141-142.

⁹⁵⁷ Recife, 8 de outubro de 1744. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre o que foi feito em relação a arrematação do contrato dos escravos que saem para as minas do ouro do Rio de Janeiro. AHU_ACL_CU_015, Cx. 61. D. 5195.

⁹⁵⁸ Lisboa, 23 de novembro de 1747. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V], sobre a informação do governador da capitania de Pernambuco Conde de Arcos, da porção do donativo retirada para a obra de fortificação do Recife e a razão de se ter aplicado o dinheiro em uma fortificação na Ilha de Fernando de Noronha. AHU_ACL_CU_015, Cx. 66. D. 5636.

os caminhos para as Minas, das capitanias de Pernambuco, da Bahia e do Rio de Janeiro. Com a obrigação do contratador de enviar todos os anos 1\$000 réis para a Provedoria de Pernambuco.⁹⁵⁹

Na historiografia, Alexandre Vieira Ribeiro, em sua dissertação sobre “A terceira perna do tráfico: redistribuição”, entende que era uma continuidade do comércio iniciado do outro lado do Atlântico.⁹⁶⁰ Nesta tese, chamamos esse tipo de comércio de “saída”, visto que nosso ângulo de observação se dá a partir da entrada do cativo nos portos do Brasil. No entanto, Ribeiro utiliza o conceito de “terceira perna do tráfico” se referindo a continuidade do comércio Atlântico de escravos. Mas em uma perspectiva fiscal, a Coroa portuguesa entendia que o direito de saída era uma continuidade aos direitos de entrada e, consequentemente, de sua comercialização. Portanto, concordamos com o conceito de redistribuição, pois o direito poderia incidir sobre cativos nascidos na América ou sobre os que já estivessem trabalhando no Brasil. Preferimos, assim, não utilizar o conceito de “terceira perna do tráfico”.

O historiador utilizou como fonte principal de sua análise os livros de despachos dos escravos saídos da Bahia, com dois recortes: o primeiro, de 1760 a 1770; e o segundo, de 1811 a 1820.⁹⁶¹ Infelizmente, para Pernambuco, desconhecemos a existência desses livros na Provedoria. Esses documentos eram os registros dos despachos dos escravos que desciam para as Minas e continham a ordem para se emitir os passaportes dos escravos nos respectivos períodos supracitados.⁹⁶² No livro do despacho, aparecem os dados que deveriam vir contidos no passaporte, mas acreditamos que os registros do passaporte não deveriam ser iguais aos do livro do despacho, como Ribeiro afirmou.

Acreditamos que seriam mais parecidos aos exemplos citados nesse capítulo, conforme diz o vice-rei, no início da segunda década do século XVIII.⁹⁶³ Segundo Ribeiro:

Passaporte de escravos:

Em 09 do dito mandou o mesmo governador passar passaporte a Justo Manoel Espindola para levar para as Minas pelo sertão, dois escravos de que pagou direitos.

⁹⁵⁹ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit., 1799.

⁹⁶⁰RIBEIRO, Alexandre Vieira. op. cit., 2005. p. 95-115.

⁹⁶¹Idem.

⁹⁶²Idem.

⁹⁶³AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

Em 15 do dito mandou o governador passar passaporte a João de Oliveira para levar para as Minas quarenta escravos que pagou direitos e mais dois ladinos livre dos mesmos.⁹⁶⁴

Além de discutir sobre os livros do despacho, Ribeiro também expôs o funcionamento do contrato de Francisco da Silva Pereira, sobre a saída dos escravos dos principais portos do Estado do Brasil. Cujas análises são aqui reforçadas. Sobretudo, diante das balizas temporais desta tese.⁹⁶⁵

Outro ponto importante é que no seu trabalho, Ribeiro expõe a saída tanto de escravos africanos quanto de crioulos, alegando que, no período de 1760 a 1770, 95,1% dos escravos descidos era de africanos novos; 4,2% eram de escravos africanos ladinos; e apenas 0,7% era de escravos crioulos. Com esses dados, o autor levantou a tese de que “não era interessante a compra e a circulação de crioulos pela colônia. Vender um crioulo significava separá-lo de sua família, de seus amigos, o que poderia gerar conflitos que viessem a desestabilizar o sistema [...]”.⁹⁶⁶

Argumento que possui outro viés a partir da pesquisa de Bergad. Segundo o autor aponta, os preços dos escravizados crioulos começaram a subir a partir de 1750 e chegaram a preços bem parecidos dos africanos novos por volta de 1770.⁹⁶⁷ O que demonstra uma comercialização e circulação deles, em contraposição ao exposto por Ribeiro. Bergad demonstra, através de seus dados, a existência de vários crioulos nos inventários de Minas Gerais e apontou que, dependendo da ocupação, os preços dos chamados crioulos escravizados ficavam mais altos, pois existia uma ideia pré-estabelecida de que eles teriam uma vida mais longa do que os escravizados africanos.⁹⁶⁸

Compreendemos a importância de ambas as linhas de pesquisa, pois tentam assimilar a circulação de escravizados. Enquanto Ribeiro fundamenta-se na documentação de saída dos escravizados da Bahia durante os anos de 1760 a 1770, Bergad analisa os inventários de Minas Gerais. As fontes de Ribeiro expõem a baixa circulação de Crioulos, mas não sabemos até que ponto o escrivão se preocupava em descrever tais detalhes nos livros, uma vez que, dentre os

⁹⁶⁴ RIBEIRO, Alexandre Vieira. op. cit. 2005. p. 97.

⁹⁶⁵ A base de elaboração do contrato de Francisco da Silva Pereira foi do primeiro contrato de Jerônimo Lobo Guimarães de 1725.

⁹⁶⁶ Dados da Tabela 6: Remessas anuais de escravos africanos (novos e ladinos) e crioulos de Salvador (1760-70) da dissertação de RIBEIRO, Alexandre Vieira. op. cit. 2005. p. 98-99. Documento extraído os dados pelo autor foi: APEB, Códice 249.

⁹⁶⁷ BERGAD, Laird W. op. cit., 2004. p. 271.

⁹⁶⁸ Idem.

dados que analisamos neste capítulo sobre o direito de saída, apenas um documento discrimina a saída de mulatos, mestiços, crioulos e negros ladinos em contraposição aos escravizados africanos. O que demonstra um descaso das autoridades fazendárias com relação a esse detalhamento, posto que não se preocupavam, muitas vezes, com a origem dos cativos despachados, mas sim com o pagamento por cabeça, para seguirem o trajeto para as Minas.

Portanto, acreditamos que as fontes utilizadas por Bergad confirmam a entrada e circulação dos crioulos. Concordamos, no entanto, com Ribeiro sobre a preferência por escravizados africanos. Destarte, o número real dos crioulos nos registros fazendários será difícil dimensionar sem os registros das cartas guia nas provedorias, visto que pagavam o mesmo valor, sem uma variação no preço da alíquota.

Isso posto, encontramos os oficiais da Provedoria da Bahia, em 1731, questionando a “qualidade dos escravos despachados em Pernambuco”, pois nos comboios estavam vindo vários escravizados africanos de diversas “nações”, além de “mulatas, mestiças, crioulas, e negros ladinos”.⁹⁶⁹ O que demonstra, de fato, que os dados dos direitos não permitem ter uma dimensão real da “qualidade” dos escravizados, nem uma dimensão dessa circulação e redistribuição para a região das Minas.

Os oficiais régios estavam “mergulhados” na sociedade escravista e reproduziam a estrutura de segregação dessa sociedade pela cor, mas, não necessariamente eles registravam isso, poderiam questionar, na época, os comerciantes e entre os próprios oficiais. No entanto, dentro dos números de escravizados despachados, precisamos supor que essas especificidades estavam diluídas no volume dos registros que eram feitos pelos escrivães, que ora discriminavam ora silenciavam esses dados. Tudo dependia da sensibilidade de quem escrevia esses registros.

Podemos, por fim, afirmar que o contrato de Jerônimo Lobo Guimarães foi base para a elaboração do contrato de Francisco da Silva Pereira, que fundiu os três contratos em um só, tendo apenas 3 cláusulas a mais.⁹⁷⁰ Sendo a maioria das condições idênticas às do contrato de 1725, de Jerônimo Lobo Guimarães, de saída dos escravos da Bahia para as Minas, o qual também foi a base para a elaboração do contrato de Pernambuco e Paraíba.

⁹⁶⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 61. D. 5221.

⁹⁷⁰ As aproximações das cláusulas se encontram nas seguintes condições: 1,2,4,5,8,9,10 e 11. E as especificidades do contrato do Francisco da Silva Pereira, estavam nas condições: 3,6,7,12,13 e 14.

Jerônimo e sua rede conheciam muito bem os negócios coloniais e o mercado escravista e varejista das principais praças do Brasil. O grupo dominou diversas instituições fiscalizadoras simultaneamente no Brasil, atuando dentro das Casas dos Contos e nas Alfândegas, além dos postos fiscais dos caminhos que iam até as Minas Gerais. Essa era uma rede complexa, que se estendia entre Portugal, Brasil e África.

Além dos ramos dos impostos, a rede atuava ativamente dentro do comércio transatlântico de escravizados com a Costa da Mina, possuindo embarcações para o trato. Supomos, inclusive, que os escravizados trazidos por suas embarcações entrassem isentos nas instituições administradas sobre seus contratos, o que aumentava seus lucros nesse comércio.⁹⁷¹ Cogitamos também que sua rede ainda revenderia escravizados para a região das Minas Gerais com a mesma lógica de isenção da entrada nas Alfândegas. A rede conseguia operacionalizar o envio e a isenção da entrada de fazendas vindas do Reino na Alfândega de Pernambuco, revendendo nas praças do estado do Brasil e substituindo-as por tabaco e outros itens necessários para o tráfico.

Os membros dessa associação seguiam viagem para a Costa da Mina, onde compravam escravizados e, provavelmente, despachavam nas Alfândegas de São Tomé e Príncipe, já que tinham representantes nessas instituições, através do contrato de entrada dos escravizados da Bahia. Seguindo, provavelmente, direto para a Bahia, eles entravam isentos dos direitos de entrada e seguiam isentos dos direitos de saída até às Minas, onde revendiam os escravizados à preço de ouro. Retornando aos portos do Brasil, enviava-se para o Reino não só os valores apurados nesses negócios, mas também o tabaco de primeira qualidade.

Jerônimo Lobo Guimarães estava, durante esse período, entre os principais exportadores de tabaco para o Reino, atuava no comércio atlântico de escravizados e administrava contratos tanto no Reino como no Brasil. Seguindo seus passos, conseguimos descortinar uma parte do processo de enriquecimento de alguns homens de negócio do Reino na década 1720. O que demonstra como a atuação dos homens de negócio nas instituições fiscalizadoras reflete a realidade do comércio atlântico de escravos, expondo um sistema perverso, cheio de falhas e corrupção. A partir de agora, adentramos um novo ramo historiográfico de investigação, uma nova história das instituições que compreende não somente ela, mas suas conexões dentro da sociedade escravista.

⁹⁷¹ LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2018. p. 50-52.

7 OS PRIMEIROS CONTRATOS DE ENTRADAS DOS ESCRAVOS NAS ALFÂNDEGAS DA BAHIA, PERNAMBUCO E PARAÍBA (1724-1750)

Além de arrematar os contratos de saída dos escravos para as Minas de Pernambuco, Paraíba, Bahia e Rio de Janeiro, Jerônimo Lobo Guimarães, também arrematou o tributo de entrada dos escravos na Bahia e no Rio de Janeiro. Sendo o contrato da Alfândega da Bahia a base jurídica para a arrecadação do tributo de 3\$500, cobrado por cada escravo⁹⁷² que entrasse nos principais portos do Estado do Brasil e, conseqüentemente, em suas alfândegas.

Descobrimos essa especificidade do contrato de Jerônimo Lobo Guimarães através do contrato de José de Freitas Sacoto,⁹⁷³ que expunha ser essa a base de seu contrato, ele foi o segundo contratador a executar o contrato do rendimento dos três mil réis que pagava cada escravo que entrasse nas alfândegas de Pernambuco e Paraíba, no ano de 1750.⁹⁷⁴ Antes desse período, apenas um contratador executou o contrato desse direito na Alfândega de Pernambuco, José Vaz Salgado.⁹⁷⁵ Nos períodos sem contrato, os direitos eram cobrados pela Fazenda Real através da Alfândega das capitanias de Pernambuco e Paraíba, separadamente.

No processo movido por José de Freitas Sacoto, surgiu a informação sobre o contrato de 3\$500.⁹⁷⁶ Nele é exposto que o primeiro arrematante desse contrato foi Jerônimo Lobo Guimarães para a capitania da Bahia e que as condições do contrato eram idênticas⁹⁷⁷. Vejamos:

[...] Diz Joseph de Freitas Sacoto que ele rematou no Conselho ultramarino em 8 de abril de 1749 o contrato dos escravos que vem da Costa da Mina, mais

⁹⁷² Exceto os vindos de Angola.

⁹⁷³ Sobre esse contratador diversos historiadores o trataram como comerciante negreiro que fazia a rota de Pernambuco com a Costa da Mina. Para mais informações, consultar: LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: Tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco: (1654-1760)*. São Paulo: USP, 2008. ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Rotas Atlânticas: O comércio de escravos em Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724 – c.1752)*. Dossiê Escravidão e Liberdade na Diáspora Atlântica. São Paulo, v. 37, 2018.

⁹⁷⁴ Ant. 26 de abril de 1754. Requerimento do contratador do direito reais dos escravos vindos da Costa da Mina, José de Freitas Sacoto, ao rei [D. José I], pedindo o pagamento dos direitos dos escravos desembarcados no porto de Pernambuco por uma corveta inglesa. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_015, Cx. 75, D. 6328.

⁹⁷⁵ Para mais detalhes sobre esse importante comerciante da Praça do Recife: SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1645 – c. 1759)*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012. SOUZA, George F. Cabral de. *Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial*. La Cámara Municipal de Recife (1710-1822) Tese de Doutorado: Universidade de Salamanca, Salamanca, 2007. SILVA, Poliana Priscila da. *Nos Bastidores da Arrematação: A atuação dos homens de negócio nas arrematações dos principais contratos régios da capitania de Pernambuco*. Tese de doutorado. Programa de Pós-graduação em História UFPE. Recife, 2020.

⁹⁷⁶ SILVA (2020) localizou o contrato de José de Freitas Sacoto, porém ele tinha sido produzido de uma forma simplificada sem muitas brechas interpretativas. A historiadora não identificou a nova imposição da Coroa através dos formulários criados. Por exemplo, em seu contrato não aparece escrito as condições do contrato da Bahia que era semelhante, somente informava que era baseado, evitando de fato escrever literalmente dentro dos contratos que eram celebrados enquanto leis. Sobre os contratos simplificados, discutimos no capítulo um dessa tese. SILVA, Poliana Priscila da. op. cit. Recife, 2020. p. 487-490.

⁹⁷⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 75, D. 6328.

partes, exceto os do Reino de Angola a esta alfândega de Pernambuco e nela paga cada escravo dos direitos de 3\$500 réis. [...] condições com que está registrado o contrato semelhante da Bahia o qual pertencem também os direitos dos escravos que despachar nas ilhas como seve de condições primeira com que rematou **Jerônimo Lobo Guimarães primeiro arrematante deste contrato na Bahia** e pelas ditas condições se seguirem os mais; e que certo (sic) requerimento lhe é necessário que o escrivão da fazenda lhe passe por certidão a cópia da dita condição por se achar registrada nesta provedoria pelo suplicante os mandá-las com a [...].⁹⁷⁸ (grifo nosso)

Antes de José de Freitas Sacoto e de José Vaz Salgado, a Coroa fez algumas tentativas de promover a arrematação desse contrato em 1724, no Conselho Ultramarino, a Manuel Bandeira. No entanto, ele desistiu de executar os contratos de 3\$500 de Pernambuco e Paraíba e o de 1\$000 dos escravos nesses portos. Os mesmos contratos foram lançados na capitania de Pernambuco, no início da década de 1730, mas os lances foram muito pequenos, aparecendo entre as pessoas interessadas o comerciante José Vaz Salgado.⁹⁷⁹ O qual também se tornou contratador do direito de entrada de 3\$5000 na Alfândega de Pernambuco e do de 1\$000 para Ajudá, no triênio de 1734 a 1737. O primeiro com o preço trienal de dezenove mil cruzados e o segundo por dezoito mil cruzados, mais que o dobro oferecido por ele em 1733.⁹⁸⁰

Desse modo, para compreendermos o universo dessa tributação, tivemos que recorrer à investigação do contrato base de Jerônimo Lobo Guimarães e às formas de se tributar o direito dentro da Alfândega da Bahia. Isso, no intuito de, posteriormente, explicar o funcionamento do contrato na capitania de Pernambuco. Analisaremos, então, nesse capítulo, o contrato de Jerônimo Lobo Guimarães na Alfândega da Bahia, buscando demonstrar a sua influência – tanto do contrato quanto do contratador, por consequência – na elaboração dos contratos sobre a tributação de escravizados vindos da Costa da Mina, na entrada da Alfândega de Pernambuco, de José Vaz Salgado e José de Freitas Sacoto.

Buscamos provar que a Alfândega da Bahia e seus oficiais foram a instituição superintendente sobre esse negócio, sendo ela consultada na década de 1750, quando o contrato

⁹⁷⁸ Idem. A Condição é a seguinte: “Com condição que pertencerá a este contrato o direito dos três mil e quinhentos réis que paga cada escravo da Costa da Mina e Cabo Verde que entrar na cidade da Bahia, afim e da maneira que até agora se cobrava por conta da fazenda real, e ainda que os Navios vão despachar a Ilha de Santo Tomé sempre os direitos pertençam ao dito contrato, como até agora se prática em sem se lhe der interpretação alguma.”

⁹⁷⁹ Recife, 2 de junho de 1733. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], informando ter posto em praça para arrematação os contratos dos escravos que veem da Costa da Mina, o que se paga para a feitoria de Ajudá e os que vão para as Minas. AHU_ACL_CU_015, Cx. 44, D. 3984. SILVA, Poliana Priscila da. op. cit. Recife, 2020. p. 226.

⁹⁸⁰ Em 1733, ele ofereceu os valores muito baixos, 800\$000 mil réis para o imposto da fortaleza do Ajudá e 6 mil cruzados para o de 3\$500 réis. Recife, 2 de junho de 1733. Idem. Recife, 6 de fevereiro de 1738. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre remessa de relação anual dos contratos, rendas e despesas existentes na dita Provedoria. AHU_ACL_CU_015, Cx. 51, D. 4502.

de José de Freitas Sacoto provocou discordância quanto a sua arrecadação, no tempo de entrada de embarcações vindas das Ilhas de São Tomé e Príncipe. Na entrada das alfândegas do Brasil, o princípio que deveria ser seguido durante a vigência do contrato, não importando despacho anterior nas Ilhas. O valor seria do contratador, assim que iniciasse o tempo do contrato, sendo dele o valor apurado nas Ilhas. O que demonstra uma “superintendência” dessa instituição em questões de jurisdições em torno da arrecadação dos direitos alfandegários que incidiam sobre os cativos, durante toda a primeira metade do século XVIII.⁹⁸¹

No universo do comércio transatlântico de cativos, alguns comerciantes do Reino criaram estratégias para formar diversas sociedades e redes clientelares, no intuito de aumentar sua atuação no comércio de escravos com a Costa da Mina e operacionalizar seus projetos nas arrematações dos contratos, que foi uma das frentes de ataque desses grandes comerciantes.

Reconstruiremos, portanto, como Jerônimo Lobo Guimarães operacionalizou suas redes clientelares através de seus sócios e mais agentes, na tentativa de monopolizar os impostos sobre as entradas dos cativos vindos da Costa da Mina e a redistribuição dos escravizados para a região das Minas Gerais pelos principais portos do Brasil.⁹⁸² Jerônimo Lobo Guimarães era um comerciante residente no Reino, que traçou estratégias claras para deter o monopólio dos direitos sobre os cativos vindos da região da Costa da Mina para o Brasil. Seus primeiros contratos serviram de base para os seguintes, sendo, desse modo, seu papel enquanto contratador fulcral para a compreensão dos contratos que cobravam impostos sobre os escravizados no Estado do Brasil.⁹⁸³

⁹⁸¹ Documento de José de Freitas Sacoto. AHU_ACL_CU_015, Cx. 75, D. 6328.

⁹⁸² Entendemos redes clientelares através dos conceitos utilizados por António Manuel Hespanha e Ângela Barreto Xavier. In: MATTOSO, José. (org.) *História de Portugal*. Editora Estampa. 2008. Volume 4, O Antigo Regime (1620-1807). p. 339-346. E GOUVÊA, Maria de Fátima. *Redes governativas portuguesas e centralidades régias no mundo português*, c. 1680-1730. In: FRAGOSO, João e GOUVÊA, M. F. (orgs.) *Na Trama das Redes: política e negócio no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p. 155-201. Para ser uma rede, precisa ter uma operacionalidade. Sobre a redistribuição de escravizados, consultar o capítulo cinco dessa tese.

⁹⁸³ ELLIS, Myriam. *Comerciantes e contratadores do passado colonial*. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros. São Paulo, 1982. Disponível em: <http://www.ieb.usp.br/revista/revista024/rev024myriamellis.pdf>. FURTADO, Júnia Ferreira. Chica da Silva e o contratador dos diamantes: o outro lado do mito. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. ARAUJO, Luiz Antônio Silva. *Contratos e Tributos nas Minas Setecentistas: O estudo de um caso – João de Souza Lisboa (1745 – 1765)*. Niterói, 2002. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, 2002. COSTA, Bruno Aidar. *A vereda dos tratos: fiscalidade e poder regional na capitania de São Paulo, 1723-1808*. 2012. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. ARAUJO, Luiz Antônio Silva. *Em nome do rei e dos negócios: Direitos e Tributos régios nas Minas Setecentistas (1730-1789)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

Através de seus questionamentos em torno do aumento da arrecadação, foi possível reconstruir o funcionamento da tributação sobre os escravos mediante às práticas legais e costumes das Alfândegas do Estado do Brasil, que fiscalizavam diversas rotas comerciais. A Alfândega da Bahia era o coração pulsante da fiscalização sobre a rota com a Costa da Mina e a Alfândega de Pernambuco também era muito importante. No entanto, as autoridades desta Alfândega não informavam muitos detalhes sobre esse comércio na década de 1720, o que prejudicou significativamente a compreensão do comércio na Capitania. Já a Praça do Rio de Janeiro, foi proibida de fazer essa rota no início do século XVIII,⁹⁸⁴ mas, passou a realizá-la, ainda durante a primeira metade do século XVIII.⁹⁸⁵

É interessante refletir que na documentação depositada no Arquivo Histórico Ultramarino, poucas vezes encontramos os comerciantes negreiros da Capitania de Pernambuco fazendo solicitações ao rei ou questionando os impostos sobre o comércio. Caso diferente do que a historiografia da Bahia construiu sobre o grupo mercantil desse trato, que era muito articulado.⁹⁸⁶ Talvez a resposta para essa questão seja a explicação dada por Joseph Miller, quando afirma que os comerciantes portugueses, conjuntamente aos traficantes do Rio de Janeiro, dominavam o comércio negreiro de Angola.⁹⁸⁷

Porém, para confirmar essa tese para Pernambuco ainda faltam pesquisas que se debrucem sobre o tema mais profundamente.⁹⁸⁸ Para a Costa da Mina também faltam trabalhos

⁹⁸⁴ AHU/Códices/ Carta que a rainha escreve para o provedor da Fazenda, Luís Lopes Pegado, sobre a lei de proibição que navios da capitania do Rio de Janeiro e das capitanias do sul enviassem navios à Costa da Mina. Lisboa, 6 de setembro de 1704. [Coleção Códices, Códice 224, fl. 106]. Apud CARDOSO, Grazielle. *Op. cit.* 2021. p. 216. Sampaio afirma em seu trabalho que o comércio entre a Costa da Mina e o Rio de Janeiro foi contínuo durante a primeira metade do século XVIII. 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. p. 168-170.

⁹⁸⁵ Cardoso localizou a entrada no ano de 1722, a entrada de 1048 escravizados vindos na Costa da Mina na Alfândega do Rio de Janeiro. Foram três embarcações e todas elas pagaram os direitos no Conselho Ultramarino. CARDOSO, Grazielle. *op. cit.* 2021. p. 218.

⁹⁸⁶ VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos VII a XIX*. Salvador: Corrupio, 1987. NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *A Mesa de Inspeção do açúcar e tabaco da Bahia, 1751-1808*. Tese (Doutorado em História Econômica) – Programa de Pós-graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo. 2016. NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1996. RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c.1680 – c.1830*. Dissertação (Mestrado em História) - Programa de Pós-graduação em História Social do Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

⁹⁸⁷ MILLER, Joseph C. *Way of Death*. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade. 1730-1830. Madison, WI: University of Wisconsin Press, 1988. MILLER, Joseph C. *A Economia Política do tráfico angolano de escravos no século XVIII*. In: PANTOJA, Selma, SARAIVA, José Flávio Sombra (Orgs). *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999. p. 31

⁹⁸⁸ Atualmente o historiador Maximiliano Menz e Gustavo Acioli Lopes desenvolvem várias pesquisas sobre o comércio entre Pernambuco e Angola no século XVIII. Sobre os contratadores de Angola, consultar: Menz,

que elucidem esse grupo mercantil. Nas pesquisas de George Cabral, estuda-se os comerciantes da Praça do Recife, mas sem foco específico nos comerciantes negreiros, afora um artigo publicado apontando alguns dos nomes desses comerciantes que possuíam embarcações nessa rota.⁹⁸⁹

Não podemos esquecer de que na Praça de Pernambuco existia uma divisão entre “Mazombos” e “Mascates”, havendo sempre uma tensão entre os comerciantes do Recife que, em sua maioria, eram reinóis sediados nos arredores do Porto do Recife e teciam muitas conexões com os grupos mercantis do Reino.⁹⁹⁰ Nesse período do contrato de Jerônimo, meados da década de 1720, é nítida a compreensão da existência simultânea de vários grupos mercantis diferentes: o grupo dos negreiros da Bahia; os do Reino; os de Pernambuco; e os do Rio de Janeiro. Porém, o grupo mercantil de Pernambuco ainda precisa ser mais apreciado nas atividades do tráfico transatlântico de escravos com a Costa da Mina.

Sabemos, de fato, que as autoridades da Fazenda Real da Bahia tinham uma correspondência muito mais intensa com a Coroa sobre esse trato do que Pernambuco. Os oficiais da Fazenda da Bahia faziam mais apreensões, fiscalizações e repassavam muitos detalhes sobre os problemas em torno do comércio de escravos. Pernambuco, representado pelo governo da Fazenda da família Rego Barros, fazia o contrário, sendo sua comunicação maior sobre o comércio através dos governadores. O que dificulta muito uma análise mais detalhada da capitania de Pernambuco, sendo necessário analisar em conjunto as capitanias da Bahia e da Paraíba para se ter uma imagem mais translúcida de Pernambuco.⁹⁹¹

Maximiliano M. *Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: a trajetória de um grande traficante de Lisboa*. Tempo [online]. 2017, v. 23, n. 2 [Acessado 10 janeiro 2021], pp. 383-407. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/TEM-1980-542X2017v230210>; Lopes, Gustavo Acioli e Menz, Maximiliano M. *Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII)*. Revista Brasileira de História [online]. 2019, v. 39, n. 80 [Acessado 10 janeiro 2021], pp. 109-134. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/1806-93472019v39n80-05>>.

⁹⁸⁹ SOUZA, George Félix Cabral de. *Comerciantes de escravos em Pernambuco* (c. 1660 – c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial. Revista CLIO (Recife. Online). V. 37, Jul- Dez, n. 2, 2019. P. 115-143. Acessado em 09 de janeiro de 2021, <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaclio/article/view/242033/34215>.

⁹⁹⁰ MELLO, Evaldo Cabral de. *A fronda dos Mazombos: Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715*. São Paulo: Editora 34, 2003. SOUZA, George F. Cabral de. op. cit., 2012.

⁹⁹¹ Utilizamos a teoria do paradigma indiciário de: GINZBURG, Carlo. *Raízes de um paradigma indiciário*. In: Mitos, Emblemas e Sinais – morfologia e história. São Paulo: Cia das Letras, 1991. Sobre comunicação política consultar o livro: FRAGOSO, João Fragoso; MONTEIRO, Nuno Gonçalves (Orgs.). *Um Reino e suas repúblicas no Atlântico: Comunicação políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Ed. Brasileira, 2017.

Antes de adentrar no nosso objeto principal, a discussão das arrematações feitas por Jerônimo Lobo Guimarães e o funcionamento de alguns contratos de entrada nas alfândegas, desenvolvemos duas teses centrais para este capítulo. A primeira tese é referente à estratégia utilizada na tentativa de monopolização das arrecadações sobre essa rota com a Costa da Mina, por Jerônimo, um investidor nesse comércio. Nossa segunda tese versa sobre a importância dos primeiros contratos como base para a construção dos contratos simplificados que foram criados pela Coroa para impedir que outros contratadores abrissem brechas interpretativas como Jerônimo Lobo Guimarães fez na década de 1720.⁹⁹²

Dentro da lógica das instituições fazendárias, existiam duas formas de controle: o tributário, que incidia sobre a cobrança dos direitos; e o fiscal, que buscava confirmar os pagamentos realizados em outras instituições do Ultramar e verificar se as leis e ordens régias estavam sendo cumpridas dentro do território subjugado. Esclarecemos, primeiro, no que tange aos contratos, que eles transformavam as pessoas escravizadas em uma mercadoria tributável, através da lógica de mercado do sistema escravista no Novo Mundo. Decidimos, então, descortinar esse processo para compreender como funcionava a lógica da escravidão no sistema fiscal português do Antigo Regime.⁹⁹³

Antes da instalação do sistema de contrato, na década de 1720 – período no qual várias arrematações deixaram de ser leiloadas no ultramar, passando a ser leiloadas no Conselho Ultramarino – esboça-se uma forma clara de demonstrar uma nova política que incluía os comerciantes reinóis dentro do universo tributário da Colônia. Esse período foi marcado pela transposição de várias arrecadações das câmaras ultramarinas para as provedorias da Fazenda Real, para diminuir a interferência e descaminhos dos direitos feitos pelos camarários. Esse assunto foi amplamente discutido pela historiografia. O que demonstra o início de uma centralização que só acontece, de fato, na segunda metade do XVIII, mas se constrói no reinado de D. João V.⁹⁹⁴

⁹⁹² Os contratos de 3\$500 réis e de saída para as Minas foram construídos posteriormente baseados em seus contratos, mas de uma forma mais simplificada, visto os problemas que surgiram através do uso do direito e das argumentações do contratador em torno do valor de lei que os contratos celebrados possuíam tanto para a Coroa quando para o contratador. Já apontamos esses contratos no capítulo um.

⁹⁹³ Sobre a sociedade escravista consultar: SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*. São Paulo, Companhia das Letras, 1999.

⁹⁹⁴ ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. *Em nome do Rei e dos Negócios: Direitos e Tributos Régios Minas Setecentista (1730-1789)*. Tese de (Doutorado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2008. LISBOA, Breno Almeida Vaz. *Uma das principais dos domínios de vossa majestade: poder e administração na capitania de Pernambuco durante o reinado de D. João V*. Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2019.

Antes de entrar na discussão da rede de Jerônimo Lobo Guimarães, elucidaremos a tributação nas Ilhas de São Tomé e Príncipe durante toda a primeira metade do século XVIII, visto que sem tal compreensão, não é possível entender os contratos e as conjunturas políticas adversas do período de 1725 a 1728.

7.1 PAGAMENTO DOS DIREITOS NA SAÍDA DAS ALFÂNDEGAS DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE E SUAS ESPECIFICIDADES (1701-1761)

As Ilhas de São Tomé e Príncipe eram entrepostos fiscais localizados próximos à Costa da Mina e serviam como pontos de apoio para reabastecer os navios antes de seguirem viagem para o Brasil. No capítulo referente à criação dos direitos, expusemos a origem e colonização dessa região, mas é importante, ainda, enfatizar que a região da Costa da Mina passou por diversos problemas, como os conflitos entre os reinos do Daomé, Aladá, Ajudá, que lutaram pelo controle dos portos. Diversos autores, nacionais e internacionais, discutiram o quão complexo é entender essa região na primeira metade do século XVIII.

Recorremos aos trabalhos de Pierre Verger, Robin Law, Nicolau Parés, Carlos Silva, Gustavo Acioli e Roquinaldo Ferreira, para auxiliar a nossa análise.⁹⁹⁵ Não podemos falar em uma estrutura fiscal sobre o comércio de cativos sem contextualizar, ampliando nossa visão sobre o processo no Continente Africano. Entendemos que os próprios africanos tinham papel de protagonismo em suas economias, através das demandas de consumo que afetaram a produção europeia e as produções dos gêneros brasileiros, como o tabaco e a cachaça.⁹⁹⁶ Porém, não iremos entrar nas discussões sobre o consumo dos produtos europeus e *commodities* do Brasil nas carreiras escravistas.

⁹⁹⁵ VERGER, Pierre. op. cit., 1987. Ferreira, Roquinaldo. A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (ca. 1637- ca. 1700). *Varia História* [online]. 2010, v. 26, n. 44 [Acessado 18 julho 2020], p. 479-498. LAW, Robin. *The Slave Coast of West Africa 1550-1750: The impact of the Atlantic slave trade on African Society*. (Oxford Studies in African Affairs.) Xii, 376 pp. Oxford: Clarendon Press, 1991. LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2008. Silva Jr., Carlos da Silva. Interações Atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII. *Rev. Hist. (São Paulo)* [online]. 2017, n.176, a02716. Epub Jan 08, 2018. PARÉS, Luís Nicolau. *A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006.

⁹⁹⁶ FERREIRA, Roquinaldo. “*Dinâmica do comércio intracolonial: jeribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos, século XVIII*”. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Fernanda Batista; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

Faremos uma breve exposição sobre a conjuntura do primeiro quartel do século XVIII na Costa da Mina. O comércio dessa região era dominado por diversos reinos africanos que, conforme apontamos, guerreavam pelo controle do comércio de escravos, importante fonte de renda, através das trocas das diversas fazendas, mas também de ouro.⁹⁹⁷ Robin Law, em seu livro *Ouidah*, discutiu sobre a história dos Estados e comunidades africanas da região da Costa da Mina, focando nesta perspectiva e não em uma história das cidades portuárias.⁹⁹⁸ Ainda assim, a sua análise colabora para demonstrar os conflitos políticos e as guerras na região. Analisaremos a imagem (24) de um mapa localizando a Costa da Mina, na África Ocidental.

Figura 25: Costa da Guiné no século XVII [fonte: adaptado de Barbot on Guinea].



Referência: Adaptado e com legendas traduzidas por Luis Nicolau Parés; de Jean Barbot; Paul Hair; Adam Jones; Robin Law. *Barbot on Guinea: the writings of Jean Barbot on West Africa 1678-1712*. Londres: Ashgate Pub Co, 1999. Disponível no site: <<http://www.costadamina.ufba.br/index.php?conteudo/exibir/11>>. Acesso em 15 de junho de 2020.

A região da Costa da Mina⁹⁹⁹ era composta por diversos grupos étnicos, os quais migravam pela região e deram origem a diversos “independentes povos e estados”.¹⁰⁰⁰ Mas, segundo Robin Law, a região da Costa dos Escravos não remetia a uma divisão política ou

⁹⁹⁷ LOPES, MAX. Vestindo o escravo; DUPLESSIS, Robert. *Mercadorias Globais, consumidores locais: têxteis no Mundo Atlântico nos séculos XVII e XVIII*. Afro-Ásia 41 (2010), 9-55.

⁹⁹⁸ LAW, Robin. *Ouidah: The Social History of a West African Slaving “Port” 1727-1892*. 2004. p. 5.

⁹⁹⁹ Segundo Parés: “Como foi notado por Verger, a expressão ‘Costa da Mina’ passou paulatinamente a designar não a Costa do Ouro, mas precisamente, a Costa dos Escravos, isto é, a costa a sotavento do Castelo de São Jorge da Mina, que se estendia do delta do rio Volta, em Gana, até a desembocadura do rio Niger (rio Lagos), na Nigéria. Consequentemente, como bem observou Nina Rodrigues, mina ou ‘preto mina’ podia designar africanos não só da Costa do Ouro como também da Costa do Marfim e da Costa dos Escravos, esta última incluindo Togoland, Benim e Nigéria ocidental”. PARÉS, Luis Nicolau. op. cit. 2006. p. 27-28.

¹⁰⁰⁰ Idem.

administrativa africana,¹⁰⁰¹ localizando-se dentro da região denominada como Costa da Mina. No século XVI, as migrações de grupos *adjas* fundaram a capital do reino de *Aladá, Togudo*, centralizando o poder da região.¹⁰⁰² Nesse tempo, os portugueses já tinham interesses comerciais com a Costa do Ouro, entre os séculos XVI e XVII, explorada em busca de metal precioso no mesmo período. O que, por sua vez, desenvolveu o comércio de cativos e, posteriormente, o abastecimento do tráfico transatlântico.¹⁰⁰³ Já nesse momento, os europeus interferiram diretamente na organização dos estados africanos, introduzindo armas de fogo em troca de escravos e ouro, o que serviu como acelerador das centralizações políticas.¹⁰⁰⁴

Smallwood, em seu trabalho *Saltwater slavery*, ao abordar as questões em torno da transformação do escravizado em um *Atlantic commodities* permitiu compreender como era o cotidiano do processo de escravização dentro das feitorias da *Royal Company* e dos navios negreiros. Smallwood demonstra, ainda, as estratégias de fuga criadas pelas pessoas apreendidas e como elas se tornavam presas fáceis de serem recapturadas, voltando à posse dos ingleses. A marca da *Royal Company* demonstrava para toda a sociedade africana que aquelas pessoas marcadas faziam parte do sistema escravista da mercantilização, sendo facilmente identificadas e revendidas para a Companhia inglesa.¹⁰⁰⁵ O que estava em jogo, segundo a historiadora, era a posse do escravo.¹⁰⁰⁶

Tanto Stephanie Smallwood, quando Orlando Patterson,¹⁰⁰⁷ demonstraram em seus trabalhos como a escravidão acabou condicionando o escravizado a um determinado tratamento, algo no limiar de uma mercadoria, ao que se negava toda a vida social anterior à sua captura e escravização. Portanto, o processo de escravização era considerado como uma morte social do sujeito nas sociedades africanas às quais estamos aludindo.

Durante o século XVII, a região da Costa da Mina foi dominada pelos holandeses e, depois, pelos ingleses que monopolizaram o comércio, o que afastou os portugueses dos

¹⁰⁰¹ LAW, Robin. *The Slave Coast of West Africa 1550-1750*. 1991. p. 14

¹⁰⁰² PARÉS, Luis Nicolau. op. cit. 2006. p. 32. Os escravizados vindos desse reino eram chamados na documentação como “Arida” e “Arda”.

¹⁰⁰³ ROQUINALDO, Ferreira. op. cit., 2010. p. 484. *Apud* RODNEY, Walter. Gold and slaves on the Gold Coast. Transactions of the Historical Society of Ghana, v.X, p.13, 1969; SMALLWOOD, Stephanie. *Saltwater slavery: a middle passage from Africa to American diaspora*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007, p.15.

¹⁰⁰⁴ Ibid. p. 22.

¹⁰⁰⁵ Ibid. p. 54-56.

¹⁰⁰⁶ Ibid. p. 58.

¹⁰⁰⁷ Segundo Patterson, “A condição de escravidão não mitigava ou eliminava a perspectiva da morte. [...] Como o escravo não tinha uma existência socialmente reconhecida fora do domínio de seu senhor, ele se tornava uma não-pessoa”. Era a morte do sujeito na sua dimensão social, ele perdia o direito de pertencimento da sociedade de que nasceu, de seus ascendentes e consequentemente de sua história. PATTERSON, Orlando. *Escravidão e Morte Social: Um estudo comparativo*; tradução de Fábio Duarte Joly. São Paulo: EDUSP, 2008. p. 24.

negócios com aquela região, onde o comércio, inclusive, era muito concorrido, com diversas nações estrangeiras que comercializavam, simultaneamente. O que causava conflitos entre os europeus e luso-brasílicos. Mas os africanos tinham preferência pelos gêneros de exportação do Brasil, o que facilitava o trato.¹⁰⁰⁸

Retomando a discussão sobre os reinos da Costa da Mina, no fim do século XVII, o Reino de Ajudá tornou-se independente de Aladá, em 1690. Entre 1710 e 1730, o Reino do Daomé conquistou diversos outros reinos, como Weme, Aladá e Ajudá, tomando o poder centralizador de Aladá. Esse processo de invasões dos daometanos ao reino do Aladá provocou uma divisão desse reino, que migrou, em parte, para a cidade de Aklon (ou Okoro) em Jaquim e Apa, criando a região de “Porto-novo”, como um reino independente de Aladá.¹⁰⁰⁹

Em 1721, iniciou-se a construção da fortaleza de Ajudá com a liderança do capitão de guerra e mar José Torres, contemporâneo de Jerônimo Lobo Guimarães.¹⁰¹⁰ Para auxiliar na construção, os comerciantes negreiros baianos, interessados no negócio de escravos com a Costa da Mina, ofertaram o direito de 1\$000 réis por cabeça de escravizado dessa região ao rei, valor que seria aplicado na construção da fortaleza. E, em 1723, criou-se a companhia do Corisco,¹⁰¹¹ para monopolizar a relação comercial estabelecida entre comerciantes baianos e portugueses. Porém, essas empresas declinaram após o início da expansão dos daometanos pela Costa que outrora estava sob o domínio de Aladá.¹⁰¹²

Em 1724, mesmo ano da arrematação dos contratos de Jerônimo em Lisboa, o Reino de Aladá cai diante do Daomé.¹⁰¹³ Então, o Reino do Daomé começou sua expansão pelo litoral e depois da conquista, em 1727, iniciou expedições pelo interior, onde recrutavam anualmente escravizados, fruto das guerras, para serem vendidos no litoral. Por sua vez, o Reino de Ajudá iniciou um conflito direto com os daometanos, o que provocou a desorganização do comércio na região e, vários europeus que faziam o trato, começaram a migrar para outras regiões costeiras. Os holandeses, por exemplo, transferiram-se para Jakin, no final de 1726 e início de 1727.¹⁰¹⁴

¹⁰⁰⁸ ROQUINALDO, Ferreira. op. cit., 2010. VERGER, Pierre. op. cit., 1987.

¹⁰⁰⁹ LAW, Robin. op. cit. 1991. p. 17.

¹⁰¹⁰ Sobre Joseph Torres, consultar: VERGER, Pierre. op. cit., 1987. p. 68-70;130-136.

¹⁰¹¹ Até o momento não encontramos Jerônimo Lobo Guimarães nessa companhia, mas é possível que estivesse envolvido diretamente ou indiretamente no empreendimento.

¹⁰¹² PARÉS, Luis Nicolau. op. cit. 2006. p. 52-53. VERGER, Pierre. op. cit., 1987. p. 144-146.

¹⁰¹³ PARES, Luis Nicolau. *O rei, o pai e a morte: A religião vodum na antiga costa dos escravos na África Ocidental*. São Paulo: Companhia das Letras, 2016. p. 44.

¹⁰¹⁴ LAW, Robin. op. cit. 1991. p. 141.

Esses conflitos se deram durante a execução do contrato de Jerônimo Lobo Guimarães, de 1725 a 1728. O que demonstra uma conjuntura muito conturbada para um investimento em grande escala sobre a tributação do comércio de escravos dessa região. Em 1727, Ouidah cai e inicia-se o período de guerra, sendo ela, por fim, dominada completamente pelo Reino do Daomé. A guerra provocou a destruição de várias fortalezas europeias e um cenário de terror para portugueses e luso-brasileiros naquela Costa.¹⁰¹⁵

Das fortalezas europeias em Ajudá, apenas o Forte francês resistiu aos ataques. Mesmo com todos esses conflitos, Robin Law afirma que Ajudá se tornou mais importante no período de domínio do Daomé.¹⁰¹⁶ Em 1730, José Torres construiu uma nova fortaleza portuguesa em Jakin, mas, com a invasão dos daometanos na região, em 1732, ela foi perdida e o porto destruído, redirecionando o comércio para Glehue.¹⁰¹⁷

O período de instalação e execução dos contratos de Jerônimo Lobo Guimarães, comerciante lisboeta, perpassam a história desses conflitos no Continente Africano. Também por isso, propomos, com esta tese, um olhar conectado entre os continentes Africano (Costa da Mina), Americano (Brasil) e Europeu (Lisboa), em uma perspectiva histórica sobre a fiscalidade, compreendendo as conjunturas políticas e econômicas e suas conexões com o Estado do Brasil.¹⁰¹⁸

Os primeiros contratos ultramarinos sobre os escravizados possuíam diversas interpretações para a arrecadação dos direitos leiloados, seja por parte dos contratadores ou por parte dos comerciantes negreiros, que tentavam burlar o pagamento do direito. Argumentavam que a satisfação dos valores nas Ilhas de São Tomé e Príncipe, os direitos de entrada. Outro fator agravante, eram os dados inconclusos vindos nas certidões dos oficiais da Fazenda dessas Ilhas, o que impedia de saber, de fato, quantos escravizados tinham sido despachados, pois só era discriminado o valor arrecadado.¹⁰¹⁹ Impossibilitando, inclusive, a realização de uma auditoria nas contas.

A documentação da década de 1720, referente aos contratos de Jerônimo Lobo Guimarães, não permitiu que compreendêssemos a lógica das Aduanas dessas Ilhas, no entanto,

¹⁰¹⁵ LAW, Robin. op. cit. 1991. p. 141.

¹⁰¹⁶ LAW, Robin. op. cit., 2004. p. 6.

¹⁰¹⁷ LAW, Robin. op. cit. 1991. p. 141. LAW, Robin. op. cit., 2004. p. 21.

¹⁰¹⁸ Sabemos que na década de 1720 houve um “boom” de investimentos sobre a Costa da Mina, pelos comerciantes portugueses associados a outros Capitalistas da época. Max Menz e Gustavo Acioli. Por opção, não iremos discutir sobre o mercado de investimento sobre o trato de escravizados feito pelos portugueses. LOPES, Gustavo Acioli; MENZ, Maximiliano M. *Resgate e Mercadorias: Uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)*. Afro-Ásia, n. 37, 2008.

¹⁰¹⁹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 114, D. 8928.

com o contrato de Francisco José da Fonseca (1753), foi possível explicar algumas formas de cobrança que geravam conflitos e queixas por parte dos contratadores, o que levou a uma padronização da alíquota de 3\$500 réis aos escravizados que entrassem no Brasil após 1763.¹⁰²⁰

Primeiramente, precisamos diferenciar o valor pago por escravizado que entrava nas Ilhas de São Tomé e Príncipe, dos valores pagos na entrada, dos escravos vindos dessa região, nas Alfândegas do Brasil, posto que são dois direitos diferentes, com alíquotas (razões) diferentes. Os direitos sobre “entrada” na Alfândega eram pagos tanto nas Ilhas de São Tomé e Príncipe, vindos da Costa da Mina, quanto na entrada desses cativos nas alfândegas do Brasil. Os valores, porém, seriam maiores – como explicamos no capítulo três dessa tese.¹⁰²¹ Por exemplo: pagava-se por entrada nas Ilhas, o valor de 240 réis por escravizado e, na entrada do Brasil, 3\$500 réis. Mas também havia a possibilidade de pagar esse último direito na saída das Alfândegas de São Tomé e Príncipe, através de suas “avaliações” de Peças da Índia.¹⁰²²

Assim dizendo, quando se pagava em entrepostos, na Costa da Mina ou nas Ilhas de Cabo Verde, a Alfândega não cobrava os direitos no Brasil, igualmente aos de Angola. Ainda assim, as cargas deveriam ser conferidas, o que demonstra a permanência da lógica de fiscalização.¹⁰²³ Caso o navio estivesse com um número maior de escravos do que os despachados nas Alfândegas das Ilhas, os valores do excedente seriam pagos com a alíquota do Brasil, mais elevada. Essa mesma dinâmica de controle do quantitativo trazido era aplicada ao analisar os papéis transportados (carta guias) das Alfândegas de São Tomé e Príncipe.¹⁰²⁴

¹⁰²⁰ Lisboa, 2 de abril de 1763. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. José], sobre o dano que se tem seguido ao Contrato de três mil e quinhentos que pagam na Bahia, os escravos da Costa da Mina, com irregular despacho que se lhes dá nas Ilhas de São Tomé e Príncipe. AHU_ACL_CU_005, Cx. 150, D. 11508.

¹⁰²¹ LOPES, Gustavo Acioli. op. cit., 2018. CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *Normas e práticas da instituição alfandegária em tempos de mudança: Rio de Janeiro e Salvador, 1700-1733*. Tese de doutorado – Programa de pós-graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2020. STABEM, Ana Emília. *Negócio dos escravos: o comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*. Dissertação apresentada na pós-graduação em História da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2008. Entre outros historiadores que apontam sobre a existência dessa tributação.

¹⁰²² AHU_ACL_CU_005, Cx. 114, D. 8928.

¹⁰²³ Os escravos provenientes de Angola não pagavam direitos de entrada, e sim, direitos de saída na provedoria de Angola, como já expusemos, somente em momentos de fintas ou donativos é que aconteciam essas cobranças por um tempo determinado. Sendo apenas fiscalizados nas alfândegas os escravos vindos dessa região, em relação à quantidade trazida, sem serem tributados. Através de uma carta feita pelo Conselho Ultramarino ao governador de Pernambuco, em 20 de janeiro de 1719, era recomendado que se tivesse “grande cuidado” no controle dos navios chegados de Angola, com as visitas que deveriam ser feitas antes que qualquer pessoa saísse da embarcação. Isso para evitar que trouxessem cabeças por alto e que “subtraíam aos reais direitos”. ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op. cit. 1799. Pág. 278.

¹⁰²⁴ AHU, STP, cx. 7, D. 799. Agradeço a Hylló Nader por compartilhar comigo essa fonte.

O valor do direito de entrada na Ilha, de 240 réis sobre a “cabeça” do cativo despachado, era uma forma quantitativa de controle.¹⁰²⁵ Porém, caso as embarcações entrassem nas Ilhas e, depois, seguissem viagem para o Brasil, teriam de pagar também um novo direito de “saída”, de 3\$500 réis por peça da Índia, uma forma qualitativa de contabilizar o imposto. Dessa forma, pagariam, um valor menor, por não se pagar o imposto por quantidade na entrada das Alfândegas do Brasil, através da alíquota de 3\$500 réis por escravizado.¹⁰²⁶

Na documentação disponível, encontramos registros de carregadores dos escravizados tentando isentar o pagamento do direito de 3\$500 réis dos cativos da Costa da Mina, argumentando já terem pago direitos mais diminutos de 240 réis, na entrada das Ilhas.¹⁰²⁷ O que se tornou uma prática, nas palavras do contratador:

[...] procedimentos feitos com malícia, ou feitos por ignorância a respeito de se dar despacho livre aos escravos das Ilhas de S. Tomé, e do Príncipe sem que para esta isenção há já regimento, privilégio, ou ordem da dita Alfândega da Bahia.¹⁰²⁸

Notamos que, na citação, em nenhum momento refere-se ao ocorrido como ato criminoso, senão como “procedimento” costumeiro, realizado “por ignorância”. Apesar disso, em outro momento, também achamos o indicativo de ser esse “procedimento” uma “fraude dos direitos reais”.¹⁰²⁹ Reiteramos que os valores dos direitos de entrada das Ilhas eram pagos para a entrada dos escravizados que ficassem “trabalhando” nas Ilhas, nos engenhos ou nos diversos usos de seus senhores, não sendo “redistribuídos” para o Brasil.¹⁰³⁰

Porém, não existia uma lei que regulamentasse o procedimento, o que abria brechas que mesclavam as leis em um pluralismo jurídico em torno das leis da Fazenda, que unia os costumes às leis, alvarás e mais ordens régias que foram sendo expedidas e que se sobrepunham.¹⁰³¹ É o início de um direito fazendário para o qual era necessária a criação de leis mais objetivas, que limitassem os descaminhos.

¹⁰²⁵ AHU_ACL_CU_005, Cx. 114, D. 8928.

¹⁰²⁶ Idem.

¹⁰²⁷ AHU_ACL_CU_005, Cx. 114, D. 8928.

¹⁰²⁸ Idem.

¹⁰²⁹ Sobre direito costumeiro consultar: HESPANHA, António Manuel. *Às Vésperas do Leviathan*: Instituições e poder político. Portugal, século XVII. Coimbra: Almedina, 1994.

¹⁰³⁰ AHU_ACL_CU_005, Cx. 114, D. 8928.

¹⁰³¹ Características do Estado Jurisdicional em que se encontrava Portugal, na formação do seu Estado Moderno, segundo FIORAVANTI. Discutimos sobre esse tema no capítulo três. FIORAVANTI, Maurizio. Estado y Constitución. (Traducción de Manuel Martínez Neira, Madrid, Editorial Trotta, 2004) p. 21.

Após a entrada desses cativos nas Ilhas de São Tomé e Príncipe, se fosse o intuito dessa embarcação levar os escravizados para os portos do Brasil, seria feita nova avaliação dos escravizados e um novo valor de direitos seria calculado e executado. Esses direitos não seriam mais contabilizados por cabeças, mas sim por peça da Índia, a junção de um escravo adulto ou de vários escravos que iriam compor uma peça, tributação que incidia na qualidade do cativo e não na quantidade. Era a lógica do mercado de compra e venda no preço do escravizado que definiria como se montava um valor de Peça da Índia.¹⁰³²

Apesar dessa forma de controle através da Peça da Índia ser praticada séculos antes, constata-se, ainda assim, a permanência desse “costume” dentro da lógica fiscal do Império português do Antigo Regime. O fato é que realizando nas ilhas essa dupla tributação – “de entrada, de 240 réis” por cabeça e de saída para o Brasil, por peça da Índia – os cativos poderiam ser transportados para o Estado do Brasil e, chegando aos portos das principais capitanias, seriam isentos desse direito de entrada de 3\$500 réis.¹⁰³³ Pagariam apenas o de 1\$000 réis na entrada das alfândegas do Brasil, para a fortaleza de Ajudá, visto que esse direito foi criado no século XVIII, com a lógica de cobrança por unidade.

É relevante identificar que, após as descobertas das regiões mineradoras, os moradores das capitanias do Rio de Janeiro e da Bahia criaram direitos alfandegários para serem ofertados à Coroa. O Rio de Janeiro, através dos camarários, ofertou a dízima da Alfândega em 1699¹⁰³⁴ e, na Bahia, foram os comerciantes que ofertaram o direito de 1\$000 réis sobre cada escravizado despachado da Costa da Mina, em 1721¹⁰³⁵. Pernambuco não ofertou nenhum direito nesse período e ainda solicitou diversas vezes isenção do pagamento da dízima.¹⁰³⁶

Tal fato demonstra um movimento de aproximação das praças mercantis do Rio de Janeiro e da Bahia às políticas mercantis da monarquia portuguesa. Em contraposição, a Praça de Pernambuco perdeu várias isenções galgadas pela reconquista de Pernambuco dos

¹⁰³² Existe uma vasta historiografia que discute o que era peça da Índia e busca definir como um conceito. O que trazemos para essa discussão é a questão de como era estipulado o valor de peça da Índia nas instituições fiscais portuguesas, na primeira metade do século XVIII. Para MILLER, o valor de avaliação de um escravo era feito através de um padrão de peça de adulto masculino que era uma taxa de câmbio entre o dis e o cruzado. Seu estudo era sobre a Praça de Luanda. MILLER, Joseph C. op. cit. 1988. p. 299.

¹⁰³³ Ant. 19 de janeiro de 1754. Requerimento de João Batista Teixeira, ao rei D. José solicitando que se paguem os direitos de escravos que entram na Alfândega da cidade da Bahia e proibindo os despachos deles para Ilha de São Tomé. Avulsos da Bahia AHU_ACL_005, Cx. 117. D. 9180.

¹⁰³⁴ CARRARA, Angelo A. *Receitas e Despesas da Real Fazenda no Brasil: século XVII*. Juiz de Fora: Editora da UFJF, 2009. p. 72.

¹⁰³⁵ CARDOSO, Grazielle Cassimiro. op. cit., 2020. p. 239.

¹⁰³⁶ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco: História, Conflitos e Tributação no Porto do Recife (1711-1738)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016

holandeses e das lutas contra o Quilombo dos Palmares. No período entre as ofertas dos novos direitos alfandegários, não podemos esquecer que Pernambuco viveu o momento de ebulição marcado pela Guerra dos Mascates, que trouxe ar de desconfiança para os naturais da terra, em detrimento da elite mascate em ascensão.¹⁰³⁷

Retornando a discussão dos direitos nas Ilhas de São Tomé e Príncipe, a explicação de como eram realizadas as cobranças dos direitos através da lógica da peça da Índia surgiu através da reclamação de um contratador que expunha a existência de um “costume” de os:

[...] oficiais das Alfândegas daquelas ilhas ajuntar três e quatro escravos a uma peça a que chamam de Índia, pagando-se por muitos escravos o que se devia pagar por cada um, querendo praticar neste modo de despachos com os escravos da Costa da Mina vindos de passagem e por escala aqueles portos [...] aos melhores escravos, que podiam passar por si sós por peças de Índia, que se fação doentes pondo lhes emplastos na cabeça e ataduras nos braços a fim de não virem a terra, para que deles não paguem os devidos direitos.¹⁰³⁸
(grifo nosso)

Um ponto importante mencionado na citação é que os escravizados são retirados dos navios para serem observados pelos oficiais alfandegários, ficando dentro da embarcação apenas os doentes. O que demonstra que os indicativos desse procedimento em Pernambuco, na segunda metade do século XVIII, remanescem de uma prática realizada em outros locais do Império. Além disso, observa-se a prática da separação de doentes, conforme as práticas da Provedoria da saúde, no início do século XIX, que eram duas distintas: a permanência dos doentes na embarcação; e a retirada e encaminhamento dos doentes para Santo Amaro para a quarentena.¹⁰³⁹

Podemos identificar também, através da citação do contratador, que existiam formas de ludibriar a cobrança dos direitos arrematados de 3\$500 réis. A primeira, através das paradas nas Ilhas de São Tomé e Príncipe, onde era possível se pagar pela lógica da peça da Índia, durante toda a primeira metade do século XVIII. O sistema tributário do Antigo Regime permitia um pluralismo jurídico, com várias sobreposições de direitos consuetudinários, direitos régios e contratos que montam o aparato fiscal português.¹⁰⁴⁰

¹⁰³⁷ MELLO, Evaldo Cabral de. *A fronda dos mazombos: Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715*. São Paulo: Ed. 34, 2003. p.141.

¹⁰³⁸ AHU_ACL_005, Cx. 117. D. 9180.

¹⁰³⁹ Sobre a provedoria da saúde, consultar: CARVALHO, Marcus J. M. de Carvalho; ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle De Biase. Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831. *Almanack*. Guarulhos, n.12, p.44-65. Acessado em 20 de março de 2019.

¹⁰⁴⁰ Para mais informações, retomar discussão no capítulo três. O Foral das Ilhas de São Tomé, e Príncipe permitia a cobrança na lógica a razão de peça da índia. AHU_ACL_CU_005, Cx. 150, D. 11508.

Essa normativa da lógica das Ilhas de São Tomé e Príncipe foi relatada em uma reunião do Conselho Ultramarino, em 1647, um ano antes da retomada de Angola,¹⁰⁴¹ na qual era exposta a necessidade de se fazer uma ordem que impedisse que um direito que fosse cobrado em África fosse novamente cobrado. Nesse sentido, buscava-se evitar a dupla tributação. A partir das resoluções feitas nessa reunião, ficou definida a não obrigatoriedade do segundo pagamento. Estabeleceu-se também que os direitos seriam cobrados através da lógica da peça da Índia e depois seriam retirados o quarto e a vintena.¹⁰⁴²

Mas caso não fosse seguida essa lógica imposta de tributação e as embarcações seguissem em direitura para os portos do Brasil, pagariam os direitos por quantidade de cativos despachados, na razão de 3\$500 réis, valor superior a o pagamento dos direitos de peça da Índia. A lógica da peça da Índia segue a tendência do mercado escravista praticado no Continente Africano e, como já se disse, era uma tributação qualitativa, pois variava com a idade e “preço” do escravizado, condições de saúde, má formação que interferisse na sua capacidade de trabalho e, conseqüente, seu valor de imposto.¹⁰⁴³

Vejamos um exemplo. Ao despachar nas Ilhas, na primeira metade do XVIII, o valor de 3\$500 réis seria multiplicado pela quantidade de peças da Índia despachadas (quantidade de cativos que chegaria ao valor de um escravo de boa qualidade, os quais formariam a quantidade de peças). No caso das alfândegas do Brasil, seria feita a mesma conta, mas, , a cobrança seria feita por cabeça, fosse ela grande ou pequena, doente ou sã, com um valor maior ou menor, não importando mais essa lógica comercial para as instituições fiscais no Brasil. Eram isentas apenas as crias de peito.¹⁰⁴⁴

Além das certidões com dados incompletos sobre a quantidade e valores dos direitos, o que impedia os oficiais de calcular os direitos, outra forma de fugir dos pagamentos era apresentar os comprovantes de pagamento dos direitos de entrada, de 240 réis, e utilizá-los como argumento de já ter satisfeito os direitos de entrada do Brasil. Os capitães dos navios também utilizavam da estratégia de fingir que os escravizados mais robustos, de maior preço, estivessem doentes, para baixar o valor de avaliação da Peça. Utilizava-se de “emplastos e

¹⁰⁴¹ Boxer, Charles Ralph. Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola 1602-1686. Ed. nacional, 1973.

¹⁰⁴² AHU/BA. D. 1255. Para mais informações retornar ao capítulo quatro da tese sobre a construção dos direitos.

¹⁰⁴³ AHU_ACL_005, Cx. 117. D. 9180.

¹⁰⁴⁴ Idem.

ataduras” fingindo que eles estavam com ferimentos graves que comprometiam sua força de trabalho.

É intrigante perceber que esses detalhes demonstram como era composto o valor de uma pessoa escravizada, que ia além da sua idade específica, considerando-se sua estrutura física, sua saúde, sua capacidade produtiva e reprodutiva, seu sexo, tudo isso interferia na composição da peça da Índia. Na historiografia, já é comprovado que escravizados mais fortes e robustos eram comprados com ouro, segundo Robin Law.¹⁰⁴⁵ O que nos leva à dedução de que a minoria deveria ser ofertada com essas características. Uma mulher com seios flácidos já poderia ter seu preço reduzido, havendo uma preferência física “padrão” que agradava aos comerciantes.¹⁰⁴⁶

O processo de compra e de montagem da carga do navio negreiro também é um tema bastante discutido na historiografia, revelando-se um processo lento, com duração de meses até que se compusesse toda a carga da lotação da embarcação.¹⁰⁴⁷ O processo, muitas vezes, era tão demorado e excruciante que muitos cativos acabavam morrendo durante a espera, inclusive enquanto tentavam fugir dos ferros que os prendiam. Sendo mais um fator de sofrimento, violência e desumanização, que impele o sujeito ao limite da sobrevivência.¹⁰⁴⁸

Outro fator que interferia no valor e na montagem da Peça era a região da Costa da Mina da qual o escravizado procedia. É possível visualizar essa prática para os escravos que fossem servir nas terras das Ilhas de São Tomé e Príncipe, por exemplo, os vindos do “Benin e Calabá”, cuja soma de vários escravizados servia para cobrar o direito.¹⁰⁴⁹ Isso, porque, considerava-se que os cativos dessa região tinham “menos reputação que os da Costa da Mina”, além de serem “mais fracos e doentes [...]”.¹⁰⁵⁰

A lógica era a seguinte, quanto mais “inferiores” ou doentes, mais se agrupava na lógica da Peça e, conseqüentemente, quanto mais fortes e robustos menos se agruparia, tornando-se

¹⁰⁴⁵ LAW, Robin. The gold trade of Whydah in the Seventeenth and Eighteenth Centuries. In: HENIGE, David & MCCASKIE, T. C. *West African Economic and Social History*. Madison: The University of Wisconsin Press, 1990, pp. 109-111.

¹⁰⁴⁶ NASCIMENTO, Anna Amelia Vieira. “Letra de risco” e “carregações” no comércio colonial da Bahia: 1660-1730. Centro de Estudos Baianos, 1977. Preferência por mulheres de peito em pé.

¹⁰⁴⁷ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Rotas Atlânticas: O comércio de escravos em Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724 – c.1752)*. Dossiê Escravidão e Liberdade na Diáspora Atlântica. São Paulo, v. 37, 2018.

¹⁰⁴⁸ SMALLWOOD, Stephanie. *Saltwater slavery: a middle passage from Africa to American diaspora*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.

¹⁰⁴⁹ AHU_ACL_005, Cx. 117. D. 9180.

¹⁰⁵⁰ Idem. Existe uma historiografia ampla sobre grupos étnicos de procedência, optamos, porém, por não adentrar nessa temática, mas manter nosso olhar de observação sobre a tributação sobre essas pessoas. Para mais informações, consultar: SOARES, Mariza de Carvalho. *Mina, Angola e Guiné: Nomes d’África no Rio de Janeiro Setecentista*. Revista Tempo, Vol. 3, n. 6, dez de 1998.

uma única peça, uma peça da Índia da Costa da Mina.¹⁰⁵¹ Segundo o contratador, a lógica de pagar nas Ilhas era uma forma que a Coroa tinha para receber mais, visto que muitos escravizados morriam na travessia atlântica. Era mais lucrativo para a Coroa receber na saída da África, por isso se permitia despachar mais peças, pois sabiam das perdas até a chegada ao Brasil. Quando se tributava nas Ilhas, eram pagos todos os escravizados embarcados.¹⁰⁵²

Porém, o contratador argumentava que ele preferia receber apenas os despachos dos escravos vivos que chegassem ao porto soteropolitano.¹⁰⁵³

[...] porque só estes direitos por cada um dos escravos de entrada na Alfândega da Bahia são os que Vossa Majestade rematou ao suplicante, o qual mesma fé deu o preço da sua arrematação, e passados tempo, é que teve notícia desta fraude que se pratica nas ditas Ilhas, a qual diretamente se opõem ao bom e fiel pagamento dos direitos de entrada de cada um dos escravos que entram na cidade da Bahia.¹⁰⁵⁴

Através do questionamento do contratador, ficaram expostos todos os danos que ocasionava a dupla tributação, o que afetava diretamente o rendimento de seu contrato, e, conseqüentemente, seus lucros. O contratador, quando do arremate, pensou que se cobrava com mais eficácia nas Alfândegas das Ilhas de São Tomé e Príncipe, sem saber, de fato, o que se passava nelas, através das fraudes e da forma diferente de cobrar os direitos. Ele também argumentava que o direito de entrada para Ajudá não era cobrado nas Ilhas, mas sim no Brasil.¹⁰⁵⁵ O direito citado era o de 1\$000 réis ou 1\$200 réis (arrematado com valor errado) por cabeça, para a fortaleza de Ajudá, e não interferia na lógica da peça da Índia, sendo um direito mais seguro de fazer as contas sobre a entrada de cativos vindos dessa região para o Estado do Brasil.

¹⁰⁵¹ Idem.

¹⁰⁵² AHU_ACL_005, Cx. 117. D. 9180. Em outro documento datado de 1761, da Alfândega da Bahia explica mais detalhadamente esse processo de pagar na saída menos, por causa das mortes do trajeto. Vejamos “ Vierão da mesma Costa a este Porto com escala pelas Ilhas de Santo Thomê e Principe vinte e quatro embarcações com seis mil oitocentos trinta e sete cativos, que vivos chegarão e nas ditas Ilhas se despacharão sete mil e oito captivos, dos quais pagarão nas Alfândegas delas de direitos, segundo suas avaliações, como consta das certidões, que na desta Cidade apresentarão os Capitaens das mesmas embarcações, nove contos quatrocentos vinte e quatro mil novecentos e oitenta e quatro réis. [...] No dito número de escravos que chegarão vivos a este Porto, entrão seis, que por se não mostrar certidoens, de terem deles pago os devidos direitos naquelas Alfândegas, os satisfizerão as partes na desta Cidade a razão de três mil e quinhentos réis, que importa vinte e um mil réis. Bahia, 20 de setembro de 1761. Carta do provedor da Alfândega da Bahia, Rodrigo da Costa de Almeida, ao rei D. José remetendo a relação dos das embarcações que vieram da Costa da Mina com escravos e que aportaram na referida cidade. AHU_ACL_CU_005, Cx. 147. D. 11291.

¹⁰⁵³ Idem.

¹⁰⁵⁴ AHU_ACL_005, Cx. 117. D. 9180.

¹⁰⁵⁵ Idem.

Por fim, o rei atende às solicitações desse contratador, no ano de 1754, para se pagar os direitos na Bahia por cada escravo na Alfândega, de 3\$500, e, caso se pagasse nas Ilhas, os valores deveriam ser descontados através das certidões e o restante do imposto, para completar os direitos por cabeça que acrescerem, deveriam ser pagos na Bahia.¹⁰⁵⁶ Vemos que a Coroa não modificou a lógica da Peça da Índia nas Ilhas, apenas ajustou o direito, pagos os 3\$500 na entrada da Alfândega da Bahia.

No entanto, é através do questionamento de um outro contratador, José de Macedo, sobre seu contrato de 3\$500 que a lógica da Peça da Índia foi de fato descortinada. Esse contratador fez um lance, no Conselho Ultramarino, de vinte mil cruzados em cada ano por três anos, e em suas condições era exposto que qualquer embarcação que fosse resgatar na Costa da Mina pagasse a ele 3\$500 por escravizado, “sem embargo de irem portar as Ilhas de São Tomé, ou Rio de Janeiro [...]”.¹⁰⁵⁷ Sobre esse contrato e queixas do contratador, o Procurador da Fazenda respondeu que o rei deveria decidir sobre o requerimento encaminhado e que concordava com a ruína desse contrato, pois os despachos nas Ilhas de São Tomé e Príncipe eram irregulares e repleto de desordem.

O Procurador argumentava que era necessário apenas multiplicar o número de escravizados que pagaram o direito para a fortaleza de Ajudá e combinar com os de três mil e quinhentos réis para poder identificar as irregularidades. Ele sugeria ao rei que fizesse o despacho por cabeça e não por peça da Índia; e que os oficiais da Alfândega fossem obrigados a cumprir, e os culpados dessas fraudes eram os moradores das Ilhas, por terem um gênio de sempre burlar a Fazenda Real. Após a reunião do Conselho, foi sugerido seguir o parecer do Procurador da Fazenda para regular o direito por cabeça e não por peça da Índia nas Alfândegas das Ilhas. Sendo proposto abolir a parte dos direitos que era exposta no Foral das Ilhas de São Tomé e Príncipe. Deveria se regular nas Ilhas, igual ao praticado na Alfândega da Bahia.¹⁰⁵⁸

No entanto, três conselheiros questionaram essa resolução: Alexandre Metelo de Souza e Menezes, Diogo Rangel de Almeida Castelo Branco e Manuel Antônio da Cunha Soto Maior. Eles sugeriram que a solução para diminuir as fraudes, seria não modificar nenhuma ordem nas

¹⁰⁵⁶ AHU_ACL_005, Cx. 117, D. 9180.

¹⁰⁵⁷ AHU_ACL_CU_005, Cx. 150, D. 11508.

¹⁰⁵⁸ Idem.

Ilhas, pois essas deveriam permanecer despachando na lógica da Peça da Índia.¹⁰⁵⁹ O que consistia em um fracionamento dos valores dos direitos, vejamos o quadro abaixo:

Quadro 11: Avaliação dos escravizados através da referência da peça da Índia nas Alfândegas de São Tomé e Príncipe.

Peça da Índia	Valor	Avaliação do Escravizado
1	3.500	Negro Barbado, ou Negra de Cria
2/3	2.333,5	Molecão ou Molecona
1/2	1.750	Moleque ou Moleca ou Negra sem cria
1/4	865	Molequinho ou Molequinha

Através do quadro é possível descortinar como a ideia da peça da Índia era usada como referência para a avaliação dos escravizados nas Alfândegas de São Tomé e Príncipe. Era considerado uma peça da Índia “inteira” um negro barbado ou uma negra com cria. Dois terços de peça seria tributado um “molecão” ou uma “molecona”, que tinham um valor do direito superior a uma negra sem cria que valia apenas metade de uma peça da Índia. Também seria considerado como metade de uma peça um moleque ou uma moleca. Percebemos através dessa lógica que a mulher que não possuía filhos era considerada inferior, comparada com as que já possuíam ou das jovens mulheres (“molecona”) que estava no auge de sua fertilidade.¹⁰⁶⁰

Os escravizados que recebiam as avaliações menores eram os “molequinhos” e “molequinhas”, os quais valiam um quarto do valor de uma peça da Índia. Os respectivos valores dos direitos estão discriminados na tabela ao lado das frações. Em relação aos doentes, a prática até a chegada do governador das Ilhas Luís Henrique da Mota e Melo era de despachar doze, dez ou oito escravos doentes como uma peça da Índia. As doenças expressas na documentação eram consideradas perigosas, “dor de olhos, bexigas, sarampos, males de escorbuto e outros achaques [...]”. Porém, após a chegada do Governador, esse número foi reduzido para até seis escravos doentes por peça. Foi a imposição de um “novo uso, e costume”.¹⁰⁶¹

O Governador das Ilhas ainda fez uma breve análise da diferença entre as avaliações do valor da peça da Índia nas Ilhas e da lógica do mercado de escravos do Brasil. Ele argumentava

¹⁰⁵⁹ Idem.

¹⁰⁶⁰ AHU_ACL_CU_005, Cx. 150, D. 11508.

¹⁰⁶¹ Idem.

que um negro no Brasil valia igual a um moleque e a um “molecão”. Em sua argumentação, o moleque e o “molecão” valiam mais e esses deveriam ser os considerados como peça de Índia, e não “um negro velho como aqui se praticava”, ou seja, nas “Ilhas”.¹⁰⁶² Seguindo a análise, afirmava que a preferência no Brasil era comprar escravos que ainda não tivessem barba. Os negros mais velhos, barbados, eram uma minoria que só eram comprados “por necessidade”. Os “molecões” eram negros entre quinze e vinte e cinco anos, sendo esses os de maior volume nas carregações. Os valores desses escravizados no Brasil variavam entre 100\$000 e 120\$000.¹⁰⁶³

Em relação a redução da quantidade do agrupamento de doentes, o Governador argumentava que os capitães reclamaram muito da redução e conseqüentemente do aumento no valor do tributo sobre os cativos. No entanto, justificava tal mudança, impostas pelas práticas dos capitães dos navios negreiros, pois carregavam nos navios aproximadamente quatrocentos cativos e despachava apenas 200/250 escravizados na Alfândega. Os outros ficavam dentro do navio, devido às doenças que eram registradas nas certidões dessas embarcações.¹⁰⁶⁴

Após o despacho da embarcação, o capitão desembarcava todos para arejar na Ilha, sem se preocupar se piorariam ou não das doenças, o que demonstrava, segundo o Governador, que era apenas conveniência a permanência dos doentes a bordo. E que muitos só fingiam com várias partes das mãos e pés com ataduras, tossindo e “fingindo” as mais diversas enfermidades. Tudo isso para burlar a Fazenda Real. Argumento muito parecido dos levantados na década 1750, pelo contratador Francisco José da Fonseca, expostos anteriormente.¹⁰⁶⁵

Retomando a nova sugestão dos três Conselheiros, eles argumentavam que deveriam seguir as referências da peça da Índia nas Ilhas e, quando desembarcassem nas Alfândegas do Brasil, só deveriam pagar os 3\$500 réis dos escravizados vivos, pela regra de contagem por cabeças. Os valores pagos nas Ilhas deveriam ser descontados do total devido na entrada da Alfândega no Brasil e os capitães deveriam pagar apenas o complemento dos sobreviventes. Essa foi a mesma orientação dada ao contratador na década anterior.

Dessa forma, ficaria o direito de 3\$500 réis garantido na entrada da Alfândega da Bahia,

[...] desta sorte se não necessitaria de revogar o Foral da Ilha de São Tomé, nem ficariam os donos dos escravos prejudicados em pagarem na Ilha de São

¹⁰⁶² Idem.

¹⁰⁶³ Idem.

¹⁰⁶⁴ Idem.

¹⁰⁶⁵ AHU_ACL_CU_005, Cx. 150, D. 11508.

Tomé, ou na do Príncipe os direitos dos escravos que morrerem na viagem, antes de chegarem ao Brasil, e ficam igualados os dois contratos [...]”.¹⁰⁶⁶

Através dessa solução subiria o valor do contrato de 3\$500 e igualaria ao de 1\$000 para Ajudá. No despacho dessa reunião, seguiu-se os votos dos três conselheiros, sem modificar às leis, a lógica e o costume praticado nas Ilhas.

Percebemos, ao fim desse caso, que a Coroa permitia a permanência de uma lógica plural em partes diversas do Império. Havia a resistência em mudar os costumes locais diante do temor de uma reorganização muito drástica na administração fazendária. O comércio de escravizados era regulado pela Coroa, mas de forma flexível, abrindo espaço para interpretações diversas. No entanto, buscava-se a todo custo a redução das fraudes. Movimento que fez parte das negociações da Monarquia portuguesa com seus súditos e principais agentes para a manutenção do Império.¹⁰⁶⁷

7.2 AS PRIMEIRAS ARREMATACÕES NO CONSELHO ULTRAMARINO DOS DIREITOS DE 3\$500 RÉIS E 1\$200 RÉIS (1725)

A primeira vez que encontramos Jerônimo Lobo Guimarães na documentação referente a Pernambuco foi na arrematação do contrato da dízima, em 1724, onde ele é classificado pelos conselheiros do rei D. João V, como “Homem de grosso trato, grande contratador das rendas do Reino e homem afazendado da Praça de Lisboa”.¹⁰⁶⁸ Esse grande negociante já foi citado na historiografia, visto que Acioli trouxe indícios sobre suas atividades no trato negreiro, incluindo-o como parte de um grupo mercantil lisboeta, atuante no tráfico com a Costa da Mina.¹⁰⁶⁹ Azevedo também reconstruiu alguns detalhes sobre as redes de Jerônimo, porém não

¹⁰⁶⁶ Idem.

¹⁰⁶⁷ AHU_ACL_CU_005, Cx. 150, D. 11508.

¹⁰⁶⁸ Lisboa, 2 de julho de 1723. Aviso do secretário de Estado, Diogo de Mendonça Corte Real, ao conselheiro do Conselho Ultramarino, João Teles da Silva, sobre o requerimento do contratador dos contratos dos dízimos da Alfândega de Pernambuco e Paraíba, Jerônimo Lobo Guimarães, pedindo que o Conselho Ultramarino aceite as fianças oferecidas pelo suplicante. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos de Pernambuco_AHU_ACL_CU_15, Cx. 30, D. 2686.

¹⁰⁶⁹ LOPES, Gustavo Acioli. *O tráfico lisboeta de escravos na Costa da Mina (1676-1730)*. Anais ABPHE.

conseguiu desdobrar a operacionalidade de seus contratos. E, além desses, Cardoso também trouxe alguns dados novos sobre esses contratos com a Praça do Rio de Janeiro e da Bahia.¹⁰⁷⁰

Jerônimo Lobo herdou de seu pai, Pedro Lobo, a experiência no universo dos contratos. Seu pai foi contratador dos couros, produto que distinguia bem, pois exercera a profissão de sapateiro e conhecia como ninguém as qualidades e variações da principal matéria-prima do seu ofício.¹⁰⁷¹ Jerônimo Lobo Guimarães pertenceu a uma família de negociantes que buscavam ascender socialmente, encontramos ele e seus irmãos pedindo e conseguindo hábitos de Cristo e familiaturas do Santo Ofício, durante as duas primeiras décadas do século XVIII.¹⁰⁷² Todos os três irmãos eram naturais da Vila de Guimarães, Arcebispado de Braga.¹⁰⁷³

Morador da cidade de Lisboa, sua casa ficava situada em frente ao Cais de Santarém,¹⁰⁷⁴ Jerônimo Lobo já era familiar do Santo Ofício em 1706, como já expusemos. Ele tinha dois irmãos que também eram homens de negócio: Francisco Lobo Guimarães, que também já era familiar do Santo ofício, em 1721, residente na cidade do Porto; e Simão Lobo Guimarães,¹⁰⁷⁵ que não morava no Reino e sim no ultramar, especificamente no Estado do Brasil, pois segundo seu pedido de habilitação do Santo Ofício, foi possível identificar que ele era morador residente da cidade da Bahia, na freguesia de Nossa Senhora da Praia, em 1719.¹⁰⁷⁶

Podemos identificar que os irmãos traçaram uma clara estratégia ao se nobilitarem antes de adentrarem aos contratos régios, já que ser cavaleiro da Ordem de Cristo e familiar do Santo

¹⁰⁷⁰ CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *Normas e práticas da instituição alfandegária em tempos de mudanças: Rio de Janeiro e Salvador, 1700-1733*. Tese de doutorado (Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2020).

¹⁰⁷¹ ANTT. Habilitação da Ordem de Cristo. Mç.87 np. 52; ANTT. Tribunal do Santo Ofício. AZEVEDO, Beatriz Líbano Bastos: *O Negócio dos Contratos: Contratadores de Escravos na Primeira Metade do Século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História Econômica da Universidade de São Paulo) USP, São Paulo. 2013. p. 116. Irmão de Jerônimo <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=7685777>
<https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=2343305>

¹⁰⁷² Fora encontrado o defeito de seus avós maternos terem sido curtidores. Porém, o Rei aceitou suas doações a Fazenda Real para conseguirem as distinções necessárias. Colocar referência: <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=7685777>

¹⁰⁷³ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Simão mç. 6, doc. 117.

¹⁰⁷⁴ ANRJ. Alfândega da Bahia, Cód. 143. P. 161v. Apud AZEVEDO, Beatriz Líbano Bastos. op. cit., p. 95.

¹⁰⁷⁵ Simão Lobo Guimarães conseguiu a familiatura do Santo Ofício em 15 de março de 1724. ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Simão mç. 6, doc. 117.

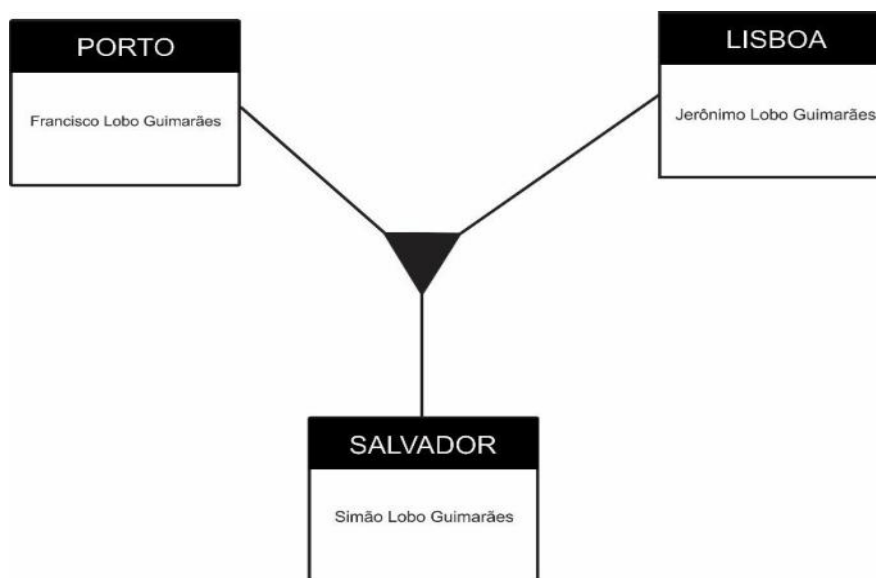
¹⁰⁷⁶ Na Bahia, ele residia na Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia. ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Simão mç. 6, doc. 117, <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=2343305> f. 0017

Ofício trazia consigo uma série de vantagens.¹⁰⁷⁷ A família Lobo Guimarães possuía o “defeito” de ser mecânica e, por isso, tiveram que pagar para serem aceitos na ordem.

Na Bahia, uma das principais cidades portuárias do Brasil, Simão Lobo Guimarães era conhecido como uma “pessoa de bons procedimentos”, era um homem abastado, alfabetizado, solteiro e estava na casa dos trinta anos, na década de 1720. Era um mercador de sobrado que recebia muitas fazendas vindas de Portugal e desse negócio criava seu cabedal.¹⁰⁷⁸ Provavelmente, essas fazendas eram enviadas por seus irmãos que, estrategicamente, residentes nas duas principais cidades portuárias do Reino – Lisboa e Porto – deveriam ser seus representantes diretos, fazendo com que o comércio da família girasse com mais facilidade.¹⁰⁷⁹

A escolha de Simão em residir na cidade da Bahia deve ter sido arquitetada por ele e seus irmãos, visto que o porto da Bahia era o principal porto do trato negreiro do Estado do Brasil.¹⁰⁸⁰ Os lucros sobre esse comércio eram vantajosos, tanto no ramo das fazendas quanto no dos escravos. Vejamos a rede dos três irmãos Guimarães:

Figura 26: Rede dos irmãos Lobo Guimarães nas mais importantes praças do Império.



Fonte: ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Simão mç. 6, doc. 117. O Simão Lobo Guimarães conseguiu a familiatura do Santo Ofício em 15 de março de 1724. ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Simão mç. 6, doc. 117.

¹⁰⁷⁷ OLIVAL, Fernanda. *As ordens militares e o Estado moderno: Honra, mercê e venalidade (1641-1789)*. Lisboa: Estar, 2001. SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Ser Nobre na Colônia*. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

¹⁰⁷⁸ Ele tirava aproximadamente 20 mil cruzados, em 1719. ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Simão mç. 6, doc. 118.

¹⁰⁷⁹ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Simão mç. 6, doc. 117.

¹⁰⁸⁰ Idem. VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos. Dos séculos XVII a XIX*, Corrupio, 1987; ALENCASTRO. Luiz Felipe de. op. cit. 2000.

Segundo Luiz Araújo, Jerônimo Lobo Guimarães já aparecia como fiador de alguns contratos de Antônio Marques Gomes na década de 1720. Antônio Marques trabalhava com o trato de escravos, junto com seu irmão André Marques. A confirmação desses dois irmãos como comerciantes de escravos se deu através de uma solicitação de despacho de uma Galera vinda da Costa da Mina, no porto da Bahia, pertencente aos dois irmãos, em 1730, segundo Araújo.¹⁰⁸¹

A alegação feita pelos irmãos, para enviar a Galera para a Costa da Mina, era a de que eles recebiam de pagamento dos dízimos reais muitos produtos de qualidade inferior, “especialmente o tabaco” e, para não perder esse produto, que não serviria para ser enviado para o Reino (pois ao Reino seria enviado apenas o de primeira qualidade),¹⁰⁸² era necessário despachar rapidamente “uma galera que tem com o seu irmão, para resgatar escravos”.¹⁰⁸³ O contrato que Antônio Marques Gomes possuía era o contrato dos dízimos reais da Bahia, com vigência de 1724 a 1729, dois triênios arrematados, sequencialmente, no Conselho Ultramarino.¹⁰⁸⁴

Também localizamos Antônio Marques nesse comércio do contrato dos dízimos até meados do século XVIII, como fiador dos contratos de Antônio José Farias (1737-1739), de João Francisco (1740-1742) e de Luiz de Abreu Barboza (1747-1749).¹⁰⁸⁵ O historiador Luiz Araújo não conseguiu localizar mais dados sobre a embarcação desses irmãos, somente que eles pediram para mandar a embarcação, em 1730.¹⁰⁸⁶

Porém, identificamos que eles conseguiram a permissão e que a viagem foi realizada. Eles saíram do Porto da Bahia em 1731, com o *Navio Nossa Senhora da Barroquinha e Santa Rita*, com o capitão Francisco Lopes dos Reis no comando da viagem e seu retorno se deu em dezembro de 1732. Na documentação, fica confirmado o proprietário dessa embarcação, o capitão André Marques, seu senhorio.¹⁰⁸⁷

¹⁰⁸¹ ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. *Dízima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico*. Pág. 99. In: CARRARA, Angelo Alves, CAVALCANTE, Paulo (Orgs.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, séculos XVIII: estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016. Um deles era oficial da Fazenda da Bahia.

¹⁰⁸² LOPES, Gustavo Acioli. op. cit. 2008. p. 55.

¹⁰⁸³ ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. op. cit. 2016. p. 99.

¹⁰⁸⁴ Ibid. p.98. AZEVEDO, Beatriz Basto. *Contrato como negócio: trajetórias e estratégias dos homens de negócio portugueses na primeira metade do século XVIII*. p. 125-128. In: SIQUEIRA, Maria Isabel [...] *A colônia em perspectiva: pesquisas e análises sobre o Brasil (XVI-XIX)*. Paco: Judiaí, 2017. p. 128.

¹⁰⁸⁵ Idem.

¹⁰⁸⁶ ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. op. cit. 2016. p. 99.

¹⁰⁸⁷ Nesse documento, ficam expostos os nomes das embarcações que voltaram da Costa da Mina, no mesmo período que a embarcação dos irmãos Marques, para o porto da Bahia, e os nomes dos capitães e senhorios das embarcações, registrados pelo escrivão da alfândega da Bahia, que era responsável pela escrituração nos livros de

Tal qual os irmãos Marques, identificamos que Jerônimo Lobo Guimarães tinha experiência com trato negreiro. E cogitamos que ele tenha sido sócio dos dois irmãos no comércio negreiro que fazia a rota Bahia-Costa da Mina, pois sabemos que esse era um comércio arriscado e que sempre precisava de vários investidores na armação do navio. Como seu irmão residia como negociante na cidade da Bahia, provavelmente, ele cuidaria de perto dos despachos das fazendas e dos escravos e da armação dos navios.¹⁰⁸⁸ Podemos cogitar que a experiência no comércio de escravos favoreceu Jerônimo Lobo Guimarães na arrematação de praticamente todos os contratos de saída dos escravos para as Minas, nos anos de 1725 a 1727, administrado pela Provedoria da Fazenda.¹⁰⁸⁹ Agindo em semelhança ao seu pai, que conhecia como ninguém o “produto” de seu contrato.¹⁰⁹⁰

Os contratos dos direitos dos escravos, que saíam para as Minas, nos principais portos do Estado do Brasil, arrematados por Jerônimo foram: os da Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco e Paraíba, esses dois últimos juntos.¹⁰⁹¹ Mas, um ano antes de Jerônimo Lobo Guimarães arrematar o contrato dos direitos dos escravos que saíam de Pernambuco e da Paraíba para as Minas, os direitos sobre a entrada dos escravos de Pernambuco e da Paraíba foram arrematados por outro comerciante de grosso trato.

entrada e saída da Alfândega. O Navio Nossa Senhora da Boa Morte, Sam Caetano e Almas, do capitão Jerônimo Antônio de Araújo e senhorio Luís de Souza Guimarães; A Sumaca Nossa Senhora do Rosário, Santo Antônio e Almas, do capitão Domingos Pires Ribeiro e Senhorio Félix de Lemos Coimbra; O Navio Nossa Senhora do Rosário, Santo Antônio e Almas, do Capitão Manoel da Silva Sousa e Senhorio João Ferreira de Sousa; O Patacho Nossa Senhora da Ajuda, Santo Antônio e Almas, do capitão Antônio Gonçalves Moura e senhorio Felix da Silva Soares e, por fim, o Patacho Nossa Senhora da Piedade e São Félix, do capitão José de Mattos e Carvalho, o senhorio era Manoel Gonçalves Machado. Esse último já entrou no porto da Bahia, em 1733. Bahia, 22 de abril de 1733. Carta do [vice-rei e governador-geral do estado do Brasil], conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] sobre a queixa na redução dos escravos ao Brasil, e da relação dos navios que foram à Costa da Mina. Avulsos da Bahia_AHU_ACL_CU_005, Cx. 45, D. 4022.

¹⁰⁸⁸ Beatriz monta a rede de Antonio Marques Gomes e Jerônimo Lobo Guimarães. AZEVEDO, Beatriz Líbano Bastos. *O Negócio dos Contratos: Contratadores de Escravos na Primeira Metade do Século XVIII*. São Paulo, 2013. 170 págs. Dissertação (Mestrado em História Econômica da Universidade de São Paulo) USP, São Paulo. 2013. p. 87.

¹⁰⁸⁹ AZEVEDO, Beatriz Basto. *Contrato como negócio: trajetórias e estratégias dos homens de negócio portugueses na primeira metade do século XVIII*. p. 125-128. In: SIQUEIRA, Maria Isabel. (Orgs.). *A colônia em perspectiva: pesquisas e análises sobre o Brasil (XVI-XIX)*. Paco: Judiaí, 2017.

¹⁰⁹⁰ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Simão mç. 6, doc. 117.

¹⁰⁹¹ ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. op. cit., 2016. p. 99.

Esse primeiro arrematante foi Manoel Correia Bandeira,¹⁰⁹² que arrematou no Conselho Ultramarino, no dia 2 de setembro de 1724, “o novo contrato de entrada dos escravos”,¹⁰⁹³ referente ao “direito de três mil e quinhentos réis por cabeça que pagão os escravos que saem de todas as partes da Costa da Mina, São Tomé, Ilha do Príncipe, Cabo Verde e mais anexas para essa capitania (Paraíba), e para a de Pernambuco”, pelo preço de “quarenta e cinco mil cruzados, e cem mil réis”.¹⁰⁹⁴

Além desse contrato de 3\$500 réis, arrematou ainda o contrato da cobrança de 1\$200 réis: “imposto nos escravos, que entravam em toda América, vindos da Costa da Mina, São Tomé, Ilha do Príncipe, Calabar, e outros [...]”.¹⁰⁹⁵ Os dois contratos seriam, então, cobrados conjuntamente.¹⁰⁹⁶ Os direitos arrematados de entrada eram cobrados na Alfândega, tanto os de 3\$500 réis por cada cativo vindo da Costa da Mina como o antigo direito de 1\$000 réis, para a construção da fortaleza do Ajudá, também cobrado sobre os escravos vindos da Costa da Mina. No entanto, ele arrematou com o valor de 1\$200 réis e não como 1\$000 réis, alíquota estabelecida desde 1722, pelo vice-rei do Brasil. O quadro abaixo elenca essas arrematações e a estratégia traçada por esses comerciantes para monopolizar os portos do Brasil:

¹⁰⁹² Ele na Costa da Mina: <https://digitarq.ahu.arquivos.pt/details?id=1145242> “Requerimento de José Fernandes Braga ao rei[D. João V] solicitando certidão das condições com que Manuel Correia Bandeira arrematou, pelo tribunal [do conselho ultramarino], o contrato do novo imposto dos escravos que eram levados da Costa da Mina para os portos da América. 1726. AHU_CU_São Tomé e Príncipe, Cx. 5, D. 565.

¹⁰⁹³ Arquivo Histórico Ultramarino_ Avulsos da Paraíba_AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D.494.

¹⁰⁹⁴ Arquivo Histórico Ultramarino_ Avulsos da Paraíba_AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D.494.

¹⁰⁹⁵ Idem.

¹⁰⁹⁶ Livro da Provedoria. P. 279. Documento datado do dia 22 de setembro de 1724. No documento, do livro da provedoria, aparece o contrato de Manuel Bandeira sendo arrematado pelo valor de 18:000\$000 réis. Valor bem abaixo do que foi arrematado por Jerônimo Lobo Guimarães, logo após sua desistência no Conselho Ultramarino de 6.000\$000 réis que expunha Azevedo. Azevedo, Beatriz Basto. op. cit., Pág 128.

Quadro 12: Primeiros arrematantes dos direitos de entrada e saída dos escravos de Pernambuco e Paraíba (1724-1725).

Direitos e contratos	Entrada 3\$500 réis	Entrada 1\$000 réis ¹⁰⁹⁷	Descimentos 4\$000 ou 9\$000 réis
Pernambuco e Paraíba	Manuel Bandeira	Manuel Correia Bandeira	Jerônimo Lobo Guimarães
Bahia	Jerônimo Lobo Guimarães	Manuel Correia Bandeira	Jerônimo Lobo Guimarães
Rio de Janeiro	Jerônimo Lobo Guimarães	Manuel Correia Bandeira	Jerônimo Lobo Guimarães

Fonte: “Requerimento de José Fernandes Braga ao rei [D. João V] solicitando certidão das condições com que Manuel Correia Bandeira arrematou, pelo tribunal [do conselho ultramarino], o contrato do novo imposto dos escravos que eram levados da Costa da Mina para os portos da América. 1726. AHU_CU_São Tomé e Príncipe, Cx. 5, D. 565. AZEVEDO, Beatriz Basto. *Contrato como negócio: trajetórias e estratégias dos homens de negócio portugueses na primeira metade do século XVIII*. p. 125-128. In: SIQUEIRA, Maria Isabel. (Orgs.). *A colônia em perspectiva: pesquisas e análises sobre o Brasil (XVI-XIX)*. Paco: Judiaí, 2017. Códice 1269, AHU, Coleção Códice 2, f. 0451 f. 0452, 0453. Ant. 7 de fevereiro de 1725. Requerimento de Manuel Correia Bandeira, ao rei D. João V, solicitando mandar que o executor lhe tome fiança da quarta parte da perda do contrato da entrada dos escravos que vão da Costa da Mina e Cabo Verde a Pernambuco, Paraíba e anexas, visto o suplicante não receber dinheiro. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Paraíba_AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D. 431.

Manuel Correia Bandeira também arrematou,¹⁰⁹⁸ um ano antes do período de vigência de seu contrato de entrada nas alfândegas dos escravos, em 1723, o contrato das Naus Guarda Costas do Rio de Janeiro com um velho conhecido:

[...] como o suplicante tinha contratado, o direito de 1\$200 réis em cada escravo de toda a Costa da Mina,¹⁰⁹⁹ e mais partes declaradas nas condições e juntamente era fiador e companheiro de outro do direito aplicado para a guarda costa do Rio de Janeiro tendo pagado as propinas logo de Pernambuco que lhe foi rematado em quarenta e cinco mil cruzados e cem mil réis fez requerimento a este concelho, declarando nele que avista do decreto.¹¹⁰⁰

¹⁰⁹⁷ Ele arrematou no Conselho Ultramarino do direito de doze tostões dos escravos “que entrarem em toda a América, saídos da Costa da Mina, Ilha do Príncipe, São Thomé, Gambia, Calabar, Benim e mais portos de toda Jaquem, e seus distritos, e Ajudá. Bahia, 15 de janeiro de 1725. Carta do vice-rei e governador-geral do Brasil Vasco Luís César de Menezes ao rei [D. João V] em resposta a provisão que ordena apoiar ao administrador dos tostões cobrados sobre os escravos oriundos da Costa da Mina, Príncipe, São Tomé, Gambia e Beni Manuel Correia Bandeira. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Bahia_AHU_ACL_CU_005, Cx. 20, D. 1827.

¹⁰⁹⁸ Ele arrematou no dia 2 de setembro de 1724, “o novo contrato da entrada dos escravos que vão da Costa da Mina, e Cabo verde, a capitania de Pernambuco e Paraíba, por tempo de três anos, em preço, de quarenta, e cinco mil cruzados; e cem mil réis em cada um deles [...]” AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D. 431.

¹⁰⁹⁹ Acreditamos que o escrivão confundido o valor do de direito de 1\$200 réis, pois no termo de arrematação que segue em anexo no documento, aparece o valor de 3\$500 réis por cada escravo. Como esse contrato é novo, pode o escrivão ter confundido. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Paraíba_AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D. 494.

¹¹⁰⁰ AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D.431.

Manuel Bandeira era fiador e companheiro de Jerônimo Lobo Guimarães no contrato das Naus Guarda Costas,¹¹⁰¹ arrematado no Conselho Ultramarino, em Lisboa. Sendo essa a primeira vez que Manuel Bandeira apareceu nos “lanços” de arrematações dos contratos do Estado do Brasil.¹¹⁰² As redes estavam bem articuladas, no entanto, o rei baixou um decreto no qual proibia que um mesmo contratador pudesse arrematar vários contratos simultaneamente.¹¹⁰³

A solução encontrada por Manuel Correia Bandeira foi suplicar ao rei a dispensa das fianças de seus dois novos contratos dos escravos: o de entrada (de 3\$500) e o de 1\$200 (para à construção da fortaleza de Ajudá). Pedindo, ainda, para permanecer com ambos, dando novos fiadores. O contratador alegava que não queria receber direito algum por seus procuradores, mas apenas da mão do tesoureiro escolhido pelo rei para cobrar os direitos.¹¹⁰⁴ A forma de cobrança era muito parecida com a praticada pelo tributo da dízima da alfândega: o contratador só receberia os valores apurados depois do término do contrato, sendo o tesoureiro o responsável por cobrar e guardar os valores dos despachos das fazendas, utilizadas por Jerônimo Lobo Guimarães.¹¹⁰⁵

O rei solicitou, então, aos seus conselheiros uma análise apurada dos fiadores fornecidos por Manuel Correia Bandeira e seus patrimônios, em caso de o contrato não gerar lucros. Vários nomes foram arrolados e seus respectivos patrimônios e caso o contrato não fosse cumprido, o contratador mais seus fiadores deveriam quitar os valores acordados. O primeiro fiador apresentado por Manuel Bandeira foi Manoel da Costa e Silva, proprietário de várias casas, uma em que vivia e outras que alugava na freguesia de São Miguel de Alfama. Outro nome que emerge nessa documentação é o de Domingos de Miranda,

[...] provedor dos contos da [...] Casa de Bragança e superintendente dele, e dos da Casa do Infantado, e ter várias fazendas em que entre sua quinta no

¹¹⁰¹ CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *A Luta pela estruturação da Alfândega do Rio de Janeiro durante o governo de Aires de Saldanha de Albuquerque (1719-1725)*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2013. 186p. (dissertação de Mestrado em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro). Pág. 118-124. Além disso eles também tinham um contrato “a respeito dos negócios de fardas e panos”, um contrato de obrigações que foi assinado em Lisboa. Idem. p. 96. Apud. Instrumento de contrato e obrigações. ANTT. Registros Notariais de Lisboa. Cx. 40 L. 520. p.81.

¹¹⁰² No nosso documento, essa sociedade não é explícita, mas, cruzando nosso trabalho com o trabalho da historiadora Graziela Cassimiro, que encontrou essa sociedade, fica clara essa rede clientelar. Beatriz, livro, f. 140-141.

¹¹⁰³ AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D. 431.

¹¹⁰⁴ Idem.

¹¹⁰⁵ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco: História, Conflitos e Tributação no Porto do Recife (1711-1738)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016.

termo de Sintra onde chamam Monte Lavar, e dicas no termo desta cidade (Lisboa), e uma em Camarate, e outra no Lumiar.¹¹⁰⁶

Além desses dois fiadores também apareceram dois ourives, o primeiro foi João Antunes, que era ourives rico, tinha uma “morada de casas” em Castelo Picão e outra no Beco do Alegrete, na freguesia de São Miguel, e umas outras “moradas de casas” na rua da Mandragoa (sic). O outro ourives era Antônio Bernardes, em nome do qual não constavam propriedades, no entanto, ele era conhecido por “ser ourives do ouro dos bem reputados na rua”.¹¹⁰⁷ O mais importante, depois de saber o patrimônio dos fiadores desse contrato, era identificar o patrimônio de Manoel Correia Bandeira, que tinha:

Uma morada de casas em que vive, e aluga, na rua dos Cônegos, e direito senhorio da Galera Nossa Senhora das Liveira (sic), e Santo Antônio, e tem um quarto no navio Nogueira grande, e é tido, e havido por homem de negócio de todo o crédito, e tem dado boa conta de si, dos contratos, que tem tomado.¹¹⁰⁸

No entanto, poucos meses depois, encontramos Manuel Correia Bandeira sendo citado em uma carta de Dom João V ao provedor da Fazenda Real da Paraíba, João de Abreu, na qual o rei informava que ele teria arrematado “o contrato de 3\$500 réis por cabeça que pagão os escravos que saem de todas as partes da Costa da Mina, São Tomé, Ilha do Príncipe, Cabo verde, mais anexas para essa capitania (Paraíba) e a de Pernambuco”.¹¹⁰⁹ E que o contrato iria começar no dia primeiro de janeiro de 1725, não havendo tempo corrente para a comprovação das fianças informadas pelo arrematante do contrato.¹¹¹⁰

Portanto era preciso que os direitos fossem cobrados, dando ordem ao Provedor que se iniciasse a arrecadação do direito e que ajudasse “os procuradores” de Manuel Correia a administrar o contrato, “[...] cobrando-se o produto dele pela Fazenda Real enquanto ele não mostrar ter posto as suas fianças correntes de que vos e avisa para que assim o fáceis

¹¹⁰⁶ AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D. 431.

¹¹⁰⁷ Idem.

¹¹⁰⁸ Idem. O historiador Menezes, também trabalhou com esse documento em sua tese, identificando o patrimônio de seus fiadores. Segundo ele, a Coroa tinha medo de “que o acúmulo de contratos levasse o contratador à ruína e, consigo, os seus fiadores. MENEZES, Mozart Vergetti de. *Colonialismo em ação: Fiscalismo, Economia e Sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.p. 117.

¹¹⁰⁹ Paraíba, 27 de outubro de 1725. Requerimento do contratador do direito de entrada de escravos da Costa da Mina, Cacheu e Cabo Verde, Manuel Correia Bandeira, ao rei D. João V, solicitando provisão para citar o provedor da Fazenda Real. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Bahia_AHU_ACL_CU_014, Cx.6, D.494.

¹¹¹⁰ Idem.

executar”.¹¹¹¹ Em resposta, o Provedor informava que iria proceder com a arrecadação até que o contratador comprovasse as suas fianças.¹¹¹²

Os procuradores de Manuel Correa Bandeira foram localizados por Azevedo, em sua dissertação de mestrado. Segundo a pesquisadora, o contratador se preocupava em ter procuradores em “cada local que possuísse negócios”.¹¹¹³ A historiadora diz, ainda, que os procuradores desse homem de negócio foram localizados através de:

[...] sua procuração, de 19 de setembro de 1724, ele estabelece **três procuradores em Pernambuco, Francisco Antunes de Araújo, João Gonçalves Reis e Francisco Casado de Lima**, três na Bahia, Álvaro Pinto de Azevedo, Miguel de Passos Dias e Manoel Fernandes da Costa, **um na Paraíba José Gomes da Costa**, três no Rio de Janeiro, André Gomes Correa, Domingos Correia Bandeira e Pedro Barreiros, e por fim, dois no Maranhão, Capitão Diogo Pero e João Batista de Souza.¹¹¹⁴ (grifo nosso)

Porém, algum imprevisto aconteceu durante esse período de comprovação das fianças. Pois surge, no meio do processo, um requerimento expondo que Manoel Correia Bandeira teria pedido ao Conselho da Fazenda que fosse anulado seu contrato de entrada dos direitos dos escravos nas Alfândegas de Pernambuco e da Paraíba. Não se esclarece na documentação o que teria acontecido para que o arrematador desistisse do contrato, inclusive, o oficial Lins Peres, que escrevia para o rei, chega a mencionar a estranheza do fato de o contratador ter desistido do lance.¹¹¹⁵

Sabemos, porém, que a desistência se deu por causa do decreto do Conselho, de 31 de agosto de 1724, sobre não poder “lançar em um contrato pessoa que tiver outro”. Esse decreto proibiu que um contratador pudesse arrematar muitos contratos simultaneamente, e é exatamente nesse momento de proibição que os “testas de ferro” surgem como alternativa para viabilizar a arrematação de diversos contratos.¹¹¹⁶ Levantamos, então, a hipótese de que Manuel Correia Bandeira, orientado por Jerônimo Lobo Guimarães, desistiu do contrato do direito de 3\$500 réis das alfândegas de Pernambuco e da Paraíba em detrimento da permanência do direito

¹¹¹¹ Idem.

¹¹¹² Idem.

¹¹¹³ AZEVEDO, Beatriz Líbano Bastos. op. cit., 2003, p. 95.

¹¹¹⁴ Ibid. p. 96.

¹¹¹⁵ Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Paraíba_AHU_ACL_CU_014, Cx.6, D.494.

¹¹¹⁶ Lisboa, ant. 6 de setembro de 1724. Requerimento do contratador do direito dos escravos, Manuel Correia Bandeira, ao rei [D. João V], solicitando restituição das propinas referentes ao dito contrato pelos escravos que entrarem em Pernambuco e Paraíba. AHU_ACL_CU_003, Cx. 3, D. 322.

de 1\$200 réis, que incidia sobre todas as alfândegas do Estado do Brasil, sobre os cativos vindos de diversas regiões, excetuando-se apenas os de Angola.¹¹¹⁷

Afirmamos que esse contrato dos 1\$200 réis, dos cativos vindos da Costa da Mina para a fortaleza de Ajudá era, na realidade, de Jerônimo Lobo Guimarães e que ele teria arrematado no Conselho Ultramarino. No entanto, com a proibição de se ter vários contratos simultâneos, ele criou a estratégia de usar seus testas de ferro, como no caso do Manuel Correia Bandeira, para implementar esse contrato. Além de permanecer com os contratos da dízima da Alfândega de Pernambuco e da Paraíba e o contrato dos direitos das Naus Guarda-Costas no Rio de Janeiro, que também incidiam sobre os escravizados que entrassem no porto fluminense.¹¹¹⁸

Para a arrematação do direito de 3\$500 réis, usou como procurador seu irmão Simão Lobo Guimarães, que residia na Bahia. Provavelmente, foi seu principal informante do fluxo e do rendimento que esse comércio movimentava no porto de Salvador. Pretendemos demonstrar com esse capítulo que Jerônimo Lobo Guimarães tinha uma vasta rede de “testas de ferro” e correspondentes nas principais praças do Estado do Brasil, com o intuito de monopolizar os direitos de entrada e saída (redistribuição) dos escravizados vindos da Costa da Mina na década 1720. Suas articulações vão além dos contratos sobre os escravizados.

Além de arrematar os contratos de saída dos escravos para as Minas de Pernambuco, Paraíba, Bahia e Rio de Janeiro, Jerônimo Lobo Guimarães, também arrematou o tributo de entrada dos escravos na Bahia e no Rio de Janeiro. Sendo o contrato da Alfândega da Bahia a base do contrato que foi utilizado sobre o tributo de 3\$500 réis, cobrado por cada escravo que entrasse nos principais portos do Estado do Brasil e, consequentemente, em suas alfândegas.

Encontramos esses contratos sendo lançados na capitania de Pernambuco, no início da década de 1730. No entanto, os lances foram muito pequenos, aparecendo entre as pessoas interessadas o comerciante José Vaz Salgado, que era procurador de Joseph Torres em Pernambuco – o qual cogitamos ser o verdadeiro contratador desse direito em Pernambuco – e José Vaz Salgado, seu testa de ferro. Também encontramos Joseph Torres sendo chamado de contratador de direitos régios, na década de 1730 em Pernambuco¹¹¹⁹ – sem, de fato, ser dito de quais contratos ele seria contratador. Além disso, ele aparece carregando três embarcações para

¹¹¹⁷ Por esse já ser contratado por Vasco Lourenço Veloso.

¹¹¹⁸ CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *A Luta pela estruturação da Alfândega do Rio de Janeiro durante o governo de Aires de Saldanha de Albuquerque (1719-1725)*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2013. 186p. (dissertação de Mestrado em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro).

¹¹¹⁹ ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. op.cit, 1799. Biblioteca Nacional, Microfilme.

a Costa da Mina, repletas de tabaco do Porto do Recife¹¹²⁰ – o que demonstra sua permanência no trato.

Infelizmente, os contratos arrematados em Pernambuco, de José de Freitas Sacoto e José Vaz Salgado (comerciantes da praça do Recife) não permitiram fazer uma análise mais apurada sobre os meandros da fiscalização. Por isso, para poder compreendermos o universo dessa tributação, tivemos que investigar e recorrer ao contrato base de Jerônimo Lobo Guimarães e as formas de se tributar esse direito dentro da Alfândega da Bahia, para elucidar o funcionamento da cobrança desse direito através do sistema de contrato na Alfândega de Pernambuco.

7.3 O CONTRATO BASE DE ENTRADA, DE 3\$500 RÉIS, DE JERÔNIMO LOBO GUIMARÃES NA ALFÂNDEGA DA BAHIA. (1725-1728)

As condições do contrato foram em número de oito, bem diferente do contrato criado para Jerônimo Lobo Guimarães, do tributo da dízima, que possuía mais de quarenta condições. O que demonstra, num primeiro momento, que o contrato de entrada era um imposto mais simples de ser cobrado. Todavia, as brechas interpretativas criaram várias contestações por parte do contratador, o qual se utilizou delas para tentar lucrar ao máximo com a arrecadação no Porto da Bahia. Tanto a Coroa quanto o contratador tentavam aproximar as cobranças da dízima dos direitos de entrada dos escravizados.¹¹²¹ Mediante esse contrato, pertenceria ao contratador o direito dos 3\$500 réis, sobre cada escravo da Costa da Mina e Cabo Verde, que entrava na cidade da Bahia, assim como já era praticado e cobrado pela Fazenda Real.

Na primeira condição, explicitava-se a questão das duas formas de cobranças que existiam sobre esse direito: “ainda que os navios vão despachar a Ilha de São Thomé, sempre os direitos pertenceram ao dito contrato, como até agora se pratica, sem se lhe dar interpretação alguma”.¹¹²² Notamos, então, que, de acordo com a condição, o contratador daria continuidade

¹¹²⁰ SOUZA, George F. Cabral de. *Comerciantes de escravos em Pernambuco* (c. 1660 – c. 1760): aproximação a grupo mercantil colonial. *Revista de Pesquisa Histórica – CLIO*, Recife, Vol. 37, 2019. p. 132.

¹¹²¹ Ant. 24 de julho de 1725. Requerimento do contratador dos escravos comercializados da Costa da Mina para a Bahia Jerônimo Lobo Guimarães ao rei [D. João V] solicitando que cada navio com escravos vindo da Costa da Mina ou de algum porto do Brasil para a Bahia pague o direito da sua arrematação. AHU_ACL_CU_005, Cx. 23, D. 2109.

¹¹²² Bahia, 23 de outubro de 1725. Requerimento do contratador da entrada dos escravos, Jerônimo Lobo Guimarães ao rei D. João V solicitando rendimento dos primeiros seis meses a fim de pagar aos filhos da folha de São Tomé. AHU_ACL_CU_005, Cx. 24, D. 2177.

à cobrança que já era praticada pela Fazenda Real, nas Ilhas de São Tomé e Príncipe ou nos despachados na entrada da primeira alfândega no Brasil.¹¹²³ Ele buscou, nessa condição, garantir o recebimento dos direitos pelos cativos que entravam na Alfândega da Bahia à razão de 3\$500 réis por cabeça e os direitos pagos nas Ilhas à razão de peça da Índia.

Na segunda condição, definia-se que o contrato teria duração de três anos, principiando em janeiro de 1725 e findando no último dia de dezembro de 1727. Devendo-se passar o quanto antes as ordens necessárias para iniciar a administração do contrato.¹¹²⁴ A terceira condição determinava que seria na Alfândega da Bahia onde o contratador teria os feitores necessários “para a boa arrecadação do dito direito”, os quais deveriam ser pagos pelo contratador.¹¹²⁵ Aludia-se também ao papel da Alfândega na cobrança desse tributo, pois os navios que chegassem ao Porto da Bahia deveriam dar entrada na Alfândega da mesma forma que “se pratica com os navios de Angola”.

Nenhum escravo seria despachado na Alfândega sem ser devidamente registrado e lançado no livro da instituição para se registrar o direito. Infelizmente, até o presente momento, não conseguimos localizar os livros de lançamento dos direitos dos escravos que entravam nos principais portos do Brasil e nas suas respectivas alfândegas. Encontramos, fragmentos do livro que serviram para nossa tese em torno da não marcação dos escravizados nas alfândegas do Brasil e da anotação das marcas de ferro trazidas nos corpos dos escravizados, que eram desenhadas no livro do despacho dentro da Alfândega, após a conferência da carga.¹¹²⁶

Conseguimos localizar um livro de lançamento dos direitos dos escravos vindos do Brasil registrados na Provedoria e Junta da Real Fazenda de Funchal, mais especificamente na Alfândega de Funchal, no ano de 1718. A Fazenda Real se utilizou dos oficiais da Fazenda, Governo e Justiça para interferir no comércio e na navegação, com o intuito de ter maior controle fiscal sobre os portos do Brasil.

Essa estratégia foi criada pela Fazenda Real e pelo Conselho Ultramarino para atribuírem jurisdições aos provedores, ouvidores e governadores conflitantes, na tentativa de limitar os descaminhos da Fazenda Real e ter maior noção do montante arrecadado em cada região do Estado do Brasil. Além desses conflitos, a Coroa colocava os contratadores para

¹¹²³ Idem.

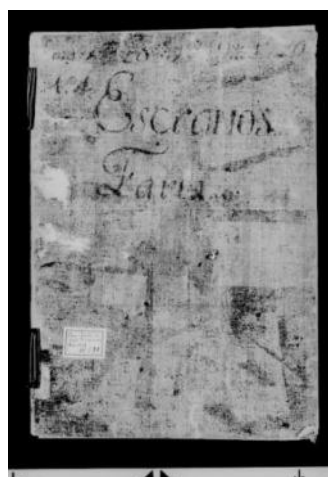
¹¹²⁴ Idem.

¹¹²⁵ Idem.

¹¹²⁶ Retorne ao capítulo quatro, para mais detalhes sobre o despacho.

serem os fiscais dessa arrecadação e, com isso, ter mais uma fonte de informação sobre a situação desse comércio, prevendo uma faixa de rendimento com o valor do contrato.

Figura 27: Capa do livro do lançamento dos direitos dos escravos vindo do Brasil, na Alfândega de Funchal (1718-1731).



Fonte: Torre do Tombo: PT/TT/PJRFF/I-G/006/0271. Acessado: <https://digitalq.arquivos.pt/viewer?id=4310301>

Acima, na capa do livro de lançamento dos direitos dos escravos, percebemos que aparece o nome “escravos” que designa a “mercadoria” que estava sendo tributada e, abaixo, aparece o nome “Farias”, que acreditamos ser do escrivão da Mesa Grande de Funchal, Pedro de Farias. Ele deveria ser o único que poderia registrar os novos lançamentos das entradas dos escravos.¹¹²⁷ Uma forma de evitar que outros oficiais interferissem em suas contas.

Retomando as condições do contrato, ainda na terceira, ficava acordado que os escravos deveriam ser registrados nesses livros, sem se entregar despacho algum, antes do lançamento, que deveria ser feito “sem a assistência do contratador”.¹¹²⁸ Também ficava exposto que, nos locais onde se costumava desembarcar os negros com doenças, o contratador poderia colocar quantos feitores e guardas quisesse para vigiar os escravizados que sobrevivessem a essas doenças, para que se pagassem os devidos direitos.¹¹²⁹ Além disso, determinava-se que os escravos que fossem “descaminhados ao dito direito” seriam “perdidos” pelos seus proprietários para o contratador.¹¹³⁰

¹¹²⁷ Capa do livro do lançamento dos direitos dos escravos vindo do Brasil, na Alfândega de Funchal. 1718-1731. Torre do Tombo. PT/TT/PJRFF/I-G/006/0271. Acessado: <https://digitalq.arquivos.pt/viewer?id=4310301>.

¹¹²⁸ AHU_ACL_CU_005, Cx. 24, D. 2177.

¹¹²⁹ Idem.

¹¹³⁰ Idem.

Na quarta condição, explicava-se que os navios que já costumavam ir da Costa da Mina despachar na Ilha de São Thomé, antes de irem para o Porto da Bahia, poderiam continuar fazendo da mesma forma que faziam. Sendo o contratador do direito o responsável por colocar os feitores que fossem necessários na Alfândega de São Thomé, para assistirem ao despacho dos navios,¹¹³¹ cujos nomes dos feitores não conseguimos identificar.

Na quinta condição, ficava acordado que:

[...] todo o rendimento deste contrato, receberá o tesoureiro da Alfândega, assim como recebe o da dízima dela, e do dito rendimento há de ficar na sua mão em cada um ano, trinta mil cruzados¹¹³², aplicados para o pagamento dos filhos da folha de São Tomé, e o que mais importar o preço do dito contrato, o entregará quinze dias antes da partida da frota, ao dito contratador, ou a seu bastante procurador [...].¹¹³³

Identificamos, então, que a cobrança e o recebimento do valor do rendimento do direito dos escravos deveria ser responsabilidade do tesoureiro da Alfândega, que era o mesmo que ficava responsável pelo tributo da dízima da Alfândega, um dos tributos mais rentáveis no século XVIII, segundo Angelo Carrara.¹¹³⁴

Anteriormente a esse contrato, o oficial responsável por receber a arrecadação era o tesoureiro da Provedoria-Mor, o qual perde essa jurisdição, que é passada, nesse momento, para o tesoureiro da Alfândega. Uma parte do dinheiro ficava retido, cada ano, para o pagamento da folha dos filhos de São Tomé, no valor de trinta mil cruzados e o restante só seria entregue ao contratador ou ao seu procurador, quinze dias antes da saída da frota do porto soteropolitano.¹¹³⁵

A sexta condição explicitava o papel da autoridade do provedor da Alfândega da Bahia, sendo sua obrigação tirar devassas das pessoas que sonegassem os direitos (ou dos que contribuíssem para a sonegação), em cada ano do contrato. Os culpados deveriam ser punidos, e as denúncias feitas através da forma estabelecida no regimento do Provedor da Alfândega.¹¹³⁶ Na sétima condição, ficavam acordados os privilégios e liberdades de que o contratador, seus procuradores e oficiais gozariam. Pela ordenação, esses privilégios eram “concedidos aos

¹¹³¹ Idem.

¹¹³² Antes o direito reservado era de vinte mil réis, mas com esse contrato ficaram os 30 mil.

¹¹³³ AHU_ACL_CU_005, Cx. 24, D. 2177.

¹¹³⁴ CARRARA, Angelo Alves. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil*, século XVIII: Minas Gerais, Bahia, Pernambuco. Ed. UFJF, 2009.

¹¹³⁵ AHU_ACL_CU_005, Cx. 24, D. 2177.

¹¹³⁶ Idem.

contratadores das rendas reais, e os mesmos que se concederam ao contratador da dízima da mesma alfândega”.¹¹³⁷

Na oitava e última condição, especificava-se que os escravos que deveriam pagar esse direito seriam os oriundos da “Costa da Mina, Cabo Verde, Cacheu, como também de outra qualquer parte, que entrarem no referido porto da Bahia, exceto somente os do Reino de Angola”.¹¹³⁸ Desse modo, não sobrariam brechas para interpretações sobre o pagamento do direito. O único local de origem dos escravos que estava isento desse tributo era Angola, pois nessa possessão havia o Contrato de Angola sobre os escravizados, pertencente a outro comerciante do Reino, Vasco Lourenço Veloso.¹¹³⁹

No próximo item, analisaremos como se deu a implementação desse “novo” contrato de 3\$500 réis na alfândega da Bahia; as redes articuladas por Jerônimo Lobo Guimarães e a forma como ele se utilizou dessa última cláusula do contrato para beneficiar o seu empreendimento. Isso porque a sua atuação dentro da Alfândega da Bahia, através da cobrança dos direitos de 3\$500 réis sobre os cativos vindos da Costa da Mina, foi primordial para a cobrança desse direito através do sistema de contratos no Estado do Brasil. Seu contrato serviu de base para a elaboração de outros contratos,¹¹⁴⁰ mas de uma forma simplificada, por ter tirado vantagens das “generalidades” das condições dos seus contratos. O que provocou uma reação da Coroa, limitando as brechas dos novos contratos que poderiam causar prejuízos aos cofres da Fazenda Real.¹¹⁴¹

¹¹³⁷ Idem. O contratador da dízima da Bahia era Vasco Lourenço Veloso (1724-1726) e depois no triênio (1727-1729). Azevedo, Beatriz Bastos. *Contrato como negócio: trajetórias e estratégias dos homens de negócio portugueses na primeira metade do século XVIII*. (Livro: A Colônia em perspectiva). Pág. 124. O historiador Hylo Nader escreveu uma dissertação sobre os dois primeiros contratos da dízima da Alfândega de Vasco Lourenço Veloso. SALLES, Hylo Nader de Araújo. *Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731*. Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Federal de Juiz de Fora, MG, 2014.

¹¹³⁸ Idem.

¹¹³⁹ Idem.

¹¹⁴⁰ Para Pernambuco ele serviu de base para o contrato de José de Freitas Sacoto. AHU_ACL_CU_015, Cx. 75, D. 6328.

¹¹⁴¹ Voltar ao capítulo um dessa tese.

7.4 “POR UMA GENERALIDADE AO SEU FAVOR”¹¹⁴²: IMPLEMENTAÇÃO DO PRIMEIRO CONTRATO DE 3\$500 RÉIS SOBRE A ENTRADA DOS ESCRAVOS VINDOS DA COSTA DA MINA NA ALFÂNDEGA DA BAHIA¹¹⁴³

Jerônimo Lobo Guimarães arrematou, no Conselho Ultramarino, no dia 2 de setembro de 1724, o novo contrato dos escravos que vão da costa da Mina e Cabo Verde à cidade da Bahia, pelo período de três anos, sendo pago, por cada ano, o valor de sessenta e dois mil cruzados.¹¹⁴⁴ Dois dias depois da arrematação, pagou a fiança do contrato, com o intuito de agilizar os trâmites legais para, no início do ano de 1725, começar a cobrança do direito. O contratador estava interessado em acelerar toda a divulgação da arrematação, preocupado com a saída das embarcações do Reino que enviassem para o Provedor das Ilhas de São Tomé e Príncipe as informações sobre o início de seu contrato.¹¹⁴⁵

Ele pedia ao rei que pudesse administrar seu contrato através de seus procuradores. Solicitando autorização, ainda, para colocar:

[...] guardas nos navios; e mais partes; e todos os mais oficiais que fossem necessários; dando-lhe toda ajuda, e favor e tudo o mais que for conveniente para a boa arrecadação do dito contrato, observando-se nesta parte o que dispõem as condições da dízima da dita alfândega, cobrando o tesoureiro como em até o presente o seu rendimento; e assistindo este por conta desse suplicante a todas as despesas que forem precisas e necessárias para a arrecadação do dito contrato.¹¹⁴⁶

Percebemos que a cobrança dos direitos dos escravizados deveria ser realizada com as mesmas condições da cobrança da dízima, que era o tributo que incidia sobre as fazendas que adentravam aos portos do Brasil. Os escravizados eram colocados na mesma condição de fazenda, produtos, mercadorias para a sociedade do Antigo Regime.¹¹⁴⁷

Porém, a diferença entre as cobranças se dava considerando o fato de a “mercadoria” ser de gente, ou seja, havia um risco alto de essas pessoas morrerem, trazendo prejuízo aos seus

¹¹⁴² Ant. 17 de julho de 1725. Requerimento do provedor e deputados da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócios, ao rei D. João V, solicitando ordens para as capitanias de Pernambuco e Bahia desobrigando-os de pagar novos direitos dos escravos, conforme se fez para o Rio de Janeiro. AHU_ACL_CU_003, Cx. 4, D. 340.

¹¹⁴³ Ant. 20 de Dezembro de 1720. Requerimento de Jerônimo Lobo Guimarães ao rei [D. João V] solicitando que lhe faça mandar acrescentar a sua condição a faculdade de pagar os escravos vindos de toda parte. AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 1219.

¹¹⁴⁴ AHU_ACL_CU_005, Cx. 24, D. 2177.

¹¹⁴⁵ Ant. 4 de setembro de 1724. Requerimento de Jerônimo Lobo Guimarães ao rei [D. João V], solicitando provisão para que se lhe reconheça a arrematação do contrato de direitos pagos por cada escravo chegado, de todas as partes a exceção de Angola, à cidade da Bahia, além de permitir que o suplicante administre o referido contrato por seus procuradores. AHU_ACL_CU_005, Cx. 20, D. 1753.

¹¹⁴⁶ Idem.

¹¹⁴⁷ MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. Pref. C. F. Cardoso. São Paulo: Brasiliense, 1982.

comerciantes e, conseqüentemente, aos rendimentos da Fazenda Real. Para o contratador, quanto mais pessoas sobrevivessem à travessia, melhor seria, em relação à cobrança do direito (quando esse era cobrado na entrada das alfândegas do Brasil).

No entanto, se o tributo fosse cobrado nas Ilhas de São Tomé e Príncipe, caso algum escravizado morresse no percurso, o comerciante negreiro teria que arcar com o prejuízo e o contratador já estaria assegurado. Essa era a vantagem de pagar na saída: a garantia da tributação de um número maior, ainda que por um valor mais baixo.¹¹⁴⁸

Os contratos das alfândegas do Brasil se tornaram “a menina dos olhos” dos grandes comerciantes portugueses na década de 1720. Com um aumento das rendas referentes à dízima, incluir mais tributos no sistema de contratos dentro das alfândegas do Brasil era uma forma da Coroa lucrar mais. Utilizar os contratadores foi uma estratégia da Coroa portuguesa para intensificar a fiscalidade e a cobrança dos direitos, sem precisar entrar diretamente em conflito com os comerciantes residentes do Brasil, acostumados com privilégios e isenções.

Em 1718, o Conselho Ultramarino orientava o rei a colocar os contratos das cobranças dos direitos do Brasil, visto a dificuldade encontrada, segundo o vice-rei, para impor novas regras dentro da alfândega da Bahia.¹¹⁴⁹ Não podemos esquecer que, em 1711, houve o levante em Pernambuco e, em 1714, a revolta da Maneta, que demonstram uma reação dos colonos aos arrochos sobre o comércio. Os conselheiros discutiam a dificuldade de obrigar a marcação e selagem das fazendas na Alfândega da Bahia, pois era costume apenas colocar um pingô de cera. A instalação, de fato, de uma casa do selo se deu com a instalação do contrato da dízima de Vasco Lourenço Veloso.¹¹⁵⁰

Estar dentro de uma alfândega ultramarina ou tecer relações boas com os contratadores ou com seus administradores poderia facilitar o giro desse comércio. Por meio de uma carta enviada por Jerônimo Lobo Guimarães ao rei D. João V, de 20 de dezembro de 1724, é possível identificar que Jerônimo teria arrematado os contratos dos direitos de 3\$500 réis, que pagam os

¹¹⁴⁸ AHU_ACL_CU_005, Cx. 114, D. 8928.

¹¹⁴⁹ Lisboa, 6 de agosto de 1718. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre escreveu o vice-rei e governador geral do Brasil, marquês de Angeja, Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa, acerca das razões que teve para não cumprir a provisão sobre a selagem e marcação das fazendas que vão a Alfândega da Bahia para pagarem os direitos. AHU_ACL_CU_005, Cx. 12, D. 984.

¹¹⁵⁰ Idem. OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco: História, Conflitos e Tributação no Porto do Recife (1711-1738)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016. SALLES, Hylo Nader de Araújo. *Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731*. Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Federal de Juiz de Fora, MG, 2014.

escravos das capitanias da Bahia e Rio de Janeiro. O primeiro, pelo valor anual de 62 mil cruzados e; o segundo, a 50 mil cruzados.¹¹⁵¹ O contrato de 3\$500 réis de Pernambuco e da Paraíba foi arrematado por 45 mil cruzados e cem réis.

Quadro 13: Valores das arrematações do novo contrato de entrada dos escravos nas alfândegas do Brasil, direito de 3\$500 réis (1724-1725).

Contrato do direito de 3\$500 réis que pagam os escravos nas alfândegas:	Valores de arrematação/ por ano	Arrematante	Fiador
Bahia	62 mil Cruzados ¹¹⁵²	Jerônimo Lobo Guimarães	Antônio Paes de Lemos
Rio de Janeiro	50 mil Cruzados ¹¹⁵³	Jerônimo Lobo Guimarães	Antônio Paes de Lemos
Pernambuco e Paraíba	45 mil Cruzados e cem mil réis ¹¹⁵⁴	Manuel Bandeira	Manoel da Costa e Silva

Fonte: Ant. 20 de Dezembro de 1720. Requerimento de Jerônimo Lobo Guimarães ao rei [D. João V] solicitando que lhe faça mandar acrescentar a sua condição a faculdade de pagar os escravos vindos de toda parte. AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 1219. Ant. 7 de fevereiro de 1725. Requerimento de Manuel Correia Bandeira, ao rei D. João V, solicitando mandar que o executor lhe tome fiança da quarta parte da perda do contrato da entrada dos escravos que vão da Costa da Mina e Cabo Verde a Pernambuco, Paraíba e anexas, visto o suplicante não receber dinheiro. Arquivo Histórico Ultramarino_Avulsos da Paraíba_AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D.431.

O quadro (12) mostra que o contrato arrematado com o maior valor foi o da Alfândega da Bahia. O grande fluxo de comércio com a Costa da Mina deve ter estimulado o aumento do valor do contrato. Na sequência, o direito da Alfândega do Rio de Janeiro, intensificado pelo comércio com a região das Minas; e o menor valor foi o do Porto de Pernambuco e Paraíba. Como o contrato de Pernambuco foi anexado à sua vizinha, que tinha pouca entrada de escravos em seu porto. Podemos cogitar que o valor dado tenha sido especificamente pelo movimento do Porto de Pernambuco.

Segundo Menezes, essa anexação do contrato entre os portos de Pernambuco e Paraíba também aconteceu com o direito da dízima, em 1724, para cobrir as necessidades financeiras da folha de pagamento da Provedoria paraibana. O historiador também cita a atuação de Manuel Correia Bandeira nesses contratos. O valor orçado e a impossibilidade de se manter o contrato

¹¹⁵¹ Idem.

¹¹⁵² AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 1219.

¹¹⁵³ AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 1219.

¹¹⁵⁴ AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D.431.

de 3\$500 réis, por já existir o contrato da nau guarda-costas e mais o de 1\$200 réis.¹¹⁵⁵ Menezes supunha que a arrecadação dos direitos de entrada dos 3\$500 réis na Alfândega da Paraíba permaneceu na Capitania, visto a necessidade financeira vivida pela Provedoria da Fazenda paraibana. Ele cita uma carta do provedor da Fazenda da Paraíba, Fernandes Temudo, para defender essa análise:¹¹⁵⁶

A aplicação primeira que tem os direitos dos escravos (não falando nos dez tostões de Ajudá) é para as cômruas da Sé de São Tomé, e quando lá se despacham ou nas Ilhas do Príncipe, ficam logo lá os tais direitos, e não despachando lá, mais sim nesse Brasil, vem letras para serem remetidas tais direitos a São Tomé, se bem que tarde ou nunca lá chegam a ir, por se consumirem nas necessidades dessa Paraíba, tanto para fortificações como para os filhos da folha, a que não chegam as mais consignações.¹¹⁵⁷

A citação corrobora com o nosso entendimento da aplicação dos direitos para a manutenção das possessões em África, mas, além disso, esses direitos eram utilizados pelas Provedorias locais de Pernambuco e Paraíba, a depender da necessidade financeira. Quando, na verdade, o correto seria enviar os valores dessa arrecadação para a Provedoria-mor, como o próprio Provedor afirma, pois eles não satisfaziam a lógica tributária. Só depois deveria se enviar para o Reino, que, por sua vez, enviava o necessário para as Ilhas de São Tomé e Príncipe.

A propósito, os respectivos contratos de entrada da Bahia e do Rio de Janeiro deveriam iniciar no ano de 1725, sendo que, no momento do envio da carta, o contrato ainda não estava totalmente redigido e, em uma das condições, não deixava claro que todos os escravos, exceto os do Reino de Angola, deveriam pagar o direito.¹¹⁵⁸ Portanto, Jerônimo Lobo Guimarães requereu ao rei que se acrescentasse que deveriam pagar os escravos vindos “da Costa da Mina;

¹¹⁵⁵ MENEZES, Mozart Vergetti de. *Colonialismo em Ação: Fiscalidade, Economia e Sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. João Pessoa: Editora da UFPB, 2012. p.153.

¹¹⁵⁶ Ibid. p.152-153.

¹¹⁵⁷ AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D.431. Apud MENEZES, Mozart. op. cit. p. 152-153. Segundo, Menezes não foi encontrado mais informações desse contrato ter sido arrematado no Conselho Ultramarino. Para surpresa nossa identificamos esse contrato sendo posto em leilão no Conselho Ultramarino, porém não teve quem se interessasse por ele no Reino, e por seus rendimentos serem muito baixos foi solicitado a retirada desse contrato dos leilões do Conselho. Procurar documento dos leilões [...]. Encontramos esse contrato sendo arrematado novamente no ano de 1749, com o Contrato de José Vaz Salgado que incluía os direitos da Alfândega da Paraíba.

¹¹⁵⁸ Idem. No contrato redigido inicialmente, manuscrito, aparece assim: “*Condições para o novo contrato da entrada dos escravos que vão da Costa da Mina, e Cabo Verde para a cidade da Bahia*”. Ao lado do rascunho do contrato, aparece ser as condições foram aceitas. Era o conselho que “aprovava” as condições do contrato era o rei “confirmava” ou não. A única cláusula questionada é a dos pagamentos dos rendimentos, a letra está ruim. Olha em Portugal.

Cabo Verde; Cacheu; como também de outra qualquer parte que entrarem nos referidos portos.” Ajustava, assim, algumas dúvidas com seus procuradores e sócios.¹¹⁵⁹

Os conselheiros do Conselho Ultramarino discutiram sobre a solicitação de Jerônimo, argumentando que as fianças dadas por ele e seus fiadores foram pequenas e que não seguiam o regimento da Fazenda. Porém o rei já teria dado mercê ao Jerônimo em outros contratos, como o das naus Guarda-costas do Rio de Janeiro – contrato do qual, inclusive, Manuel Correia Bandeira era sócio – e o da dízima da Alfândega de Pernambuco e Paraíba, sendo, assim, sugerido que se permitisse mais essa mercê de não seguir o regimento.¹¹⁶⁰

Os conselheiros, sabendo do risco de não receberem os valores completos dos contratos de entrada da Bahia e do Rio de Janeiro (o que provocaria danos aos cofres da Fazenda Real), utilizaram a “providência” ou estratégia de designar para a cobrança dos rendimentos os tesoureiros das alfândegas e não os oficiais do contratador, ficando nas mãos desses oficiais régios todos os valores arrecadados.¹¹⁶¹ Outro ponto discutido na reunião do Conselho foi o risco que existia da diminuição do rendimento do direito sobre os escravizados vindos da Costa da Mina, afirmando-se na ocasião que, por ora, poderiam ser “bastantes estes fiadores”.¹¹⁶²

O primeiro contrato dos escravizados vindos da Costa da Mina foi criado em período de conjunturas políticas muito complexas nessa região. Havia a influência dos holandeses naquela Costa e os recorrentes embates entre o Daomé, Oyó e outras etnias, em torno do controle do comércio de escravos no litoral da Costa da Mina (Ajudá e Porto Novo).¹¹⁶³ De modo que existia um risco iminente nesse comércio. Tudo era somado e ponderado, sendo mais seguro para a Coroa aceitar os fiadores expostos por Jerônimo Lobo Guimarães, em vez de assegurar as perdas de uma possível invasão, como veio a acontecer com a tomada de Ajudá pelos Daometanos em 1727, durante a execução do período do contrato.¹¹⁶⁴

O Procurador da Fazenda não concordou com a dispensa, dizendo que os valores que eles ofereciam eram muito pequenos. A resposta do Conselho foi a seguinte:

¹¹⁵⁹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 1219.

¹¹⁶⁰ Idem.

¹¹⁶¹ Idem.

¹¹⁶² Idem.

¹¹⁶³ SILVA JR., Carlos da Silva. op. cit., 2017, p.15.

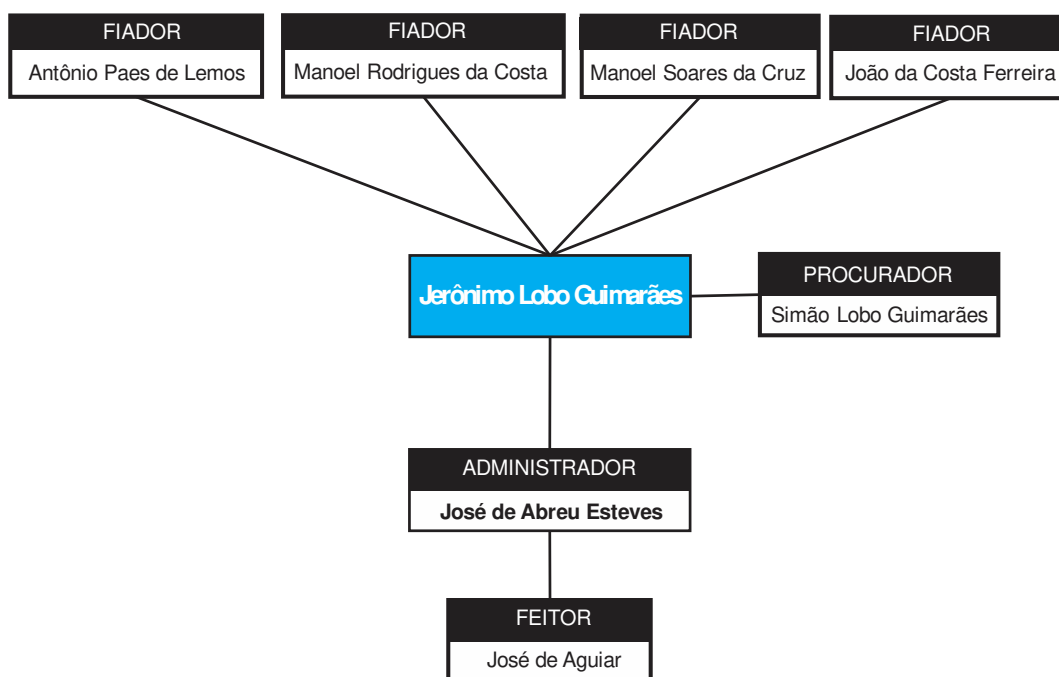
¹¹⁶⁴ Sobre os embates e situação da Costa da Mina na década de vinte, consultar: VERGER, Pierre. op. cit., 1987. p. 125-158.

Pareceu representar a Vossa Majestade, que o prevendo o Conselho o dano que podia ter a Fazenda de vossa Majestade, usou da cautela de que nestes contratos houvesse a providência de que os tesoureiros cobrem os rendimentos deles, **e que para a diminuição que neles pode haver, entende que podem ser bastantes estes fiadores**; com que nesta consideração o rei dispensaria o regimento da Fazenda, mas fazendo essas ressalvas.¹¹⁶⁵ (grifo nosso)

Os fiadores desses contratos de entrada dos escravos da Bahia e Rio de Janeiro eram os mesmos, segue-se a rede dessas arrematações:

Figura 28: Rede das arrematações dos contratos de 3\$500 réis das capitanias da Bahia e Rio de Janeiro (1724).

Contrato dos escravos que entram no porto da Bahia



Fonte: Simão Lobo Guimarães aparece como arrematante desse contrato, o qual deve ter arrematado por procuração. (Avulsos da bahia_AHU_ACL_CU_005, Cx. 27.D. 2505. folha 0084) Ant. 19 de maio de 1725. Requerimento de Jerônimo Lobo Guimarães ao rei [D. João V] solicitando provisão para que José B. de Aguiar possa ser nomeado tutor do contrato de arrematação dos escravos que entram na cidade da Bahia. AHU_ACL_CU_005, Cx. 21, D. 1934.

O rei aceitou acrescentar a condição supracitada, incluindo os escravos que entrassem de qualquer parte. Reservando somente os do Reino de Angola.¹¹⁶⁶ Pelo contrato deveria se iniciar a cobrança em janeiro de 1725. Jerônimo Lobo Guimarães utilizou a mesma estratégia antes executada no contrato da dízima da Alfândega de Pernambuco e Paraíba. E, no contrato das naus guarda-costas, pediu mercê real para não pagar o valor total das fianças, somente

¹¹⁶⁵ Idem.

¹¹⁶⁶ AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 1219.

assinando os termos de arrematação.¹¹⁶⁷ A justificativa para esse privilégio estava no direito costumeiro, pois percebemos que em uma reunião do Conselho Ultramarino, encontra-se a seguinte citação: “não costumam dar fianças aos contratos que tomam em outra forma, estilo [...]”.¹¹⁶⁸

Antes de iniciar a vigência de seu contrato, Jerônimo Lobo Guimarães solicitou ao rei provisão para poder administrar através de seus procuradores, visto que estava “sem esperança alguma de haver embarcação que logo parta desta cidade (Lisboa) e da do Porto para a Bahia, para por si; e seus procuradores mandar tratar da arrecadação do dito contrato [...]”.¹¹⁶⁹ Os seus procuradores, poderiam colocar “guardas nos navios; e mais partes, e todos os mais oficiais que fossem necessários [...] para a boa arrecadação do dito contrato, observando-se nesta parte o que dispõem as condições da dízima da dita alfândega; cobrando o tesoureiro[...]”.¹¹⁷⁰

Provavelmente, os contratos de Jerônimo vigeram a partir do início do ano, mas as notícias sobre a cobrança do tributo de 3\$500 réis aparecem em julho de 1725, quando o provedor da Alfândega da Bahia, Domingos da Costa de Almeida, envia uma carta a D. João V. Na carta, perguntava sobre a condição que vinha expressa no contrato de que, além dos escravos que viriam da Costa da Mina, também se incluíam os de Cabo Verde.¹¹⁷¹ O Provedor argumentava que, em uma provisão do rei, de 10 de outubro de 1719, ele teria ordenado que:

[...] os escravos que vierem de Cacheu, e dos portos subordinados ao governo das Ilhas de Cabo verde sem tomarem a Ilha de São Thiago paguem nos portos do Brasil os direitos em dobro, que são três mil e quatrocentos e cinquenta de cada negro, dos moleques mil Setecentos e vinte e quatro réis e dos mascavados dois mil e trezentos réis.¹¹⁷² (grifo nosso)

Na sequência, o Provedor da Alfândega, pergunta qual seria tributação que deveria ser cobrada, a que estava em vigência até agora, expressa anteriormente, ou a de três mil e quinhentos réis sobre todos os cativos. No fim da carta, o Provedor deixa explícito que iria

¹¹⁶⁷ Idem. OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos. op. cit., 2016. CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *A Luta pela estruturação da Alfândega do Rio de Janeiro durante o governo de Aires de Saldanha de Albuquerque (1719-1725)*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2013.

¹¹⁶⁸ Idem. Sobre o uso do direito costumeiro consultar: HESPANHA, António Manuel. *Às Vésperas do Leviathan: Instituições e poder político. Portugal, século XVII*. Coimbra: Almedina, 1994.

¹¹⁶⁹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 20, D. 1753.

¹¹⁷⁰ Idem.

¹¹⁷¹ Bahia, 4 de julho de 1725. Carta do provedor da Alfândega Domingos da Costa de Almeida ao rei [D. João V] sobre a arrematação do contrato de comercialização dos escravos da Costa da Mina e de Cabo Verde para o Brasil feita por Jerônimo Lobo Guimarães. AHU_ACL_005, Cx. 23, D. 2052.

¹¹⁷² Idem.

continuar cobrando “o direito pelas quantias mencionadas na provisão de mil setecentos e dezenove”,¹¹⁷³ com os valores menores.¹¹⁷⁴

No despacho da carta do Provedor da Alfândega, expunha-se o arrependimento das condições do contrato, “que não só pagarão os escravos da Costa da Mina; Cabo Verde e Cacheu; como também de outra qualquer parte que entrarem nos referidos portos. Reservando somente os do Reino de Angola”,¹¹⁷⁵ questionando ao Provedor da Alfândega da Bahia “como o Conselho procede nesta arrematação com equivocação grande, arrendando mais direitos do que na realidade se cobravam [...]”.

Mediante a carta do Provedor, constata-se o tamanho do equívoco com a arrematação desse contrato, cuja tributação a administração do Reino não sabia como acontecia, de fato, na sua colônia.¹¹⁷⁶ No processo, o contratador Jerônimo Lobo Guimarães alegava ter oferecido pelo contrato:

[...] preço de sessenta e dois mil cruzados em cada ano foi na conformidade e suposição infalível de haver de cada preto que entrasse a quantia de 3\$500 réis segundo sem e propôs, e depois da condição estabeleci, **sem que trata-se nem cuida-se examinar as ordens que Vossa Majestade grande anteriormente havia expedido, porque nem era fácil semelhante exame, nem tão pouco para o convencionado se precisava a tal averiguação**; pois como Vossa Majestade se obrigava a fazer me bom o jus que rematava, nesta convenção ficavam derogadas quaisquer ordens que em contrário houvesse, **porque as condições dos contratos não só são leis entre o Príncipe, e o que remata, mas ainda a respeito de terceiros produzem a mesma obrigação**.¹¹⁷⁷ (grifo nosso)

Nota-se que Jerônimo Lobo Guimarães não buscou analisar todas as leis e regimentos que controlavam a tributação dos cativos, visto que era muito difícil realizar tal exame, devido ao pluralismo de leis, alvarás, regimentos e mais documentos referentes a ela. Isso nos leva à dedução de que não existia, para esse período, uma diretriz jurídica e fazendária que guiasse a tributação, sendo ela feita de uma forma mais “solta” e sem um controle fiscal apurado, ao menos no período que corresponde a esta tese.

Outro ponto levantado por Jerônimo foi a questão de que as condições dos contratos eram entre ele e o rei. Para todos os terceiros, as condições eram leis. Vemos que a sua

¹¹⁷³ Idem.

¹¹⁷⁴ Idem.

¹¹⁷⁵ AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 1219.

¹¹⁷⁶ Idem.

¹¹⁷⁷ AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 1219.

argumentação estava muito bem assessorada através do direito civil e, certamente, o grupo deveria ser orientado por bons advogados. Que os auxiliava na elaboração dos contratos e nas petições, requerimentos e mais trâmites legais que eram necessários para defender os interesses dos contratadores. Fatos que demonstram o nível de articulação e estratégia, muito refinado, por parte dessa rede de homens de negócio do Reino. Os quais fundamentavam suas ações através da utilização de teorias contratuais.¹¹⁷⁸

No fim, o contratador vence na argumentação do processo, sendo enviada uma carta ao Provedor da Alfândega da Bahia, informando-o que deveria cobrar os novos valores sobre os escravos, todos, sem exceção, deveriam ser tributados pelo valor de 3\$500 réis.¹¹⁷⁹ Mas, como em Pernambuco e Paraíba, o contrato de 3\$500 réis foi cancelado, continuou-se cobrando pela lei de 10 de outubro de 1719, nessas respectivas alfândegas:¹¹⁸⁰

Quadro 14: Primeiros arrematantes dos direitos de entrada e saída dos escravos de Pernambuco e Paraíba (1724-1725).¹¹⁸¹

Classificação	Valor da alíquota na Ilha de São Thiago	Valor dobrado no Brasil
Negro	1:725 réis	3:450 réis
Mascavado	1:150 réis	2:300 réis
Moleque	862 réis	1:724 réis

Fonte: Bahia, 4 de julho de 1725. Carta do provedor da Alfândega Domingos da Costa de Almeida ao rei [D. João V] sobre a arrematação do contrato de comercialização dos escravos da Costa da Mina e de Cabo Verde para o Brasil feita por Jerônimo Lobo Guimarães. AHU_ACL_005, Cx. 23, D. 2052.

Acreditamos que essa mudança na alíquota, cobrada por cada escravo, sem diferenciação da “qualidade do escravo”, recém-chegado de Cacheu e da jurisdição de Cabo Verde, deve ter repercutido negativamente entre os capitães de navios e despachantes dos escravos na Alfândega da Bahia, pegando as autoridades de surpresa e causando vários atritos entre os oficiais da Alfândega e os oficiais do contrato. Através da carta que veio com o contrato

¹¹⁷⁸ Buscar argumentar da força de lei dos contratos. Para mais informações: RIBEIRO, Josuel Stenio da Paixão. *Os Contratualistas em questão: Hobbes, Locke e Rousseau*. Prisma Jurídico, vol. 16, núm. 1, pp. 2-24, 2017.

¹¹⁷⁹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 1219.

¹¹⁸⁰ Sobre a cobrança através das alíquotas de Cacheu e Cabo Verde, retornar ao capítulo três dessa tese. Na qual discutimos a classificação dos cativos mascavados, por serem escravizados de segunda qualidade.

¹¹⁸¹ AHU_ACL_005, Cx. 23, D. 2052. Esses serviriam para todos os portos do Estado do Brasil. A historiadora Graziela Cardoso (2020) também expôs essa alíquota sobre os escravizados vindos de Cabo Verde nas Alfândegas do Rio de Janeiro e na Bahia. Ela encontrou o termo “lotados” para os escravizados adultos com o maior valor, igualmente aos da Alfândega de Salvador. No entanto, em Pernambuco encontramos esse escravizado de melhor “qualidade”, negro adulto sendo chamado de Peça da Índia. Para mais informações voltar ao capítulo três dessa tese e consultar: CARDOSO, Graziela. op. cit. 2020. p. 230, 231, 238 e 239.

impresso anexado, podemos identificar que o procurador de Jerônimo Lobo Guimarães para esse contrato era seu irmão, Simão Lobo Guimarães.¹¹⁸² As estratégias criadas por Jerônimo, seus procuradores e administradores, se davam na tentativa de lucrar ao máximo com os direitos sobre os escravos que entravam no Brasil.

Dentre as cartas enviadas ao Conselho Ultramarino, observamos diversas divergências em relação à instalação desse contrato, além da discórdia citada anteriormente sobre os escravos vindos de Cacheu e de Cabo Verde. Outro problema ocasionado por questionamentos de Jerônimo Lobo Guimarães foi a respeito do direito de tributar os escravos que entravam na Bahia, vindos nas naus das Índias, pois em seu contrato afirmava-se que seria tributado qualquer escravo “da Costa da Mina; Cabo Verde; Cacheu; como também de outra qualquer parte que entrarem nos referidos portos”, excetuando-se os vindos de Angola.

No entanto, nada em seu contrato enfatizava ou explicitava a inclusão dos escravos vindos dentro dessas naus em seu retorno das Índias. Entretanto, a inclusão da frase “como também de outra qualquer parte que entrarem nos referidos portos”, dava margem para a interpretação de que qualquer tipo de escravo seria tributado, sem diferenciação de sua origem, salvo a exceção mencionada.

As naus da Índia eram embarcações que faziam o circuito comercial do caminho das Índias que ia de Portugal até o Oriente, cruzando o oceano Atlântico em viagens longas, que duravam mais de um ano. E, na torna-viagem, alguns imprevistos faziam com que as naus adentrassem os portos do Brasil em busca de socorro, mantimentos e aguadas para seguirem viagem até o Reino.¹¹⁸³

Algumas dessas embarcações acabavam parando em portos africanos, como Angola, e depois seguiam viagem para o Reino ou para os portos do Brasil¹¹⁸⁴. No entanto, as arribadas dessas embarcações começaram a acontecer, por motivos diversos, com destaque ao interesse comercial. Questão que se tornou uma das principais justificativas dessas arribadas, causando

¹¹⁸² AHU_ACL_CU_005, Cx. 24, D. 2177.

¹¹⁸³ Carreira das Índias. “Aos 23 de janeiro foi escrita outra igual carta ao provedor para quem determinou sua majestade, que em vindo a estes portos naos da Índia, como era obrigado a visitá-las, fizesse vir a sua presença o livro de carga e todos os escravos que trouxessem e, achando que vem mais negros além dos permitidos pelo regimento de 1672, sobre a liberdade dos oficiais das naos, os tome por perdidos para a Real Fazenda, vem registrada a f. 151 do livro 10, datada de 23 de janeiro de 1708. Livro das ordens régias. p. 375. LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Ed. Fac-similada. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.

¹¹⁸⁴ Ibid. p. 255.

grande transtorno para a Coroa portuguesa e para os comerciantes reinóis, com a diminuição da quantidade de produtos do Oriente que chegavam ao Reino.

Como estratégia para controlar esse comércio, a Coroa criou s mecanismos de controle das arribadas, buscando amedrontar e proibir essas paradas que prejudicavam as arrecadações da Fazenda Real. Na carta régia de 18 de março de 1690, encontramos os indicativos da proibição das naus da Índia de irem aos portos do Brasil. Nela, determina-se que apenas dessem entrada em dois locais do Estado do Brasil: o primeiro, no Porto da Bahia, quando fossem “obrigadas da precisa necessidade” – que podemos interpretar que seja algum problema estrutural da embarcação, como alguma falha na vedação do casco, das velas ou em caso de doenças na tripulação;¹¹⁸⁵ o segundo seria o cabo de Santo Agostinho, situado na capitania de Pernambuco, que serviria para “algum refresco” que seria a necessidade de repor víveres e frutas para seguir viagem. Note-se que as naus não deveriam entrar no Porto do Recife. As necessidades dessas embarcações deveriam ser supridas o mais breve possível, para seguir viagem até o Reino e, o governador deveria ter bastante cuidado em não permitir que se descarregasse nenhuma fazenda trazida por essas embarcações.¹¹⁸⁶

Diante dos inconvenientes, muitas embarcações estavam se desgarrando das frotas, o que causava muito prejuízo, pois elas ficavam sem proteção. Foi, então, criada outra ordem régia, de 11 de março de 1692, ordenando ao governador da capitania de Pernambuco a notificar o Cabo da embarcação ou seu Capitão sobre a entrada da nau da Índia na Capitania, remetendo a certidão da notificação pela Secretaria de Estado.¹¹⁸⁷

No entanto, anteriormente à implementação do contrato, as naus da Índia paravam nos portos do Brasil para reabastecerem e seguirem viagem e os tributos sobre elas eram cobrados no Reino e não nas alfândegas do Estado do Brasil. Os oficiais das Naus da Carreira da Índia tinham isenções e liberdades para poderem trazer produtos e escravos em suas respectivas cotas. Além disso, essas embarcações pagavam os tributos e direitos diretamente na Casa da Índia e Mina, uma repartição específica do Reino. Do mesmo modo, os escravos trazidos por eles também eram despachados e tributados ou isentos na mesma repartição.¹¹⁸⁸

¹¹⁸⁵ Anais da Biblioteca Nacional, 1906. Pág. 215.

¹¹⁸⁶ Idem.

¹¹⁸⁷ Anais da Biblioteca Nacional, 1906. p. 215.

¹¹⁸⁸ O historiador que tratou diretamente sobre o pagamento de direitos de entrada de naus das Índias no Brasil foi Amaral Lapa, em seu célebre livro “A Bahia e a Carreira da Índia”. No qual demonstrou que o início da cobrança da dízima da Alfândega sobre os produtos vindos do Oriente aconteceu em 1734, por influência do conde de Sandomil, vice-rei da Índia e dono do prédio da Alfândega de Pernambuco nesse período, da necessidade de liberar

Jerônimo Lobo Guimarães enviou ao rei um pedido para fazer um libelo contra o Procurador da Fazenda, solicitando que lhe faça “o bom direito dos quatrocentos escravos que de Moçambique entraram na Bahia, e nela se venderam, cuja exação de direito lhe impediu o dito Procurador da Fazenda”.¹¹⁸⁹ Ao contratador foi concedido tal pedido, para fazer o libelo contra o Procurador da Fazenda da repartição do Conselho Ultramarino, em maio de 1726.¹¹⁹⁰

As autoridades reais e mais oficiais argumentavam que Jerônimo não teria direito a esse tributo, visto não serem cobradas no ultramar as fazendas e mercadorias das naus da Índia. O escrivão da Fazenda e mais autoridades reais argumentavam que o contrato teria sido arrematado da mesma maneira:

[...] que até agora se cobravam por ano da Fazenda Real; **a forma em que pela Fazenda Real se pagavam estes direitos era pagarem-se todos os escravos que entravam na Alfândega desta cidade a despachar aonde nunca foram os da Índia.**¹¹⁹¹ (grifo nosso)

É possível, então, perceber que nunca foi da alçada da Alfândega da Bahia cobrar esse tributo das naus das Índias¹¹⁹² e que essas embarcações entravam no Porto, mas não despachavam na Alfândega os escravos. O despacho do vice-rei do Brasil sobre a questão foi mandar o Procurador da Fazenda dar vista sobre o requerimento de Jerônimo Lobo Guimarães. Em resposta, o Procurador informava e alegava o seguinte:

A provisão, e condição oitava, em que o suplicante se funda não compreende os direitos dos escravos que vem nas Naus da Índia, pois desses não se pagam, nem nunca pagaram nesta Capitania, mas sim somente na Casa da Índia, repartição diversa do Conselho Ultramarino, por onde foi feita a arrematação ao suplicante do dito contrato.¹¹⁹³

Podemos perceber que Jerônimo queria aproveitar as condições de seu contrato para cobrar sobre todos os cativos oriundos das mais diversas regiões do Império português. Buscando, assim, lucrar não somente com a arrecadação dos escravizados vindos da Costa da

a entrada das mercadorias na Alfândega da Bahia. Ele, porém, não discute sobre a tributação em torno dos escravizados. LAPA, Amaral. op. cit., 2000. p. 255.

¹¹⁸⁹ Ant. 02 de Julho de 1726. Requerimento do contratador dos direitos de entrada dos escravos da Bahia, Jerônimo Lobo Guimarães ao rei [D. João V] solicitando provisão para poder oferecer um libelo contra o procurador da Fazenda para se lhe fazer bom direito dos quatrocentos escravos que de Moçambique entraram na Bahia. AHU_ACL_CU_005, Cx. 27, D. 2441.

¹¹⁹⁰ Idem.

¹¹⁹¹ Bahia, 09 de agosto de 1726. Carta do provedor-mor da Fazenda Real do estado do Brasil, Bernardo de Sousa Estrela ao rei D. João V sobre o pagamento do contrato dos direitos dos escravos trazidos na nau da Índia e Nossa Senhora do Livramento. AHU_ACL_CU_005, Cx.27, D. 2505.

¹¹⁹² Essa interpretação também serve para a Alfândega de Pernambuco.

¹¹⁹³ AHU_ACL_CU_005, Cx.27, D. 2505.

Mina, mas sim com toda a movimentação existente de entrada de cativos na Alfândega da Bahia, exceto somente os de Angola, por ser arrematado por outro contratador.

Quando arrematou todos os contratos de entrada, o objetivo era executar essas condições nas quatro alfândegas do Brasil e monopolizar os rendimentos sobre o comércio de cativos, excetuando apenas os de Angola. Era a estratégia de atuação de uma rede operacional para lucrar com o montante de escravizados que estava sendo redirecionado para a área da mineração. A rede ganharia com a entrada de cativos e com a redistribuição para as Minas.

Em relação aos escravos vindos nas naus das Índias, em uma carta do Provedor e dos oficiais da Casa da Índia ao Provedor da Bahia, em 1726, explicitava-se que

[...] cada um escravo deve de direitos, frete, consulado e mais miúdas, cinco mil oitocentos e oito réis, em que se inclui o um por cento pertencente à Casa da Moeda, a que estão obrigados os fiadores satisfazer.¹¹⁹⁴

Nesse documento, aparecem anexas duas ordens régias, uma de 23 de março de 1648 e outra de 23 de janeiro de 1708. No alvará de 23 de março de 1618, o rei explicava que tinha sido informado de que estavam vindo dentro das naus da Índia “muitos escravos de pouca idade, os quais não servem para trabalhar no serviço das ditas naus, nem nas ocasiões que se oferece encontrando inimigos, e querendo nisso prover com remédio conveniente”.¹¹⁹⁵

Todos os escravos que não tivessem a idade “que se possam trabalhar no serviço” das naus não poderiam ser embarcados e seriam tomados para a Fazenda Real. No entanto, nesse alvará não se determina uma idade específica para os escravos do sexo masculino, estando as escravas de qualquer idade proibidas.¹¹⁹⁶ Mas, na ordem de 23 de janeiro de 1708, essa idade é determinada: escravos menores de dezoito anos, não poderiam vir nas naus das Índias e fêmeas de qualquer idade continuavam proibidas. Não poderiam, então, estar no rol dos livros das embarcações e nem dentro delas. Pela ordem, quando uma nau da Índia adentrasse no porto, o Provedor deveria ir a bordo dela e fazer vir perante a ele “todos os negros que vierem nelas, e o livro da carga do escrivão”.¹¹⁹⁷

¹¹⁹⁴ Bahia, 21 de agosto de 1726. Carta do provedor-mor da Fazenda Real do estado do Brasil, Bernardo de Sousa Estrela ao rei D. João V sobre o sequestro para Fazenda Real dos escravos menores de dezoito anos e todas as mulheres que chegarem na nau da Índia. Avulsos da Bahia_ AHU_ACL_CU_005, Cx. 28. D. 2539.

¹¹⁹⁵ Idem.

¹¹⁹⁶ Idem.

¹¹⁹⁷ Idem.

Era papel do Provedor verificar a quantidade listada e a realidade dos escravos listados e suas respectivas idades. Caso chegassem escravos a mais do que os listados, seria o capitão indiciado pelo Provedor, pois só poderiam carregar as quantidades permitidas pelos “regimentos sobre a liberdade dos oficiais das naus da Carreira da Índia”.¹¹⁹⁸ Conjecturamos que fossem proibidas escravas “mulheres” a bordo por conta da longa duração da viagem. Sendo a tripulação composta por homens, as escravizadas poriam ser estupradas, causando desentendimentos e revoltas. Outra possibilidade seria a questão da força física. Pois, as mulheres não teriam força suficiente para atuar no serviço das naus.¹¹⁹⁹

Anexo a essas leis, um documento explicitava os casos dos autos processados sobre os sequestros dos escravos nas naus da Índia, expondo as embarcações: Nossa Senhora da Piedade e Nossa Senhora Madre de Deus. Na primeira nau, foram encontrados e sequestrados “trinta e três negrinhas por fêmeas e um negrinho de idade de treze anos” e na segunda nau foram sequestrados “três negrinhas por fêmeas e nove negrinhos por menores da mesma idade”.

Percebe-se que, mesmo com a proibição, várias mulheres e meninos menores de 18 anos eram trazidos nas naus, o que deveria ser fiscalizado e tomado para a Fazenda Real, visto ser um descumprimento das ordens régias. Jerônimo Lobo Guimarães almejava os direitos dos escravizados vindos das mais diversas partes da África – com exceção aos de Angola, se vindos diretamente, pois, se fossem primeiro ao Reino e depois seguissem para os portos do Brasil, o contratador também requeria os direitos. Encontramos a Mesa dos Homens de Negócio do Reino questionando o contrato de Jerônimo, que exigia o pagamento sobre os escravizados que fossem do Reino para os portos do Brasil, os quais já teriam pago direitos sobre esses cativos e “por costume” não pagariam novamente.¹²⁰⁰

A Coroa, então, enviou ordem régia em dezembro de 1726, para o juiz e ouvidor da Alfândega do Rio de Janeiro Manuel Correa Varques, que também deve ter sido enviada ao Provedor da Alfândega da Bahia. Ordenava que Jerônimo não deveria cobrar dos escravos que fossem do Reino, e nem dos que fossem transportados internamente entre as praças do Brasil,

¹¹⁹⁸ Idem.

¹¹⁹⁹ MENEZES, Jeannie da Silva. *Sem Embargo de Ser Fêmea: As Mulheres e um Estatuto Jurídico em Movimento no Século XVIII*. Jundiaí: Paco Editorial, 2013. ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *O Sexo Devoto: normatização e resistência feminina no Império português XVI-XVIII*. Recife: Editora Universitária/UFPE, 2005.

¹²⁰⁰ Ant. 17 de julho de 1725. Requerimento do provedor e deputados da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócios, ao rei D. João V, solicitando ordens para as capitanias de Pernambuco e Bahia desobrigando-os de pagar novos direitos dos escravos, conforme se fez para o Rio de Janeiro. AHU_ACL_CU_003, Cx. 4, D. 340.

pois esses já teriam pagado seus direitos, anteriormente.¹²⁰¹ Tal fato demonstra, mais uma vez, sua estratégia muito bem traçada para tentar lucrar o máximo possível. Concorre para isso a brecha do contrato, que possibilitou que muitos detalhes sobre a arrecadação feita na primeira metade do século XVIII, viessem à luz. Permitindo, pois, a reconstrução dessas práticas e de como a Coroa reagia a elas.

Voltando ao contrato, após seis meses do primeiro ano do contrato, Jerônimo Lobo Guimarães recorreu ao rei para receber os valores apurados no período, alegando que receberia os seis primeiros meses e que os outros seis meses que ainda restavam serviriam para cobrir a folha de São Tomé. No entanto, o tesoureiro da Alfândega não queria realizar o pagamento, afirmando que os valores deveriam ser resguardados para os filhos da folha de São Tomé e, somente após terem entrado os valores do ano todo, é que poderia ser entregue alguma coisa ao contratador através do seu procurador.¹²⁰²

Mas Jerônimo alegava que, na condição quinta do contrato, estaria discriminado que a obrigação dele seria a de pagar trinta contos dos valores, mas que, quando estivesse prevista a saída da frota, o tesoureiro deveria pagar os valores estipulados pela condição ao seu procurador, Simão Lobo Guimarães, quinze dias antes da saída da frota.¹²⁰³ Ele dizia que queria o dinheiro para pagar ao rei e reduzir sua dívida junto à Fazenda Real, expondo também o risco de se enviar muito dinheiro de uma só vez. Desse modo, ele pedia para o rei determinar que o tesoureiro entregasse o valor ao seu procurador.

Informava também que o dinheiro seria enviado em uma “nau de licença para a condução dos tabacos para o contrato real” e que seu procurador precisava enviar algumas letras seguras para pagar contas dele. O rei aceitou a solicitação e ordenou que o tesoureiro da Alfândega da Bahia enviasse os valores solicitados, antes da saída da frota, ao procurador de

¹²⁰¹ CAVALCANTE, Paulo (Orgs.). *Alfândegas do Brasil*: Rio de Janeiro e Salvador, séculos XVIII: estudos de administração fazendária. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016.p. 236.

¹²⁰² AHU_ACL_CU_005, Cx. 24, D. 2177.

¹²⁰³ Condição 5: “ Com condição, que todo o rendimento deste contrato, receberá o tesoureiro da Alfândega, assim como recebe o da dízima dela, e do dito rendimento há de ficar na sua mão em cada um ano, trinta mil cruzados, aplicados para o pagamento dos filhos da folha da Ilha de S. Tomé, e o que mais importar o preço do dito Contrato, o entregará quinze dias antes da partida da Frota, ao dito Contratador, ou a seu bastante Procurador, de quem cobrará conhecimento por duas vias, que remeterá ao Conselho, pronta entrega do preço, que pro racta (sic) tocar ao tal tempo. E isto dois meses depois da chegada da mesma frota a este porto, e havendo falta em o pagamento das letras que a este fim devem mandar ao Conselho, ficará obrigado aos recâmbios, e a mesma obrigação terá lugar ainda que as ditas letras não venhão a tempo, que se verificar a falta do dito pagamento”. AHU_ACL_CU_005, Cx. 24, D. 2177.

Jerônimo. Mais uma vez, ele se valeu das condições para abrir exceções dentro da lógica administrativa da Fazenda Real.¹²⁰⁴

No próximo item, analisaremos os números da arrecadação da década de 1720, os ganhos e as perdas de Jerônimo Lobo Guimarães e seus contratos.

7.5 FIM DO CONTRATO E SUA LIQUIDAÇÃO

Com o fim do contrato, identificamos que Jerônimo Lobo Guimarães teve prejuízos referente aos investimentos nos direitos de 3\$500 réis para a Bahia.¹²⁰⁵ Contrariando as expectativas de ser um contrato muito rentável, visto o volume de entrada dos escravizados no porto soteropolitano. Sua desistência do contrato sobre o mesmo direito para Pernambuco e Paraíba deve ter acontecido, mediante análise do fluxo de entrada de escravizados. Por não ser tão grande quanto imaginavam, o que fez desistir do contrato logo no início da execução. Considerou ainda a proximidade com o Porto de Itamaracá e suas recorrentes isenções, servindo como um local de escoamento para o não pagamento dos direitos no Porto do Recife. Fato que deve ter atrapalhado a expectativa em torno da arrecadação do contrato.

O contrato na Bahia não obteve lucros. Na realidade, teve prejuízos. Em parte derivados da diminuição da entrada das embarcações da Costa da Mina, que demoraram mais para retornarem daquela Costa, devido às guerras do Reino do Daomé. O segundo motivo foi a ocorrência de ataques neerlandeses aos navios portugueses, dificultando as negociações. E o terceiro fator, foi que parte significativa dos negreiros despachou nas Ilhas, com valor inferior ao direito cobrado nas entradas do Brasil, o que diminuía o valor arrecadado, se compararmos com os cálculos feitos por indivíduo.

O gráfico abaixo mostra que, justamente no período da Guerra do Reino do Daomé, há um declive acentuado na entrada de escravizados vindos da Costa da Mina, no ano de 1727. O que acreditamos que seja, de fato, o ponto que reverteu a lucratividade que seria obtida por Jerônimo Lobo Guimarães no contrato de 3\$500 réis da Bahia.

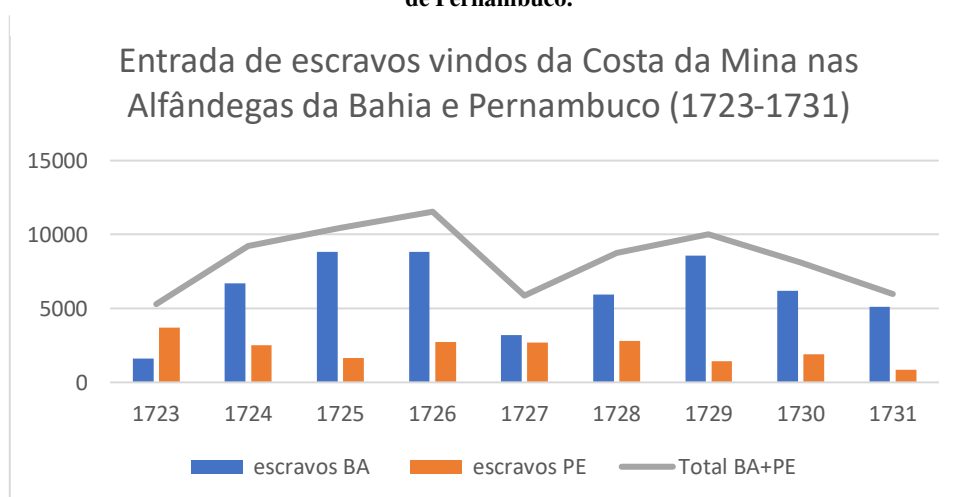
Foram os conflitos na Costa da Mina que inutilizaram o empreendimento do grupo mercantil do Reino. O comércio negreiro possuía riscos e os contratos sobre esse comércio

¹²⁰⁴ Idem.

¹²⁰⁵ Ant. 2 de dezembro de 1740. Requerimento do fiador do defunto Jerônimo Lobo Guimarães do contrato de entrada de escravos na Bahia, Antônio Paes e Lemos ao rei D. João V solicitando que ordene ao provedor da Alfândega de Pernambuco a solução das dívidas. AHU_ACL_CU_005, Cx. 70, D. 5867.

também. Percebemos, ao longo desse capítulo, que o projeto de monopolização dos direitos por Jerônimo Lobo Guimarães e sua rede de investidores foi sendo destruído paulatinamente. Podemos analisar a influência dos conflitos da Costa da Mina na diminuição da entrada de escravizados em Pernambuco e na Bahia acompanhando os dados do gráfico 2. Pernambuco só aparece com uma entrada maior que a Bahia no ano de 1723, em todos os outros, até o ano de 1731, o maior fluxo de entrada se dá na alfândega da Bahia. O ponto de retração é o ano de 1727, último ano do contrato de Jerônimo. Motivo pelo qual ele teve prejuízo na arrecadação do contrato.¹²⁰⁶

Gráfico 11: Entrada de escravizados vindos da Costa da Mina para as alfândegas da Bahia e de Pernambuco.



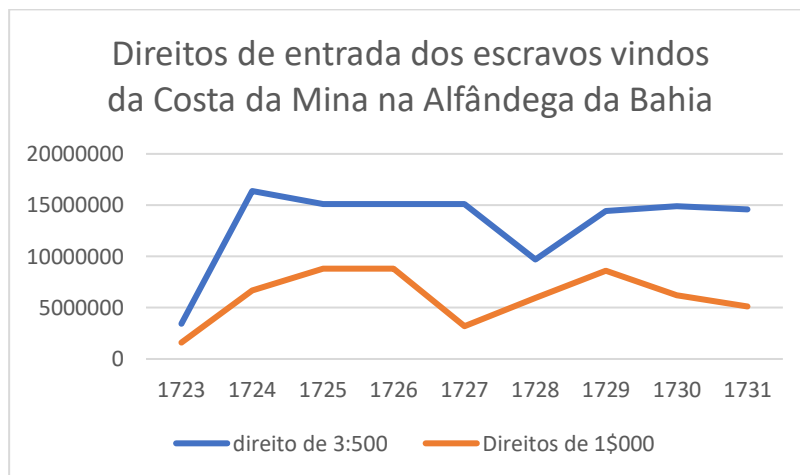
Referência: Bahia 1 de dezembro de 1731. Carta do provedor-mor Fazenda Real Pedro Velho de Laguar ao rei [D. João V] informando ter publicado editais para a arrematação dos contratos do direito dos caminhos da Bahia, Sertão e Pernambuco; dos dízimos reais; dos direitos que pagam os escravos que chegam da Costa da Mina e Cabo Verde. AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646. Bahia, 20 de janeiro de 1731. Ponderação sobre a resolução real de se proibir o comércio e navegação da Costa da Mina para não se expor as embarcações ao perigo de serem insultadas e represadas pelos holandeses e zelandeses. AHU_ACL_CU_005, Cx. 38, D. 3446. Recife, 16 de janeiro de 1732. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros. AHU_ACL_CU_015, Cx. 42, D. 3786.¹²⁰⁷

¹²⁰⁶ Consultamos a data base *Slave Voyage*, porém os dados da plataforma só possuíam dados para Pernambuco do ano de 1724, de 5 embarcações com o total de 1.022 escravizados. E para o Porto da Bahia possuía o registro de uma embarcação de 1723, duas de 1724, uma de 1727 e 4 embarcações de 1731. Total de 8 embarcações que juntas somavam 3.473 escravizados. Optamos nessa tese utilizar os dados referente a arrecadação dos direitos, sem incluir os dados do *Slave Voyage*, em nossos gráficos. Visto ser o foco em torno da fiscalidade e arrecadação desse comércio. Acessado In: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#results>. Identidade das viagens: 51866,49485, 51876, 51887, 51887, 51930, 50564, 50574, 50581, 50592, 46711, 46712, 46716, 46718, 32868.

¹²⁰⁷ Os dados referentes a Pernambuco já foram analisados pelo historiador Gustavo Acioli em sua tese de doutorado. E por outros historiadores como Almeida e Ana Stabem, que analisaram os dados fazendo as contas como se os direitos arrecadados nas Ilhas de São Tomé e Príncipe fossem os números dos escravizados despachados nelas, multiplicado por 3\$500 réis. Nesse capítulo, porém, refutamos esse método, comprovando que as análises das autoras em torno da arrecadação dos direitos sobre os escravizados dessa região não seguem lógica adequada. A lógica mais acertada seria apenas calcular os valores referentes à arrecadação nas Alfândegas do Brasil e, para as Ilhas, os números dos escravizados que sobreviveram à travessia. No entanto, os escravizados despachados nas Ilhas eram em maior número, pois todos eram tributados antes da travessia.

Infelizmente, não conseguimos ter acesso aos números da arrecadação desse direito nas Ilhas de São Tomé e Príncipe. Mas, a partir dos direitos de entrada dos escravizados da Bahia, criamos um gráfico sobre a arrecadação do direito de 3\$500 réis e o de 1\$000 réis. Analisemos:

Gráfico 12: Arrecadação dos direitos dos escravos vindos da Costa da Mina na Alfândega da Bahia (1723-1731).



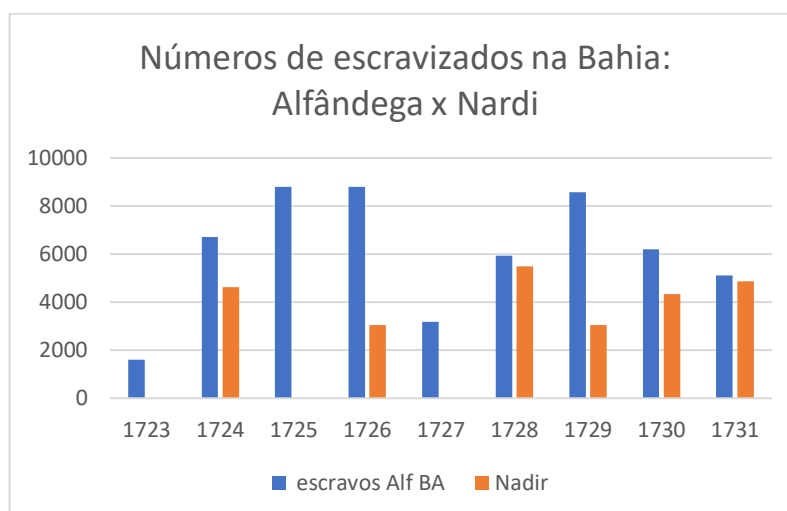
Referência: Bahia 1 de dezembro de 1731. Carta do provedor-mor Fazenda Real Pedro Velho de Laguar ao rei [D. João V] informando ter publicado editais para a arrematação dos contratos do direito dos caminhos da Bahia, Sertão e Pernambuco; dos dízimos reais; dos direitos que pagam os escravos que chegam da Costa da Mina e Cabo Verde. AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646. Bahia, 20 de janeiro de 1731. Ponderação sobre a resolução real de se proibir o comércio e navegação da Costa da Mina para não se expor as embarcações ao perigo de serem insultadas e represadas pelos holandeses e zelandeses. AHU_ACL_CU_005, Cx. 38, D. 3446.

Os dados referentes ao direito arrecadado com o contrato de Jerônimo Lobo Guimarães nos anos de 1725, 1726 e 1727, para a arrecadação de 3\$500 réis correspondem ao montante arrecadado, sem discriminação do valor anual. Por isso, só conseguimos identificar a deflação em 1728 e não em 1727. Em relação aos direitos de 1\$000 réis, temos o número de entrada desses cativos, por meio dos comerciantes negreiros baianos, os quais foram muito importantes na elucidação dos dados do ano de 1727.¹²⁰⁸ Os dados que coletamos com os impostos sobre os escravizados vindos da Costa da Mina foram maiores do que as estimativas feitas por Nardi,¹²⁰⁹ nos anos analisados, consultemos o quadro abaixo:

¹²⁰⁸ AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646. Bahia, 20 de janeiro de 1731. Ponderação sobre a resolução real de se proibir o comércio e navegação da Costa da Mina para não se expor as embarcações ao perigo de serem insultadas e represadas pelos holandeses e zelandeses. AHU_ACL_CU_005, Cx. 38, D. 3446.

¹²⁰⁹ NARDI, Jean Batiste. op. cit. 1996.p. 384.

Gráfico 13: Comparação dos dados da Alfândega da Bahia com as estimativas feitas por Nardi.



Referência: Bahia 1 de dezembro de 1731. Carta do provedor-mor Fazenda Real Pedro Velho de Laguar ao rei [D. João V] informando ter publicado editais para a arrematação dos contratos do direito dos caminhos da Bahia, Sertão e Pernambuco; dos dízimos reais; dos direitos que pagam os escravos que chegam da Costa da Mina e Cabo Verde. AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646. Bahia, 20 de janeiro de 1731. Ponderação sobre a resolução real de se proibir o comércio e navegação da Costa da Mina para não se expor as embarcações ao perigo de serem insultadas e represadas pelos holandeses e zelandeses. AHU_ACL_CU_005, Cx. 38, D. 3446. NADIR, op. cit. p. 384.

Podemos identificar que a estimativa feita por Nardi não foi realizada nos anos de 1723, 1725 e 1727, por ausência de dados. E que os números de escravizados apontados por ele foram inferiores aos números oficiais da Alfândega da Bahia, o que demonstra que o número de cativos vindos dessa região era muito maior do que se projetava. Sendo, portanto, esta tese uma contribuição para a análise desse período e do auge da importação de pessoas da mencionada região para o Brasil.

Pierre Verger não faz estimativas anteriores ao ano de 1728, mas afirma que de 1727 até 1747, além dos direitos de 3\$500 réis e o de 1\$000 réis, começou a ser cobrado mais um direito de 2\$000 réis sobre os escravizados da Costa da Mina, de Cabo Verde e das ilhas São Tomé e Príncipe, para comemorar as duplas núpcias do príncipe e da princesa de Portugal com a Espanha.¹²¹⁰ Sendo a alíquota paga na entrada dos portos da Bahia e de Pernambuco em direitura de 6\$500 réis.

Talvez, se Jerônimo tivesse conseguido unificado o valor do direito com as Alfândegas das Ilhas, os prejuízos na sua arrecadação tivessem sido menores. Os lucros diretos com o contrato não vieram, apenas as dívidas. No entanto, os lucros indiretos, apesar de serem difíceis de apreender, certamente existiram. Os prejuízos poderiam ser sobrepostos pelos navios

¹²¹⁰ VERGER, Pierre F. op. cit., 1987. p. 661.

negreiros de sua rede operacional, os quais ainda não conseguimos identificar de fato. O domínio dos comerciantes negreiros da Bahia naquele comércio e provavelmente as notícias sobre a prosperidade desse trato, somados à crescente demanda por esses cativos, devem ter influenciado o investimento dos comerciantes reinóis nesse trato. Encontramos tanto Jerônimo Lobo Guimarães com embarcações negreiras, quando Manuel Correia Bandeira fazendo viagens para a Costa da Mina no período de vigência de seus contratos.¹²¹¹

Além de atuar como negociante de grosso trato, Jerônimo Lobo Guimarães normalmente diversificava seus investimentos. Estrategicamente, o contratador possuía os contratos, praticava o comércio de fazendas e de cativos. Localizamos Jerônimo Lobo como fiador da Corveta Santa Ana e São Joaquim, que tinha como mestre Cosme de Oliveira Guimarães.¹²¹² Acreditamos na possibilidade de algum grau de parentesco, por conta do sobrenome “Guimarães”. O historiador que primeiro achou essa relação foi Lopes em sua tese de doutoramento, na qual menciona essa corveta e a relação dela com Jerônimo Lobo Guimarães. No entanto, a corveta não surge com o nome “Santa Ana e São Joaquim”, mas sim como “Santo Antônio e São Joaquim”.¹²¹³

Entretanto, encontramos pela documentação o mestre Cosme de Oliveira Guimarães na Costa da Mina com, a Corveta Santa Ana e São Joaquim, no mesmo ano de referência da tabela. Acreditamos que seja a mesma embarcação, que deve ter sido registrada erroneamente pelo escrivão, mas, de fato, o capitão Cosme de Oliveira Guimarães, solicitou em 13 de março de 1725, sua ida à Costa da Mina para resgatar escravos, dando como fiadores para essa viagem, Jerônimo Lobo Guimarães e Domingos Alvares Seixas.¹²¹⁴

Sobre o mestre da corveta, poucos dados foram possíveis de se averiguar até o momento. O que sabemos de concreto é que ele fez requerimento, como capitão da embarcação “Santa Ana e São Joaquim”, ao rei D. João V, pedindo provisão para ir carregar a embarcação de escravos na Costa da Mina para os levar ao Brasil. Outra solicitação era a não obrigatoriedade

¹²¹¹ O navio de Jerônimo o primeiro a fazer esse apontamento foi Gustavo Acioli em sua tese de doutorado. Ant. 7 de janeiro de 1726. Requerimento de Valentim Rodrigues da Costa ao rei D. João V, solicitando provisão para fazer viagem com sua Galera a Pernambuco, Bahia ou qualquer outro porto do Brasil, com escala pela Costa da Mina para carregar escravos. AHU_ACL_CU_003, Cx. 4, D. 2273.

¹²¹² LOPES, Gustavo Acioli. op. cit. 2008. p. 216.

¹²¹³ Idem. AZEVEDO, Beatriz. op. cit. p. 124. Também localizou essa viagem.

¹²¹⁴ AHU_São Tomé, Cx. 5, D. 2. Apud Azevedo, Beatriz. op. cit. p. 124.

de ir a São Tomé pagar os direitos, para que ele pudesse acertar o pagamento com o tesoureiro do Conselho Ultramarino, em Lisboa.¹²¹⁵

Cogitamos que a estratégia de não pagar em São Tomé e acertar as contas junto ao tesoureiro do Conselho Ultramarino era uma forma de não pagar o tributo na entrada, pelo contratador Jerônimo Lobo Guimarães, o qual poderia despachar as cargas de suas embarcações, sem muito embaraço, como no caso do contratador dos direitos de Angola, Vasco Lourenço Veloso.¹²¹⁶ Como Jerônimo tinha o contrato de entrada dos escravos vindos da Costa da Mina nas Alfândegas da Bahia e Rio de Janeiro, eles poderiam entregar o requerimento. E lá, em vez de desembolsar o tributo, poderia descontar dos valores devidos pelo contrato ou, simplesmente, argumentar que o tributo era cobrado por ele, que teria todos os benefícios e isenções dadas aos contratadores.

Sabemos que Cosme de Oliveira Guimarães conseguiu o requerimento de poder ir navegar para a Costa da Mina. Cogitamos, inclusive, que tenha saído do Porto de Lisboa, carregado de produtos da casa comercial dos irmãos Lobo Guimarães ou com tabaco exportado por eles para o Reino. Chegando lá, comercializaram na Costa da Mina, adquirindo cativos com as fazendas e o fumo. O grande problema era que a região não era exclusivamente dos portugueses, tendo presença massiva de estrangeiros, colocando em perigo os negócios dos lusos naquela Costa.

Encontramos uma carta de José Ferreira, o capitão do navio Santa Rita e Almas, ao governador do Forte sobre sua viagem até a Costa da Mina, em busca de resgatar escravos. Informava ter sido alvejado por uma Galera da companhia holandesa, a qual o teria obrigado a entregar tudo o que possuía, “perdendo todos os escravos e fazendas” que estavam a bordo.¹²¹⁷

¹²¹⁵ 1725. Arquivo Histórico Ultramarino_ AHU_CU_São Tomé e Príncipe, Cx. 5, D. 549. Requerimento do capitão da Corveta Santa Ana e São Joaquim, Cosme de Oliveira Guimarães, ao rei [D. João V] solicitando provisão para que indo carregar escravos à costa da mina para provimento do Brasil não tivesse de ir a São Tomé pagar os direitos e os pudesse pagar ao tesoureiro do Conselho Ultramarino. <https://digitarq.ahu.arquivos.pt/details?id=1145226>

¹²¹⁶ Ant. 18 de janeiro de 1729. Avulsos de Angola_ AHU_CU_001, Cx. 26, D. 2618. O contratador Vasco Lourenço Velloso negociou sem muitos embaraços em Benguela e antes de sua saída dessa região, sua embarcação já possuía mais de quinhentos escravizados. São Paulo de Assunção de Luanda, 28 de setembro de 1729. AHU_CU_001, Cx. 27, D. 2657.

¹²¹⁷ 1726. AHU_CU_São Tomé e Príncipe, Cx. 5, D. 578. Carta do [capitão] do Navio Santa Rita e Almas, José Ferreira, ao governador, sobre a viagem à Costa da Mina, tendo sido obrigado a render-se a uma galera da companhia de Holanda, perdendo todos os escravos e fazendas que levava a bordo; referindo que [a corveta Santa Ana e São Joaquim], capitaneada por Cosme de Oliveira Guimarães também fora tomada que fora ao Castelo de São Jorge da Mina e conseguira passaporte para ir ao porto de Ajudá recolher a fazenda que lá deixara; afirmando que os holandeses tentaram negociar com o rei de Ajudá para arrasar a nossa feitoria e consentir uma fortaleza sua, mas ele não aceitara porque os portugueses eram os maiores comerciantes. In: <https://digitarq.ahu.arquivos.pt/details?id=1145255>

Além da sua embarcação, José Ferreira expunha que a “corveta Santa Ana e São Joaquim, capitaneada por Cosme de Oliveira Guimarães [...]” também teria sido apreendida e tomada. Não sabemos ao certo o que aconteceu ao capitão Cosme de Oliveira Guimarães, se ele foi sequestrado, morto ou conseguiu escapar e retornar ao Reino.

Por fim, o capitão José Ferreira informava ao governador que ele, após o ataque, teria ido até o Castelo de São Jorge da Mina e, chegando lá, teria conseguido a emissão de seu passaporte, para poder ir até o Porto de Ajudá. Ainda conseguiu resgatar algumas fazendas que teria deixado anteriormente e, que viu os holandeses tentando negociar com o rei de Ajudá, com o intuito de findar as negociações dos portugueses naquele Porto, destruindo o forte português e construindo um holandês. A tentativa, porém, foi fracassada. Pois o rei de Ajudá não aceitou fazer negócio naquele momento, visto que “os portugueses eram os maiores comerciantes”.¹²¹⁸

Sabemos que a perda de uma embarcação e de sua carga significava prejuízo considerável. O risco no negócio negreiro poderia render muitos lucros, mas também poderia provocar a ruína de alguns indivíduos no mundo do tráfico. Ainda assim, a embarcação mencionada foi localizada, em 1728 e 1729, adentrando o Porto do Rio de Janeiro, segundo dados de Azevedo.¹²¹⁹

Já em relação à participação do Manuel Correia Bandeira no trato negreiro com a Costa da Mina, em 1723, 1724 e 1725, a primeira embarcação localizada foi a nau Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio, em 1723. O capitão dessa embarcação foi Manoel de Farinha Franco, o qual já estava pronto para partir para a Costa da Mina, aguardando apenas a aceitação de seus fiadores, Manuel Correia Bandeira e Bento da Silva Marinha (ambos considerados como homens de negócio da Corte).¹²²⁰ No ano de 1724, a embarcação utilizada foi a Galera João e Maria, capitaneada por Matheus Lucas e, para essa viagem, os fiadores foram Manuel Bandeira e Manoel Domingues Passo.¹²²¹

Identificamos que Manuel Bandeira possuía a Galera Nossa Senhora das Oliveiras e Santo Antônio e um quarto no Navio Nogueira Grande.¹²²² O que foi possível aferir através da sua tentativa de dar fiança para o contrato de entrada de 3\$500 réis das Alfândegas de Pernambuco e Paraíba. Empresa da qual desistiu em função do decreto de 31 de agosto de 1724,

¹²¹⁸ Idem.

¹²¹⁹ ANTT. Junta de Comércio. Livro de Registro das embarcações das entradas e saídas das frotas portuguesas e outros navios para a América, África e Índia. L. 74. Apud AZEVEDO, Beatriz. op. cit. p. 124.

¹²²⁰ AHU_São Tomé, Cx. 4, D. 96. Apud Azevedo, Beatriz. Dissertação. p. 134.

¹²²¹ AHU_São Tomé, Cx. 4, D. 105. Apud Azevedo, Beatriz. op. cit. p. 134.

¹²²² AHU_ACL_CU_003, Cx. 3, D. 322.

que proibia a acumulação de contratos por um mesmo contratador. Passou, então, a atuar sobre o direito de 1\$200 réis nas alfândegas do Estado do Brasil.¹²²³ A mencionada Galera de Manuel Correia Bandeira, pode ser vista na documentação sendo capitaneada pelo mestre Valetim Rodrigues da Costa, que fez requerimento em 22 de janeiro de 1722, para navegar para Pernambuco ou Bahia, ou qualquer outro porto do Brasil, com escala na Costa da Mina. Seu intuito, fazer resgate de cativos, solicitando que fossem feitas as fianças para poder seguir viagem.¹²²⁴

Vemos que existia preferência pelos portos de Pernambuco e Bahia, que eram as áreas que mais produziam tabaco, produto essencial para a realização desse comércio. Além dessas capitanias estarem com representantes e correspondentes dessa rede, o que agilizaria o carregamento da embarcação para serem levadas para a Costa da Mina. O rei D. João V aceitou o requerimento e a fiança foi tomada. Os fiadores dessa embarcação foram o ourives Luiz Francisco, que tinha uma loja aberta em Lisboa, e o próprio dono da embarcação, Manuel Correia Bandeira.¹²²⁵ Mediante a fiança, ficaram obrigados a realizar o pagamento dos direitos no Reino e apresentar certidão de ter realizado tal resgate durante o período de dois anos no Conselho Ultramarino.

Os documentos analisados nos permitiram demonstrar a atuação desses homens no comércio de cativos, na região da Costa da Mina e reforçar a tese de que, ao arrematar os direitos régios, os comerciantes sabiam tanto dos riscos quanto dos privilégios de serem contratadores. Mas é interessante observar também que, apesar da experiência no trato comercial, as arrematações se deram no período mais conturbado na Costa da Mina, o que interferiu nas negociações. As guerras envolvendo os reinos de Ajudá, Aladá e Daomé foram constantes. O avanço do reino do Daomé, que invadiu o reino de Aladá, em 1724,¹²²⁶ trouxe notícias preocupantes para aquele comércio. Inclusive, entre as reuniões do Conselho, chegou a ser mencionada a possibilidade da não aceitação dos contratos. O que, caso acontecesse, tornaria os leilões desinteressantes para os possíveis contratadores.

O acerto de contas do contrato de 3\$500 réis ocorreu no ano de 1740, quando o fiador de Jerônimo Lobo Guimarães, Antônio Pais e Lemos, homem de negócio da praça do Rio de

¹²²³ Idem.

¹²²⁴ Ant. 7 de janeiro de 1726. Requerimento de Valentim Rodrigues da Costa ao rei [D. João V], solicitando provisão para fazer viagem com sua Galera a Pernambuco, Bahia ou qualquer outro porto do Brasil, com escala pela Costa da Mina para carregar escravos. AHU/Brasil_AHU_ACL_CU_003, Cx. 4, D. 350.

¹²²⁵ AHU_ACL_CU_003, Cx. 3, D. 322.

¹²²⁶ PARÉS, Luis Nicolau. op. cit. 2006. p. 52-53. VERGER, Pierre. op. cit., 1987. p. 144-146.

Janeiro, foi sentenciado pelo executor do Conselho Ultramarino a pagar por sua dívida nesse contrato da entrada dos escravos na Bahia.¹²²⁷ Antônio Paes Lemos já havia pago as dívidas do contrato de 3\$500 réis da Alfândega do Rio de Janeiro, onde foram registrados inúmeros conflitos com os homens de negócio locais. Exatamente por conta do arrecadação do direito. Conflito que também atingiu os homens de negócio do Reino, que faziam o comércio triangular e enviavam para a capitania do Rio de Janeiro, da Costa da Mina e de Angola, pagando novamente, por exigência de Jerônimo, direitos na entrada das Alfândegas do Brasil.

Antônio de Paes e Lemos sugeria ao rei que fossem utilizados para o pagamento da dívida dos 3\$500 réis da Bahia, os lucros da quarta parte do contrato da dízima da Alfândega de Pernambuco e Paraíba, que Jerônimo Lobo de Guimarães tinha no contrato de Francisco Leite de Moraes, findo em 1739.¹²²⁸ Essas informações demonstram que os interesses de Jerônimo Lobo Guimarães na Alfândega de Pernambuco não se terminaram após o segundo contrato da dízima de 1731. Ele continuou investindo nesse ramo dos direitos das fazendas, que aparentemente era mais confiável do que as flutuações dos direitos sobre os escravizados.¹²²⁹

Após os prejuízos dos contratos dos escravizados, Jerônimo Lobo Guimarães retornou ou permaneceu na Alfândega de Pernambuco, utilizando outros “testas de ferro” ou revezando com sua rede mercantil de homens de negócios do Reino. Os lucros de um quarto dos direitos eram seus, da arrecadação dos 10% sobre as fazendas que entravam na Alfândega de Pernambuco (1737-1739) e foi com esse lucro que ele liquidou sua dívida com a Fazenda Real, referente ao contrato dos escravos da Bahia, de 1725 a 1728.¹²³⁰

O comerciante fiador solicitava que o Provedor da Alfândega de Pernambuco enviasse para o Conselho Ultramarino, na frota seguinte, os lucros indicativos à parte de Jerônimo Lobo Guimarães. Sendo, por fim, liberado de pagar por essa dívida do defunto. O rei aceitou, dando mercê a Antônio Paes e Lemos.¹²³¹ Outro ponto que vale ressaltar é que Jerônimo, além de ter sido contratador dos dois primeiros contratos da dízima de Pernambuco e Paraíba, também permaneceu com seus “testas de ferro” ou suas redes no contrato, no período na década de 1730.

Tudo isso demonstra, de certa forma, que o Porto do Recife e, conseqüentemente, a Alfândega de Pernambuco eram pontos estratégicos para os investimentos desses homens de negócio residentes no Reino. Talvez essa explicação se dê com a relação de Jerônimo Lobo

¹²²⁷ AHU, CU, 005, Cx. 70, doc. 5867.

¹²²⁸ Idem.

¹²²⁹ Idem.

¹²³⁰ AHU, CU, 005, Cx. 70, doc. 5867.

¹²³¹ Idem.

Guimarães com o comércio de tabaco. O despachante figura como o quarto maior fornecedor de tabaco ao estanco real de 1710 a 1737, sendo o que forneceu por mais anos do que todos os outros nesse recorte. Durante 21 anos, forneceu 1.173.871 rolos de tabaco, o que corresponde, em réis, a 152:603\$230.¹²³²

A entrada de sua rede no contrato do estanco do tabaco do Rio de Janeiro, se deu através de mais um “testa de ferro”, Manuel Correia Bandeira, que serviu para assumir o contrato geral de 1\$200 réis dos escravos que entrassem de todas as regiões (exceto Angola), para a construção da Fortaleza de Ajudá,¹²³³ e que arrematou o contrato do estanco do tabaco; e seu procurador José dos Santos, que foi o “testa de ferro” de Jerônimo Lobo Guimarães na segunda arrematação do contrato da dízima de Pernambuco e Paraíba, de 1728 a 1731.¹²³⁴

Os três teciam relações e conexões que iam além do que podemos capturar com essa investigação. Mas a rede de Jerônimo Lobo Guimarães era muito complexa e bem articulada comercialmente. Ele tentou, juntamente com seus “aliados”, criar diversas frentes para monopolizar a estrutura fiscal da Fazenda Real e conseguir otimizar os seus lucros comerciais. Não somente diante da lucratividade do comércio, mas também nas isenções e vantagens de ser contratador, de facilitar os despachos de seus aliados e cobrar com mais severidade de seus concorrentes. Ter o controle sobre os direitos alfandegários era estratégico. Ele tentou monopolizar os direitos de entrada dos vindos da Costa da Mina e de saída dos escravizados para as Minas Gerais utilizando o nome de Manuel Correia Bandeira. A Coroa chegou a essa conclusão na década de 1740.¹²³⁵

Jerônimo obteve o controle dos Portos de Pernambuco e Paraíba, em relação à dízima da Alfândega, de 1725 a 1731,¹²³⁶ e quando não pode mais arrematar o contrato, na segunda

¹²³² SALVADOR, João Paulo. *Uma revolução de escala? O impacto do estanco no comércio de tabaco brasileiro: (Lisboa, primeira metade do século XVIII)* In: *El tabaco y la esclavitud en la rearticulación imperial ibérica* (s. xv-xx) [en ligne]. Évora: Publicações do Cidehus, 2018 (généré le 06 mai 2019). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/cidehus/6141>>. ISBN: 9791036531132. DOI: 10.4000/ books. cidehus.6141. Agradeço a indicação de leitura a Gustavo Acioli.

¹²³³ Esse contrato foi arrematado por Jerônimo Lobo Guimarães, mas nunca de fato chegou a ser registrado nos livros dos contratos. Sendo sua administração inicial feita da forma vocal. Bahia, 12 de julho de 1748. Carta do provedor da Alfândega Domingos da Costa de Almeida ao rei D. João V informando sobre o preço da arrematação e o valor dos rendimentos dos direitos do contrato dos dez tostões arrematados por Manuel Correia Bandeira. AHU_ACL_CU_005, Cx. 95, D. 7594.

¹²³⁴ OLIVEIRA, Luanna. op. cit., 2016. Além de arrematar esses direitos ele também tinha o de 3\$500, do qual desistiu e o da nau guarda-costas conjuntamente a Jerônimo Lobo Guimarães.

¹²³⁵ AHU_ACL_CU_005, Cx. 95, D. 7594.

¹²³⁶ No contrato da dízima de Pernambuco e Paraíba ele aparece como contratador e o Jerônimo como fiador, mas na documentação de Pernambuco as autoridades lidam como sendo de Jerônimo Lobo Guimarães. Lisboa, 17 de março de 1727. Contrato da dízima das alfândegas das capitanias de Pernambuco e Paraíba, que se fez no Conselho Ultramarino; com José dos Santos, por tempo de 3 anos. AHU_ACL_CU_035, Cx. 2, D. 152. Para mais detalhes, consultar: OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos. op. cit. 2016. p. 108.

arrematação, utilizou-se de José dos Santos, que apareceu como procurador de Manuel Correia Bandeira, no Rio de Janeiro. Mas não só isso, José dos Santos vai arrematar os direitos da dízima na Bahia em 1737 e, por meio do contrato da dízima, vale-se da mesma estratégia utilizada por Jerônimo: de cobrar pelos escravos vindos nas naus das Índias, mas se utilizando do direito do contrato da dízima como argumento.¹²³⁷

O intrigante é que tanto Jerônimo Lobo Guimarães, quanto Manuel Correia Bandeira e José dos Santos, utilizaram-se das mesmas estratégias para conseguir lucrar ao máximo sobre os direitos da Fazenda Real, recorrendo às suas posições para ficarem isentos de pagar pelos danos ocasionados pelos contratos, lesando estrategicamente a Fazenda Real. No entanto, a Coroa se articulou, através de suas diversas autoridades, para diminuir os prejuízos dessas arrematações.

Identificamos, a partir desse capítulo, que os oficiais se comunicavam e apontavam ao Conselho Ultramarino os prejuízos de algumas arrematações e a necessidade de se averiguar e reduzir as condições dos contratos. Desse modo, todas as autoridades do Governo, Justiça e Fazenda, se uniram para tentar reduzir os danos causados por esses contratadores, os quais sofreram recorrentes processos de devassas e foram obrigados a arcar com os danos dos contratos. Todos os três foram sentenciados a pagar as dívidas à Fazenda Real, Jerônimo¹²³⁸ (já defunto), Manuel Bandeira¹²³⁹ e José dos Santos.¹²⁴⁰

Por isso, na década de 1730, a Coroa criou o instrumento dos formulários para arrematações dos contratos, onde as condições vinham pré-estabelecidas ainda no Reino e, as autoridades que realizavam suas arrematações, estavam proibidas de incluir novas condições nos contratos.¹²⁴¹ Os erros cometidos com as primeiras arrematações da rede de Jerônimo Lobo Guimarães foram sendo corrigidos pela própria administração fazendária.

¹²³⁷ Ant. 11 de dezembro de 1736. Requerimento do contratador dos dízimos da Alfândega da Bahia, José dos Santos ao rei [D. João V] solicitando provisão para o provedor-mor da Alfândega proceder a prisão sumária contra toda a pessoa que for sem licença a bordo dos Navios, que estiverem em descarga e que as catrajas, canoas que se acharem a bordo sejam queimadas. AHU_ACL_CU_005, Cx. 57, D. 4920.

¹²³⁸ Contrato da dízima de Pernambuco e Paraíba e outros problemas, seu fiador foi executado o qual acreditamos que fosse parente de sua mulher, morador na Cidade do Rio de Janeiro. AHU, CU, 005, Cx. 70, doc. 5867.

¹²³⁹ Executado por causa do contrato do tabaco do Rio de Janeiro. Ant. a novembro de 1730. Requerimento de Manuel Correia Bandeira, contratador do estanco do Tabaco do Rio de Janeiro, em que pede autorização para fazer citar o procurador da Fazenda do Conselho Ultramarino. AHU, RJ, Cx. 29, D. 6643-6644.

¹²⁴⁰ Por causa do contrato da dízima da Bahia 1737-1740. Ant. 18 de novembro de 1739. Parecer do Conselho Ultramarino sobre a diligência feita a José dos Santos contratador dos direitos dos navios soltos da dízima da alfândega da cidade da Bahia. AHU_ACL_CU_005, Cx. 66, D. 5636.

¹²⁴¹ Condições formulários. Voltar ao capítulo um, p. 30.

A jurisprudência criada pela experiência com essa tributação na Alfândega da Bahia serviu de base para a sua congênere pernambucana, através do contrato de José de Freitas Sacoto, em 1749. Esse contrato foi o primeiro de Pernambuco que continha, além da arrecadação dos direitos dos portos de Pernambuco e Paraíba, a arrecadação dos direitos de São Tomé e Príncipe.¹²⁴² Antes dele, apenas um contratador tinha executado seu contrato, que fora o grande comerciante da Praça do Recife, José Vaz Salgado, um dos homens mais ricos da Capitania. O qual arrematou esse mesmo contrato em 1735. Porém, nas suas condições, não eram incluídas as arrecadações dos direitos nas Ilhas, sendo apenas arrecadados os direitos que seguiam em direitura para os portos de Pernambuco.¹²⁴³

Nas palavras do provedor da Fazenda de Pernambuco, João do Rego Barros, em 1756:

[...] Nesta provedoria não há estilo, ou prática sobre a matéria de que trata o dito requerimento porque este contrato foi o primeiro que se arrematou no Conselho Ultramarino, com a condição de pertencer ao contratador os direitos dos escravos que vão despachar a Ilha de Príncipe, e São Tomé a imitação do que se pratica na cidade da Bahia e como nesta se pratique a cobrança dos direitos pela entrada dos navios na Alfândega sem respeito ao despacho da Ilha do Príncipe, ou São Tomé, onde indo por escala os pagão.¹²⁴⁴

Através das palavras do Provedor da Fazenda Real e Alfândega de Pernambuco, não resta dúvida de que se arrecadou na Aduana de Pernambuco, apenas por meio da entrada dos navios, sem ter conexão ou relevância com o que era arrecadado nas Ilhas até 1749, véspera do contrato de José de Freitas Sacoto. As conexões entre a Bahia e as Ilhas de São Tomé e Príncipe foram muito mais intensas do que as de Pernambuco.

A Alfândega de Pernambuco “imitava” a Alfândega da Bahia em relação aos contratos, mas também na forma de se tributar os escravizados. Os contratos dos direitos dos escravos na Bahia possuíam essa complexidade maior em sua arrecadação e a prática sobre essa tributação era da superintendência da Alfândega, como centro sobre as questões escravistas. Os problemas em torno dessa arrecadação eram mais compreendidos no Novo Mundo do que no Velho Continente.

Jerônimo Lobo Guimarães foi um homem do seu tempo, uma mente inquieta que demonstrou, através de seus questionamentos e solicitações em torno das condições dos contratos sobre os escravizados que entravam no Brasil, a forma de funcionamento plural que o sistema fiscal português tinha em torno dos impostos em território brasileiro. As brechas, não

¹²⁴² AHU_ACL_CU_015, Cx. 75, D. 6328.

¹²⁴³ Idem.

¹²⁴⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 75, D. 6328.

visíveis para a administração do Reino, eram facilmente encontradas pelos grandes comerciantes negreiros e pelos oficiais régios que atuavam na fiscalização. E foi diante de tais condições que se deu a negociação entre a Coroa e os comerciantes de grosso trato, contratadores das rendas reais, que só terminaram com o fim dos contratos sobre os escravizados, com o Marquês de Pombal, marcas de um Estado mais centralizador.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao fim deste trabalho conseguimos compreender como os direitos dos escravos eram cobrados no Porto do Recife, em associação às diversas partes que interligavam Pernambuco ao Império português. Identificamos como essa tributação funcionava no século XVII, através do quarto e vintena, evidenciando que o dinheiro proveniente da entrada dos escravizados no Brasil pode ter substituído as rendas dos *Assientos* após sua extinção e manteve diversas possessões portuguesas em África. Cogitamos que esses direitos retroalimentavam o famigerado comércio cujos rendimentos serviam para a manutenção do tráfico.

As marcas da escravidão e o detalhamento da Alfândega dos escravos foram descortinados em uma perspectiva de análise ainda pouco explorada, abrindo uma nova seara de estudos que podem desdobrar ainda mais os detalhes dessas transações entre as fazendas e os escravizados. Nesse universo, desenvolveu-se uma coisificação perversa, que transformava pessoas em mercadorias.

Em relação ao sistema fiscal português, existia uma racionalização por parte da Coroa em torno das rendas da Real Fazenda. As contas, por muito tempo, foram mais “soltas”, devido aos períodos de crises e de guerra. Mas, a partir da inclusão do sistema de contrato, em 1724, aos diversos direitos do Estado do Brasil, é nítida a retomada do controle dos gastos públicos e uma permanente e contínua centralização da Fazenda Real.

Porém, algumas práticas e os proprietários de ofícios da Fazenda Real atrapalharam na execução de uma centralização mais profunda na primeira metade do Setecentos. Tal efeito se dá no âmbito do Estado Português, na segunda metade do século XVIII, com as reformas pombalinas. Mas essa aceleração da centralidade só foi possível por conta das políticas de retomada dos gastos e dos rendimentos fiscais da Fazenda Real durante o período Joanino.

As querelas jurisdicionais criadas pelo rei, junto ao Conselho Ultramarino, permitiram que as contas e os problemas em torno da tributação emergissem através da documentação. Desse modo, os problemas em torno da arrecadação tornam-se a chave para compreender a lógica que regimentava os direitos que eram cobrados. A lógica fiscal foi montada, modificada e ressignificada, dependendo da conjuntura política e econômica vivida dentro e fora do Império. Essa lógica visava minimizar os prejuízos da Real Fazenda portuguesa nos três principais portos do Brasil e sua articulação com todo o Império.

Durante os anos dos contratos de Jerônimo Lobo Guimarães, de 1725 a 1727, os futuros contratadores dos direitos de entrada na Alfândega de Pernambuco seriam capitães de navios e

fariam as rotas Angola e Costa da Mina.¹²⁴⁵ Portanto, para adentrar nesse negócio, a expertise sobre esse comércio era essencial para reduzir os riscos e custos dessa empreitada. Tendo se tornado contratadores, sabiam de todas as etapas desse comércio, assim como a que detalhes atinar, quais os pontos que poderiam ser questionados e sabiam também como aumentar a lucratividade. Por exemplo, a estratégia do Jerônimo foi alargar a cobrança para todos os escravizados de diversas regiões, com exceção dos de Angola. Já a estratégia de José de Freitas Sacoto foi incluir em seu contrato os navios estrangeiros que tinham sua arrecadação dobrada pela Fazenda Real.

No fim do processo, as dívidas de Jerônimo Lobo Guimarães foram pagas através dos valores e conhecimentos adquiridos por ele. Um dos seus principais fiadores, Antônio Paes de Lemos, entrou em um longo processo e, por fim, pediu graça ao rei para isentá-lo do pagamento de outros valores (exceto os já efetuados, referentes ao contrato de 3\$500 réis, dos escravos vindos da Costa da Mina no Rio de Janeiro).

Em suma, na reunião do Conselho, os pedidos de Antônio Paes de Lemos foram atendidos e o presidente da reunião expôs que a matéria seria “de graça” por serem os fiadores “mais dignos que os rendeiros”. Enquanto o fiador da décima, Antônio Paes de Lemos, tentou de todas as formas liquidar suas dívidas junto à Fazenda Real, Jerônimo Lobo Guimarães procrastinou com todas elas até sua morte, sendo a liquidação feita através de tomadias e penhoras de seus bens e dos bens de seus aliados. Para os conselheiros, Jerônimo Lobo Guimarães era um homem safo, estratégico e sem dignidade.¹²⁴⁶

Constatamos, em dado momento, que, para poder compreender os meandros desse comércio com a Costa da Mina e sua navegação, precisaríamos compreender as instituições que fiscalizavam e tributavam os escravizados. Desta forma, os agentes atuantes nessas instituições foram chaves explicativas desse processo de tributação durante o comércio livre de Pernambuco. Frise-se que as proximidades entre Pernambuco e Bahia foram constantes e,

¹²⁴⁵ Bahia, 22 de agosto de 1726. Carta do provedor-mor da Fazenda Real do estado do Brasil, Bernardo de Sousa Estrela ao rei D. João V sobre o depoimento do escrivão das contas para que não se receba dinheiro algum proveniente do navio Laranja de que é capitão José Vaz Salgado. AHU_ACL_CU_005, Cx. 28, D. 2543. Itamaracá, 9 de julho de 1729. Carta do provedor da Fazenda Real de Itamaracá, João Lopes Vidal, ao rei D. João V, sobre a cobrança dos direitos reais dos escravos de Angola e Costa da Mina, que aportam na capitania. AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3474.

¹²⁴⁶ Lisboa, 7 de outubro de 1752. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre requerimento do fiador de Jerônimo Lobo Guimarães, Antônio Paes Lemos que por falecimento daquele, desejava saldar a dívida que o último tinha com a Fazenda Real, por causa de uns contratos que havia arrematado naquele Conselho. AHU_ACL_CU_035, Cx. 3, D. 290.

portanto, ambos se inter cruzam nas navegações, nas tributações, seja em Costas de Pernambuco e Bahia, seja na Costa da Mina, nas Ilhas ou nas mais partes do continente africano. Nossa pesquisa revela apenas uma pequena parte desse passado escravagista, e pode ser o início de uma nova forma de pensar a história fiscal: relacionando-a à História Social e colocando os agentes em consonância com as instituições. Só é possível compreender a complexidade do comércio de escravizados de Pernambuco se o inserirmos no contexto Atlântico, conjuntamente a outras praças do Estado do Brasil.

As especificidades de Pernambuco com a Provedoria e Alfândega sendo administradas por uma família da elite da terra não permitia que se discutisse detalhadamente esse comércio. É por meio das cartas trocadas entre governadores e autoridades fiscais da Capitania da Bahia e do Reino que essa realidade começa a se desnudar.

Deduzimos, com base nos contratos de Jerônimo Lobo Guimarães, que os investimentos em torno do comércio atlântico de escravos eram muito tentadores devido à quantidade de escravizados que adentravam nos principais portos do estado do Brasil. E que esses contratos arrematados foram criados com o intuito de monopolizar a arrecadação e aumentar a lucratividade do negócio, inflamado pelo ouro das Minas Gerais. Não obstante, esse ainda era um comércio arriscado, os problemas de guerras do *Daomé* na Costa da Mina, por exemplo, desestabilizaram as grandes investidas e conquistas que estavam acontecendo naquela Costa, como a construção das fortalezas, que haviam criado uma expectativa de aumento significativo desse comércio.

Além do fluxo grande dos cativos vindos da Costa da Mina, Jerônimo e sua rede buscavam incluir em sua arrecadação todos os cativos das mais variadas procedências, com exceção dos que vinham direto de Angola, que seguissem direto aos portos da Bahia e Rio de Janeiro, caso contrário, ele também queria ter os direitos. Esse grupo mercantil, porém, acreditou que seria capaz de convencer a Coroa a aceitar todas as suas condições, esquecendo-se das articulações dos oficiais régios do Governo, Fazenda e Justiça. Tais oficiais, quando necessário, organizavam-se em uma estratégia corporativa de proteção à Fazenda Real, para impedir danos significativos aos cofres da Coroa por terceiros – nesse caso, os contratadores.

Tanto é que existia certa tolerância nos lucros com o contrato desde que não houvesse déficit no montante oficialmente arrematado. E essa foi a grande questão do caso do Jerônimo Lobo Guimarães. Demonstramos no decorrer da nossa pesquisa que a estratégia do contratador

foi identificada pelas diversas autoridades de seu oficialato régio, que auxiliaram, inclusive, a Coroa a reduzir os problemas de interpretação criados propositalmente por Jerônimo Lobo Guimarães. Tal delação fez com que muitos de seus contratos não dessem os lucros esperados. Além disso, suas dívidas foram executadas para que servisse de lição aos outros comerciantes que quisessem se utilizar de uma “interpretação ao seu favor”. Acima dos contratos e do que mais fosse estipulado, estava a Coroa portuguesa e a manutenção de seu poder sobre o comércio, a tributação e a justiça de seus vassalos, sendo esses passíveis de serem punidos e julgados por Vossa Majestade.

Todos os documentos encontrados referentes ao Jerônimo Lobo Guimarães demonstram o quanto a comunicação política entre as autoridades dos diversos poderes do ultramar e do Reino se articularam para resolverem os problemas ocasionados com as primeiras arrematações dos contratos do Estado do Brasil. Inclusive, elas foram questionadas nos tribunais e evitaram mais danos aos cofres da Fazenda Real.

Em relação aos direitos dos cativos, não encontramos Jerônimo Lobo Guimarães envolvido nas arrematações, mas certamente ele e seus aliados continuaram comercializando gente. Porém, era mais seguro investir nos contratos da dízima, do tabaco e açúcar e fazendas. Ademais, localizamos Jerônimo, na década de 1730, com um quarto do contrato da dízima da Alfândega de Pernambuco e Paraíba, cujos lucros foram usados para pagar a dívida restante do primeiro contrato, de 3\$500 réis, da Bahia com a Coroa.

Talvez os prejuízos experienciados por Jerônimo Lobo Guimarães e sua rede tenham feito com que outros comerciantes tivessem receio de arrematar esses, além das conjunturas de guerra naquela Costa da Mina. Associado a isso, a Coroa intensificou o controle sobre a navegação, com o intuito de fiscalizar e punir mais severamente os descaminhos de ouro e tabaco.

Fato é que a Alfândega de Pernambuco foi administrada pela Provedoria da Fazenda Real durante toda a primeira metade do século XVIII. Essa administração fez com que a instituição não tivesse a mesma individualização de sua congênere no Estado do Brasil. A gestão da família Rego Barros, à frente das duas instituições fazendárias mais importantes da Capitania, ocasionou danos irreversíveis a curto prazo nas contas de Pernambuco que, na década de 1750, não tinha como assumir as próprias despesas. E, a longo prazo, uma lacuna salutar para os historiadores interessados no tema.

Além disso, a Alfândega de Pernambuco perdeu o controle fiscal sobre os escravizados com a criação da Mesa de Inspeção e sua nova jurisdição sobre os navios negreiros. Na década de 1750, ela sofreu com o desabastecimento de produtos na Capitania após o terremoto que destruiu Lisboa, em 1755, e para auxiliar na reconstrução da Alfândega de Lisboa, foi criado um imposto, o donativo sobre os produtos que entravam na Alfândega.

Foi então que se começou a discutir, nos altos escalões da Coroa, o que deveria ser feito para solucionar o déficit financeiro para Pernambuco. Nessa época, também se acreditava que as minas do Cariri talvez fossem aflorar um novo desenvolvimento para a região, assim como aconteceu na região das Minas Gerais no início do século. O comércio com a Costa da Mina foi, então, retomado, com o auxílio do controle da nova Mesa de Inspeção.

Lamentavelmente, as minas do Cariri não tiveram o mesmo potencial exploratório que as Minas do Rio de Janeiro, o que acabou deixando as autoridades régias metropolitanas preocupadas com o socorro a Pernambuco e, ao mesmo tempo, reconstruir os danos causados pelo terremoto. Eram novos tempos e o pensamento pombalino nas companhias de comércio já tinha sido experimentado pelo Estado do Maranhão e Grão Pará em 1755.

A solução de instalar uma companhia em Pernambuco e Paraíba foi organizada para suprir os déficits de Pernambuco que vivia a socorrer a Paraíba, como já expunha Mozart Vergetti (2005) em sua tese de doutorado, afirmando que a Capitania da Paraíba teria sofrido uma anexação informal à Capitania de Pernambuco, em 1724, com a dependência da dízima de Pernambuco.

Pernambuco não só socorria a Capitania da Paraíba, mas também as naus de comboio, o Ceará e o Rio grande do Norte. As contas estavam exauridas, para a manutenção da fiscalização da Ilha de Fernando de Noronha, era necessário recorrer ao dinheiro do contrato de Angola. Pernambuco não podia arcar com uma nau guarda-costas para seu território. Talvez essa falta de capacidade em gerir financeiramente sua Capitania tenha levado à imposição de instalar uma companhia monopolista nessa região, privatizando seu principal elo de comunicação com as diversas partes do império, seus portos e, consequentemente, reduzindo os direitos dessas alfândegas.

Iniciou-se, assim, um novo período para a história de Pernambuco, no qual a Alfândega reduziu seu quantitativo de despachantes, sendo agora representada apenas pela figura da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba. A Alfândega passou a atuar muito mais como um papel de fiscalização e punição aos delitos de contrabando. O que era um

comportamento residual das pessoas que insistiam em manter as diversas conexões existentes na primeira metade do século XVIII.

A Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, acabou por reduzir bruscamente a variedade de produtos que entravam na Capitania de Pernambuco, determinando, não somente o monopólio do porto, mas também de consumo dessa população que não aceitaria tão brandamente tal imposição.

Quem era acostumado a vestir tecidos finos e que vinham de várias partes do mundo, não ia querer usar os panos das fábricas reais da Coroa, que eram mais grosseiros, ou com avarias nos riscos. A propósito, compreender a interferência da instalação da Companhia sobre a Alfândega e, conseqüentemente, do consumo na Capitania é uma pretensão para pesquisas futuras.

Resta-nos, agora, refletir que a primeira metade do século XVIII foi um período de muitas mudanças e de diversas tentativas por parte da Coroa de reorganizar os tributos, a arrecadação e os gastos da Capitania. Porém, em vez de impor sobre seu Império essas questões, a Coroa responsabilizava terceiros (contratadores) pelo aumento da fiscalidade.

Essa era a estratégia da Coroa portuguesa e seu vice-reinado na Bahia para não ter um arrocho maior e evitar levantes. O ouro era, sem dúvida, o centro de maior controle fiscal pela monarquia portuguesa, no entanto, foram utilizados os contratadores para aumentar a fiscalidade dos outros direitos, que não eram estancos reais, e reorganizar as instituições alfandegárias, evitando, de fato, mais conflitos entre a Coroa e seus súditos.

Compreender que a Alfândega da primeira metade XVIII carregou consigo o controle e a tributação das fazendas importadas foi uma longa jornada para nós, iniciada em 2010, com incentivo do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC), quando buscamos informações sobre os produtos de luxo que adentravam o Porto do Recife. Trilhando o caminho da história do consumo, deparamo-nos com a história de uma instituição que pegou fogo no final do século XVIII, perdendo boa parte de sua documentação. Os documentos que sobreviveram foram parar nas águas do porto do Recife por um descuido das autoridades com os Arquivos de Pernambuco. E o nosso grande desafio foi como entender uma instituição sem possuir seus livros de registros?

A presente tese foi construída com base nos fragmentos do passado e de cartas trocadas entre as autoridades régias e os governadores, provedores, comerciantes e contratadores. Só foi possível entender a Alfândega das fazendas de Pernambuco através do Arquivo Histórico Ultramarino e dos avulsos de Pernambuco e Paraíba. No entanto, para se compreender a

Alfândega dos escravos existente na primeira metade do XVIII, foi preciso abrir o leque e ir além dos limites da Capitania. Chegamos, então, aos arquivos das capitanias da Bahia, do Rio de Janeiro, de Angola, da Costa da Mina, de Guiné, entre outros.

Por tal sorte, os caminhos para a compreensão da história foram complexos e exaustivos. No entanto, nada disso teria sido plausível se não tivéssemos a compreensão prévia da história da Alfândega das fazendas, pois sem esses dados não seria possível entender a fiscalização sobre os escravizados.

Nesse trabalho, coletamos, analisamos e discutimos a construção dos direitos sobre os cativos. Diante dos registros, constatamos que os valores poderiam variar, dependendo do “tipo” do escravizado e da sua origem e que essa tributação era controlada por várias instituições, como a Casa da Índia, as Provedorias, as Alfândegas, as Mesas de Inspeção e as Câmaras Ultramarinas. Com efeito, esse “pluralismo tributário” tornou ainda mais complexo o estudo do tema, pois, foi necessário considerar, além das leis, as ordens régias e os costumes de cobranças que geravam mudanças tributárias no século XVIII.

Nessa tese, objetivamos provar que existiu a construção das alíquotas tributárias sobre o comércio de escravos no Império português, e que esse sistema fiscal estava internamente conectado através de papéis, cadernos e marcas que buscavam impedir os descaminhos dos direitos régios. Porém, era um sistema flexível, moldável às conjunturas vividas pelo Império.

Desse modo, então, foi que apresentamos as conclusões possíveis para os nossos anos de pesquisas e estudo. Tal arremate, contudo, não visa a um encerramento do conteúdo, pois ainda há muito a ser descortinado. Precisamos, portanto, que jovens pesquisadores repensem o papel da história econômica dentro da sociedade do Antigo Regime, percebendo a possibilidade de, através dos números, reconstituir o passado e a lógica fiscal da Coroa portuguesa que incidia sobre o comércio Atlântico de escravizados. Na perspectiva do escravizado, os oficiais da Alfândega eram as primeiras pessoas a serem vistas, além da tripulação, após a longa travessia Atlântica. Era essa, portanto a primeira barreira encarada na entrada para o Novo Mundo, compulsoriamente.

FONTES

MANUSCRITAS

Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP)

- Coleção Ordens régias, 1711-1718
- Coleção Ordens Régias, 1717-1720.
- Coleção Ordens Régias, (1732-1737).

Arquivo da Universidade de Coimbra

- Códice 31, Disposições dos Governadores de Pernambuco, tomo 1, (1648-1699).
- Códice 32, Disposições dos Governadores de Pernambuco, tomo 2, (1700-1746).

Projeto Barão do Rio Branco.

Códices:

Arquivo Histórico Ultramarino, Códice 1269, Coleção Códice 2, Folha 23-25.

Arquivo Histórico Ultramarino_AHU_ACL_CU, Contratos reais, Códice. 1269.

Códice 1269, AHU, Coleção Códice 2, folha 0441.

Códice 1269, AHU, Coleção Códice 2, folha.0451.

Mapas dos contratos reais do Conselho Ultramarino (1641-1758). Arquivo Histórico Ultramarino_AHU_ACL_CU, Contratos reais, Códice. 1269. folha.23.

Arquivo Histórico Ultramarino_AHU_ACL_CU, Contratos reais, Códice. 1269. folha. 21.

Arquivo Histórico Ultramarino_AHU_ACL_CU, Contratos reais, Códice. 1269. p. 35.

Avulsos de Pernambuco

AHU_ACL_CU_015, Cx. 105, D. 8101.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 11, D. 1117.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 13, D. 1340.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 15, D. 1542.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 15, D. 1542.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 18, D. 1763.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 27, D. 2484.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2797.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2953.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3474.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3541.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 42, D. 3786.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 43, D. 3901.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 51, D. 4502.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 52, D. 4543.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 60, D. 5099.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 61, D. 5199.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 61, D. 5195.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 63, D. 5400.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 63, D.5400.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 66, D. 5557.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 66, D. 5557.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 66, D. 5636.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 75, D. 6328.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D, 6364.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 92, D. 7364.
AHU_AHU_ACL_CU_015, Cx. 34, D. 3102.
AHU-ACL-CU-015, Cx. 39, D. 3486.
AHU_ACL_015, Cx. 31, D.2865.
AHU_ACL_015, Cx. 34, D. 3160.
AHU_ACL_CU_015, Cx, 38, D. 3432.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 102, D. 7919.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 117, D. 8974.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 122, D. 9340.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 14, D. 1461.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 216, D. 14657.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 216, D. 14661.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 222, D.15005.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 23, D. 2143.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 27, D. 2455.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2848.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2863.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2865.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2927.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2953.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2971.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2979.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 34, D. 3102.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 36, D. 3289.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 38, D. 3432.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3477.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 40, D. 3645.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 42, D. 3792.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 44, D. 3984.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 46, D. 4136.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 46, D.4132.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 51, D. 4502.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 54, D. 4672.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 57, D. 4898.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 59, D. 5035.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 59, D. 5065.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 59, D. 5071.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 59, D. 5065.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 60, D. 5100.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 60, D. 5099.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 60, D. 5175.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 61, D.5216.
AHU_ACL_CU_015, Cx. 61, D. 5221.

AHU_ACL_CU_015, Cx. 63, D. 5357.
 AHU_ACL_CU_015, Cx. 66, D. 5557.
 AHU_ACL_CU_015, Cx. 66, D. 5561.
 AHU_ACL_CU_015, Cx. 68, d. 5714.
 AHU_ACL_CU_015, Cx. 68, d. 5714.
 AHU_ACL_CU_015, Cx. 69, D. 5838.
 AHU_ACL_CU_015, Cx. 71, D. 6001.
 AHU_ACL_CU_015, Cx. 75, D. 6328.
 AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6353.
 AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6389.
 AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6396.
 AHU_ACL_CU_015, Cx. 81, D. 6706.
 AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6867.
 AHU_ACL_CU_015, Cx.34, D.3102.
 AHU_ACL_CU_015, Cx.82, D.6867.
 AHU_ACL_CU_015, Cx.87, D.7129.

Arquivo Histórico Ultramarino (Avulsos da Paraíba):

AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D, 443.
 AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D. 469.
 AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D. 470.
 AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D. 492.
 AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D.431.
 AHU_ACL_CU_014, Cx. 6, D.494.
 AHU_ACL_CU_014, Cx. 7, D. 570.
 AHU_ACL_CU_014, Cx. 8, D. 665.
 AHU_ACL_CU_014, Cx. 9, D. 762
 AHU_ACL_CU_014, Cx.6, D. 491.
 AHU_ACL_CU_014, Cx.6, D.444.
 AHU_ACL_CU_014, Cx.6, D. 505.
 AHU_ACL_CU_014, Cx.6, D. 506.
 AHU_ACL_CU_014, Cx. 23, D. 1752.

Arquivo Histórico Ultramarino (Avulsos da Bahia):

AHU_ACL_CU_005, Cx. 10, D.832.
 AHU_ACL_CU_005, Cx. 11, D.943.
 AHU_ACL_CU_005, Cx. 114, D. 8928
 AHU_ACL_CU_005, Cx. 18, D. 1628.
 AHU_ACL_CU_005, Cx. 19, D. 1647.
 AHU_ACL_CU_005, Cx. 20, D. 1827.
 AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.
 AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.

AHU_ACL_CU_005, Cx. 30, D. 2712.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 33, D. 2982.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 45, D. 4022.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 70, D. 5892.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 147, D. 11291.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 147, D. 11291.
AHU_ACL_005, Cx. 117, D. 9180
AHU_ACL_CU_005, Cx.24, D.2214.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 114, D. 8928.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 20, D. 1753.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 24, D. 2177.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 29, D. 2600.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 33, D. 2982.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 5, doc. 606.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 70, D. 5867.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 87, D. 7116.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 9, D. 744.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 66, D. 5636.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 103, D. 8134.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 11, D.943.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 114, D. 8928.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 12, D. 984.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 14, D. 1219.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 20, D. 1753.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 20, D. 1827.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 22, D. 2029.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 23, D. 2109.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 24, D. 2177.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 27, D. 2441.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 28, D. 2539.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 28, D. 2543.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 30, D. 2712.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 40, D. 3646.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 45, D. 4022.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 5, doc. 606.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 70, D. 5892.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 8, D. 975.
AHU_ACL_CU_005, Cx. 87, D. 7116.

AHU_ACL_CU_005, Cx. 9, D. 744.
 AHU_ACL_CU_005, Cx. 95, D. 7594.
 AHU_ACL_CU_005, Cx.27, D.2505.
 AHU_ACL_CU_005, Cx.57, D. 4920.

Avulsos do Rio de Janeiro:

AHU_ACL_CU_017, Cx. 37, D. 3894 /AHU-Rio de Janeiro, Cx. 43, doc. 108.

AHU_Guiné

AHU_Guiné, Cx. 2, D. 130. <https://digitalq.ahu.arquivos.pt/viewer?id=1143832>
 Arquivo Histórico Ultramarino_AHU_CU_Contas de Cabo Verde e Guiné, Cód. 404. (1760-1807).
 AHU_CU_Cabo Verde, Cx. 10, D.919
 AHU_Consultas de Cabo Verde e São Tomé, Códice 478.

AHU_São Tomé

AHU- São Tomé, Cx. 8, D. 100.
 AHU_CU_São Tomé, Cx. 5, D. 565.
 AHU, São Tomé, cx. 7, D. 799.

Avulsos de Angola

Angola, 18 de abril de 1641. Consulta do Conselho da Fazenda ao rei [D. João IV] sobre a nomeação de pessoas para servir nos ofícios de escrivão da feitoria e marcador dos escravos de Angola, por tempo de seis anos, sendo candidatos Miguel Rodarte e Bento do Rego. Arquivo Histórico Ultramarino_Angola_AHU_ACL_CU_001, Cx. 3, D. 322.

Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano(APEJE)

Arquivo Público Jordão Emerenciano APEJE, Arquivo Permanente, setor de manuscrito. Ordens Régias.Vol.04. folhas 46V e 47.

Arquivo Público Jordão Emerenciano. APEJE, Arquivo Permanente, setor de manuscrito. Ordens Régias.Vol.04.

Arquivo Público Jordão Emerenciano. APEJE, Arquivo Permanente, setor de manuscrito. Ordens Régias.Vol.07.

APEJE, arquivo Permanente, Iconografia, Fac-similis.

Arquivo Público Jordão Emerenciano_Iconografia. Planta da Alfândega de Pernambuco, 1799.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Arquivo Nacional Torre do Tombo. Carta de Padrão de Tença de 12.000 réis anuais em sua vida com o Hábito da Ordem de Cristo, concedido a Jerônimo Lobo Guimarães. Cônjuge: Ana Teresa Sala. Registro Geral de Mercês, Mercês de D. João V, li. 13, f. 195 a f. 195v. Data 05/12/1721. Acessado em 08/01/2016. Às 12:53 In: <http://digitarq.arquivos.pt/details?id=1892032>

Alfândega de Funchal e Casa dos Contos- Ilha da madeira. In: <https://digitarq.arquivos.pt/viewer?id=4310301>

ANTT. Habilitação da Ordem de Cristo. Mç.87 np. 52; ANTT. Tribunal do Santo Ofício.

IMPRESSAS

Anais da Biblioteca Nacional

Anais da Biblioteca Nacional, ano 1906, p. 469.
 Anais da Biblioteca Nacional, 1906, p. 299-313.
 Anais de 1906.p. 299.
 Anais da Biblioteca Nacional, 1906, p. 303.
 Anais da Biblioteca Nacional, 1906, p. 468.
 Anais da Biblioteca Nacional, 1906, p. 315.
 Anais da Biblioteca Nacional, 1906, p.465-469.
 Anais da Biblioteca Nacional, 1904, pág. 264
 Anais da Biblioteca Nacional, 1906, p. 315.
 Anais da Biblioteca Nacional, p. 327.
 Anais da Biblioteca Nacional, 1906. P. 227.
 Anais da Biblioteca Nacional, 1906.p. 229.
 Anais da Biblioteca Nacional, 1906.p. 230.

Documentos Históricos da Biblioteca Nacional

Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_095. P. 170.
 Documentos históricos da biblioteca nacional, Edição per094536_097, p. 42.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_098. P. 74.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_098, p. 155.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, Per0904536_098. P. 171.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_099. P.64.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_099. P.12.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_099. P.65.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_099. P.66.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_099. P.67.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_099. P.68.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_099. P.69.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_099, p. 205-206.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_099, p. 244.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_099, p. 245.
 Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, Consultas do Conselho Ultramarino: as Capitanias do Norte(1728-1746). per094536_100. Folha 105.

Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, Consultas do Conselho Ultramarino: as Capitanias do Norte(1728-1746). per094536_100. Folha 106.

Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, Consultas do Conselho Ultramarino: as Capitanias do Norte(1728-1746). per094536_100. Folha 108.

Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_100, p. 104-109.

Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, per094536_100, p.156

Documentos Manuscritos da Biblioteca Nacional

ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. *Cathalogo das Reais Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco*, 1799.

Biblioteca Nacional, MS618 02: 0406 e 0407.

Biblioteca Nacional, [RELAÇÃO demonstrativa dos Rendimentos Reaes desta Capitania de Pernambuco, que forão arrematados e administrados desde o estabelecimento da respectiva Junta da Real Fazenda, até anno de 1803]. Pernambuco [Recife, PE]: [s.n.], [18--]. 122 p. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/cmc_ms618_14_05/cmc_ms618_14_05.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020. Pág. 18 e 19. http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=28019

Relação demonstrativa dos rendimentos reais desta Capitania de Pernambuco, que foram arrematados, e administrados desde o estabelecimento da respectiva Junta da Real Fazenda, até o ano de 1803.

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro.

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, fundo: Secretaria do Brasil. Códice 85, fundo 86. Registros de cartas e provisões, ordens régias e alvarás ao governador do Rio de Janeiro, provedor e juiz da Fazenda Real.

Fontes Digitais

ALBUQUERQUE, Francisco Bezerra Cavalcanti de. *Cathalogo das Reais Ordens existentes no arquivo da extinta Provedoria de Pernambuco*, 1799..

ARAUJO, José Paulo Figueiroa Nabuco. Coleção Cronologica Sistemática da Legislação de Fazenda no Império Brasileiro: Contendo chronologicamente a legislação, quase toda manuscrita para o Juízo dos Defuntos, ausentes, capelas e Resíduos, e entre ela os respectivos regimentos. V.1. 1831. F. 155. Acessado, em 13 de fevereiro de 2020. In: <https://play.google.com/books/reader?id=ziRVAAAACAAJ&hl=pt-PT&printsec=frontcover&pg=GBS.PA76>

SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da língua portugua*. Volume 2, 1789. Pág. 754. Acessado no dia 04/07/2018, In: <http://dicionarios.bbm.usp.br/pt-br/dicionario/2/tanga>.

REFERÊNCIAS

- ALENCASTRO, Luís Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.
- ANDRADE, Manuel Correia de. *Itamaracá, uma Capitania Frustrada*. Recife, FIDEM- Centro de Estudos de História e Cultura Municipal – CEHM, 1999.
- ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil*, terceira edição, Belo Horizonte: Itatiaia: Edusp, 1982.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *O Sexo Devoto: normatização e resistência feminina no Império Português XVI-XVIII*. Recife: Editora Universitária/UFPE, 2005.
- BARICKMAN, Bert J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no recôncavo (1780-1860)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.
- BERGAD, Laird W. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru, SP: EDUSC, 2004.
- BICALHO, Maria Fernanda. *A Cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.
- BICALHO, Maria Fernanda; FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- BOXER, Charles R. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. São Paulo, Companhia Editora Nacional/EDUSP, 1973.
- BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no Novo Mundo: do Barroco ao moderno, 1492-1800*. Rio de Janeiro: Record, 2003.
- BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário Portuguez e Latino – volume 1*. Biblioteca Brasiliana Guita e José Mindlin. Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br/en/dicionario/1/alf%C3%A2ndega>.
- BRAGA, Sylvia Maria(Cood.). *Aula patrimônio Alfândega e Madre de Deus*. Brasília, DF: IPHAN/ MONUMENTA, 2007. 74p.
- BOXER, Charles. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: companhia das Letras, 2008.
- BOXER, C. R. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*; tradução de Olivério de Oliveira Pinto. São Paulo: Editora Nacional, Ed. da Universidade de São Paulo. 1973.

CABRAL, Flavio José Gomes. COSTA, Robson (Org.). *História da escravidão em Pernambuco*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

CAMARINHAS, Nuno. *Juízes e administração da justiça no Antigo Regime: Portugal e o império colonial, séculos XVII e XVIII*. Ed. Fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

CANDIDO, Mariana. *An African slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland* e-book Kindle, posições

CARVALHO, Marcus J. M de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo Recife, 1822-1850*. Recife: Ed. Universitária da UFPE. 2002.

CARRARA, Angelo A. *Receitas e Despesas da Real Fazenda no Brasil: século XVII*. Juiz de Fora: Editora da UFJF, 2009. 209p.

CARRARA, Angelo Alves. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil, século XVIII: Minas Gerais, Bahia, Pernambuco*. Ed. UFJF, 2009.

CARRARA, Angelo Alves, CAVALCANTE, Paulo(Orgs.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, séculos XVIII: estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016. Um deles era oficial da Fazenda da Bahia.

CARRARA, Angelo. *Minas e Currais: produção rural e mercado interno de Minas Gerais (1674-1807)*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2007.

CARREIRA, Antônio. *As Companhias Pombalinas: de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença, 1982.

CARREIRA, António. *As Companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a costa africana e o nordeste brasileiro*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969.

CONCEIÇÃO, Fr. Claudio da. *Gabinete Histórico que a sua majestade fidelíssima o senhor rei...: Desde 1730 até 1745*. Tomo IX. Pág. 373, Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=aK82AAAAMAAJ&pg=PA371&lpg=PA371&dq=Pedro+Mascarenhas+Sandomil&source=bl&ots=c-LF8hRdtG&sig=RsInusyNzseQzOXcYqq_WfwQxcw&hl=pt-BR&sa=X&ei=7rlsVaT7LIe0ggSlyoDgCA&ved=0CC4Q6AEwBTgK#v=onepage&q=Pedro%20Mascarenhas%20Sandomil&f=false

COSTA, Pereira da F.A. *Anais Pernambucanos*, 1983, Vol. 1.

COSTA, Pereira da F.A. *Anais Pernambucanos*, 1983, Vol. 2.

COSTA, Pereira da F.A. *Anais Pernambucanos*, 1983, Vol. 3

COSTA, Pereira da F.A. *Anais Pernambucanos*, 1983, Vol. 4.

CURTIN, Philip. *The Atlantic slave trade: a census*. Madison/Milwaukee/London, The University Wisconsin Press, 1969.

DIAS, Thiago; MICHELI, Marco Volpini(Orgs.). *Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX*. 1. Ed. São Paulo: Alameda, 2020.

ELIAS, Norbert. *A sociedade dos indivíduos*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.

_____. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. Tradução de Ruy Jungmann. [v. 1.] Rio de Janeiro: Zahar, 1990.

_____. *O processo civilizador: formação do Estado e civilização*. Tradução de Ruy Jungmann. [v. 2.] Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

ELTIS, David; Richardson, David. *Atlas of the transatlantic Slave Trade*. New Haven & Londres: Yale University Press, 2010.

FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mocambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano*. Rio de Janeiro: Record, 1990.

FREYRE, Gilberto. *Casa – Grande e Senzala*. São Paulo: Global, 2004.

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

_____. (org.). *Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII a XIX*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005.

FRAGOSO, João Luís R. *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998.

_____.; BICALHO, Maria Fernanda & GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI – XVIII)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João, GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

FRAGOSO, João Fragoso; MONTEIRO, Nuno Gonçalves (Orgs.). *Um Reino e suas repúblicas no Atlântico: Comunicação políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Ed. Brasileira, 2017.

GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes. O cotidiano e as idéias de um moleiro perseguido pela Inquisição*. Tradução Maria Betânia Amoroso e José Paulo Paes. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

GRUZINSKI, Serge. *As quatro partes do mundo: história da mundialização*. Tradução: Mourão, Clénice Paes Barreto; SANTIAGO, Consuelo Fortes. Belo Horizonte: Ed. UFMG; São Paulo: Edusp, 2014.

HESPANHA, Antonio Manuel. *Imbecilias: As bem-aventuranças da inferioridade nas sociedades do Antigo Regime*. São Paulo: AnnaBlume, 2010.

IVO, Isnara Pereira. *Homens de Caminho: trânsito culturais, comércio e cores nos sertões da América portuguesa. Século XVIII. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2012.*

FERREIRA, Roquinaldo. *A Cross- Cultural Exchange in the Atlantic world: Angola and Brazil during the era of the slave trade*. New York: Cambridge University Press, 2012.

FIGUEIREDO, Luciano Raposo. *Uma Joia Perversa*. In: Marcas de escravos: listas de escravos emancipados vindos a bordo de navios negreiros, 1839-1841. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional/CNPq, 1990.

FOUCAULT, Michel. *Microfísica do poder*. 22. ed. Tradução por Roberto Machado. Rio de Janeiro: Graal, 2006.

FREYRE, Gilberto Freire. *Casa Grande e Senzala*. São Paulo: Global, 2004.

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: Ed: Unesp, 2014.

ELIAS, Norbert. *A sociedade dos indivíduos*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.

GODOY, José Eduardo Pimentel de. *As Alfândegas de Pernambuco*. Brasília. Ed. ESAF, 2002.

GODOY, José Eduardo Pimentel de. *Dicionário de História Tributária do Brasil*. Brasília. Ed. ESAF, 2002.

GUERRA, Flávio. *Uma Construção Portuguesa do século XVIII: Alfândega de Pernambuco*. Pref. De Marco Aurélio de Alcântara. Recife: Pool Editorial, 1983.

KLEIN, Herbert S. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto—SP, FUNPEC, 2004.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Ed. Fac-similada. São Paulo: Hucitec, Unicamp, 2000.

LARA, Silvia Hunold. *Fragmentos Setecentistas: escravidão, cultura e poder América portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

LARA, Silvia Hunold. *Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa*. in: ANDRÉS-GALLEGO, Jose (Coord). *Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*. Madrid: Fundación Histórica Tavera/Digibis/Fundación Hernando de Larramendi, 2000 (CD-Rom).

LAW, Robin. *The Slave Coast of West Africa 1550-1750: the impact of the atlantic slave trade on an African society*. Oxford, Oxford University Press, 1991.

_____. *Ouidah: the Social History of a West African Slaving „Port“, 1727- 1892.* Oxford, Ohio University Press, 2004.

LAW, Robim. *The Royal Company of England in West África, 1681-1698.* Oxford University Press, 1997.

LEITE, José Roberto Teixeira. *As Companhias das Índias e a porcelana chinesa de encomenda.* Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986.

LISANTE, Luis. *Negócios coloniais; uma correspondência comercial do Século XVIII Vol.1.*

LISANTE, Luis. *Negócios coloniais; uma correspondência comercial do Século XVIII Vol.2.*

LISANTE, Luis. *Negócios coloniais; uma correspondência comercial do Século XVIII Vol.3.*

LISANTE, Luis. *Negócios coloniais; uma correspondência comercial do Século XVIII Vol.4.*

LISANTE, Luis. *Negócios coloniais; uma correspondência comercial do Século XVIII Vol.5.*

LISBOA, Breno Almeida Vaz. *Uma das principais dos domínios de vossa majestade: poder e administração na capitania de Pernambuco durante o reinado de D. João V.* Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2019.

LOVEJOY, Paul. *A escravidão na África: uma história de suas transformações.* Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2002.

LOPES, Gustavo Acioli. *A Fênix e o Atlântico: A Capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1750).* São Paulo: Ed. Alameda. 2018.

CANDIDO, Mariana. *An African slaving Port and the Atlantic Word: Benguela and its Hinterland* e-book Kindle, posições 1186-1191.

MARQUES, A. H. de Oliveira. *História de Portugal.* Volume II. Lisboa: Palas Editores, 1984.

MATTOSO, José. (org.) *História de Portugal.* Editora Estampa. 2008. Volume 4, O Antigo Regime (1620-1807).

MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil.* Editora brasiliense, 1988. 2. Edição.

MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: Paradoxo do Iluminismo.* Tradução Antônio de Pádua Danesi. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

MEGIANI, Ana Paula Torres; PÉREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na Monarquia Hispânica(1580-1668).* São Paulo: Humanitas, 2014.

MELLO, Antônio Joaquim. *Biografia de João do Rego Barros.* Recife: Tipografia de Manoel Figueiroa de Faria e Filho, 1896.

MELLO, Evaldo Cabral de. *A educação pela guerra: Leituras cruzadas de história colonial.* São Paulo, Ed. Penguin Classics Companhia das Letras, 2014.

MELLO, Evaldo Cabral de. *A Fronda da dos Mazombos: nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715*. São Paulo. Ed: 34, 2003. 2 edição.

MELLO, José Antônio Gonçalves de. *Gente da Nação: cristãos-novos e judeus em Pernambuco, 1542-1654*. 2 edição, Recife, FUNDAJ, Ed. Massangana, 1996.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Tempo Dos Flamengos: Influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil*. Rio de Janeiro. Univer Cidade, 2001. 4ª edição.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Um Mascate e o Recife: A vida de Antônio Fernandes Matos no período de 1671-1701*. Recife. Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Três roteiros de penetração do território pernambucano: 1738 e 1802*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco/ Instituto de Ciência do Homem, 1966.

MENEZES, Jeannie da Silva. *Sem Embargo de Ser Femea: As Mulheres e um Estatuto Jurídico em Movimento no Século XVIII*. Jundiaí: Paco Editorial, 2013.

MENEZES, José Luiz da Mota. *Atlas Histórico Cartográfico do Recife*. Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, 1988.

MENEZES, Mozart Vergetti de. *Colonialismo em Ação: Fiscalidade, Economia e Sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. João Pessoa: Editora da UFPB, 2012.

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

MILLER, Joseph C. *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade. 1730-1830*. Madison, WI: University of Wisconsin Press, 1988.

NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. “*Letras de Risco*” e “*Carregações*” no comércio colonial da Bahia 1660-1730. Salvador, Cadernos CEB-UFBA, nº. 78, 1977.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

OLIVAL, Fernanda. *As ordens militares e o Estado moderno: Honra, mercê e venalidade (1641-1789)*. Lisboa: Estar, 2001.

ORLANDO, Arthur. *Porto e Cidade do Recife*. Pernambuco. Tipografia do Jornal do Recife, 1908.

PARÉS, Luís Nicolau. *A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*. Campinas, Editora da Unicamp, 2006.

PARES, Luis Nicolau. *O rei, o pai e a morte: A religião vodum na antiga costa dos escravos na África Ocidental*. São Paulo: Companhia das Letras, 2016.

PATTERSON, Orlando. *Escravidão e Morte Social: Um estudo comparativo*; tradução Fábio Duarte Joly. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 2008.

PORTO, José da Costa. *Estatuto das Vilas do Brasil Colonial*. Comissão Executiva do Quarto Centenário do Povoamento de Goiana. Recife, 1970.

PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. São Paulo, Hucitec, 1999.

REDIKER, Marcus. *O Navio negreiro: Uma história humana*. Tradução: Luciano Vieira Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

REIS, João José. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo, Companhia das Letras, 1991.

REIS, João José, Gomes, Flávio dos Santos & Carvalho, Marcus J. M. de. *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1823 - c. 1853)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2010.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola para o Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Fidalgos e filantropos: a Santa Casa da Misericórdia na Bahia: 1550-1750*. Brasília, UnB, 1981.

ROQUINALDO, Ferreira, *A Cross- Cultural Exchange in the Atlantic world: Angola and Brazil during the era of the slave trade*. New York: Cambridge University Press, 2012.

ROMERO, Adriana. *Corrupção e Poder no Brasil: Uma história, séculos XVI a XVIII*. Belo Horizonte: Ed. Autêntica, 2017.

SALGADO, Graça (coord.). *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*. 2.ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional/ Nova Fronteira, 1985.

SAMPAIO, Antonio C. J. de. *Na encruzilhada do Império: hierarquia sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650 – c. 1750)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2003.

SCHWARTZ, Stuart B. *Burocracia e Sociedade no Brasil Colonial*. Ed. Perspectiva, 1979.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*. São Paulo, Companhia das Letras, 1999.

SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas, Papirus, 2001.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Ser Nobre na Colônia*. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*. São Paulo, Companhia das Letras, 1999.

SMALLWOOD, Stephanie E. *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora*. Cambridge: Harvard University Press, 2007.

SIQUEIRA, Maria Isabel[...] (org).. *A colônia em perspectiva: pesquisas e análises sobre o Brasil (XVI-XIX)*. Paco: Judiaí, 2017.

SOARES, Mariza de Carvalho (org.). *Rotas atlânticas da diáspora africana: da baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói, EdUFF, 2007

SOUSA, Antonio Caetano de. *Historia Genealógica da Casa Real Portuguesa, Desde a sua origem até o presente...* Tomo XI. Lisboa pág. 912. Acessando no dia 02/06/2015, às 15:04min.

SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c.1654-c.1759)*. Recife, Ed. Universitária UFPE, 2012.

PAIVA, Eduardo França. *Escravidão e universo cultural na colônia: Minas Gerais, 1716-1789*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2ª ed. 2006.

PAIVA, Eduardo França. *Por uma História Cultural da Escravidão, da presença africana e das mestiçagens*. Revista de História e Estudos Culturais, v. 6, n. 3, ano VI, jul./ago./set. 2009.

PAIVA, Eduardo França. *Dar nome ao novo: uma história lexical das Américas portuguesa e espanhola, entre os séculos XVI e XVIII (as dinâmicas de mestiçagem e o mundo do trabalho)*. 2012. Tese de Professor Titular em História do Brasil apresentada ao Departamento de História da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2012.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2005.

SUBTIL, José. *O Governo da Fazenda e das Finanças (1750-1974)*. (S/d). p. 2

SUBRAHMANYAM, Sanjay. *O Império asiático português, 1500-1700: uma história política e económica*. Lisboa, Difel, 1993.

TEIXEIRA, Manuel C. *A Forma da cidade de origem portuguesa*, São Paulo: Editora UNESP: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002.

TREMOCEIRO, Paulo Manuel e MACHADO, Joaquim Abílio Ferreira. *Alfândegas de Lisboa*. Oficinas gráficas dos arquivos Nacional da Torre do Tombo.

VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos. Dos séculos XVII a XIX*, Corrupio, 1987.

VIANNA FILHO, Luís. *O negro na Bahia: (um ensaio clássico sobre a escravidão)*, 4ª ed. Salvador, EDUFBA/Fundação Gregório de Mattos, 2008.

WALLESTEIN, Immanuel. *O sistema mundial moderno: O mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750*. Vol II, Porto: Edições Afrontamento, 1974.

WOOD, John Russell. *Histórias do Atlântico Português*. São Paulo, Ed. Unesp: 2014.

DISSERTAÇÕES DE MESTRADO E TESES DE DOUTORADO

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. Mestrado em História pela UFPE, Recife, 1989.

ARAÚJO, Clara Farias de. *O trato dos homens de negócio de Pernambuco: metamorfoses nas hierarquias (1730-1780)*. Tese de Doutorado: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

ARAUJO, Luiz Antônio Silva. *Contratos e Tributos nas Minas Setecentistas: O estudo de um caso – João de Souza Lisboa (1745 – 1765)*. Niterói, 2002. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, 2002.

ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. *Em nome do Rei e dos Negócios: Direitos e Tributos Régios Minas Setecentista (1730-1789)*. Tese de (Doutorado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2008.

AZEVEDO, Beatriz Líbano Bastos. *O Negócio dos Contratos: Contratadores de Escravos na Primeira Metade do Século XVIII*. São Paulo, 2013. 170 págs. Dissertação (Mestrado em História Econômica da Universidade de São Paulo) USP, São Paulo. 2013.

BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. *Nas rotas que levam às minas: mercadores e homens de negócios da capitania de Pernambuco no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII*. Recife, 2012. Tese apresentada ao programa de pós graduação em História da UFPE.

CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *A Luta pela estruturação da Alfândega do Rio de Janeiro durante o governo de Aires de Saldanha de Albuquerque (1719-1725)*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2013. 186p. (dissertação de Mestrado em História Social da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro).

CARDOSO, Grazielle Cassimiro. *Normas e práticas da instituição alfandegária em tempos de mudança: Rio de Janeiro e Salvador, 1700-1733*. Tese de doutorado – Programa de pós-graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2020.

CARVALHO E SILVA, Clarissa Costa. *Nos labirintos da governança: a administração fazendária na capitania de Pernambuco (1755-1777)*. Dissertação(mestrado)- Universidade Federal de Pernambuco, Departamento de História. Recife, 2014.

CONTI, Paulo Fillipy de Souza. *A Casa das Qualidades, Pesos e Preços: A Mesa da Inspeção do Tabaco e Açúcar de Pernambuco (1752-1777)*. 2016. PPGH -UFPE.

DIAS, Érika S. de Almeida. *As pessoas mais distintas em qualidade e negócios: a Companhia de Comércio e as relações políticas entre Pernambuco e a Coroa no último quartel de Setecentos*. Tese de doutorado: Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2014

ARAÚJO, Clara Farias de. *O trato dos homens de negócio de Pernambuco: metamorfoses nas hierarquias (1730-1780)*. Tese de Doutorado: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

FERNANDES, Valter Lenine. *Império e colonização: alfândegas e tributação em Portugal e no Rio de Janeiro (1700-1750)*. 2019. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

JUNIOR, Paulo Cavalcante de Oliveira. *Negócios de Trapaça: Caminhos e descaminhos na América Portuguesa(1700-1750)*. São Paulo: Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. 2002.

LISBOA, Breno Almeida Vaz. *Uma elite em crise: a açucaroocracia de Pernambuco e a Câmara Municipal de Olinda nas primeiras décadas do século XVIII*, Recife, 2001. Dissertação. (Programa de Pós-graduação em História) UFPE, Recife. 2001.

LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: Tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco: (1654-1760)*. São Paulo: USP, 2008. Tese de Doutorado.

MEDEIROS, Maria do Céu. *Os Oratorianos de Pernambuco: Uma Congregação “A Serviço” do Estado Português*. Recife: UFPE, 1981. 285f. Dissertação apresentada ao Curso Mestrado em História da Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 1981.

MELO, Felipe Souza. *O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII*. Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de História. Área de concentração: História Econômica.

MENEZES, Mozart Vergetti de. *Colonialismo em ação: Fiscalismo, Economia e Sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. *A Mesa de Inspeção do Açúcar e Tabaco da Bahia, 1751-1808*. Programa de Pós-graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2016.

OLIVEIRA JUNIOR, Paulo Cavalcante de. *Negócios de trapaça: caminhos e descaminhos na América portuguesa (1700-1750)*. São Paulo. Tese de doutoramento da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2002. 2V.

OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura Dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco: História, Conflitos e Tributação no Porto do Recife (1711-1738)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016.

PEREIRA, José Neilton. *Além das Formas, a Bem dos Rostos: faces mestiças da produção cultural barroca recifense (1701-1789)*. 2009. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) - Universidade Federal Rural de Pernambuco. Recife. 232p.

RAMINELLI, Ronaldo José. *Nobrezas do Novo Mundo: Brasil e ultramar hispânico, séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c. 1678 – c. 1830)*. Rio de Janeiro: UFRJ, PPGHIS, 2005.

RIBEIRO, Renata Moreira. *A Alfândega do Rio de Janeiro no período pombalino (1750-1777)*. São Gonçalo: UERJ, 2012. 87p. Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Formação de Professores. São Gonçalo, 2013.

SÁ, Helena de Cassia Trindade de. *A alfândega do Rio de Janeiro: da União Ibérica ao fim da Guerra da Restauração (ca.1580-ca. 1668)*. Rio de Janeiro: UNIRIO, 2016.184f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro.

SÁ, Helena de Cassia Trindade de. *Economia, Fiscalidade e Comércio: A Alfândega do Rio de Janeiro (ca. 1750- ca.1808)*. Tese de doutorado em História – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO). Rio de Janeiro, 2021.

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 acadêmico) - Universidade Federal de Juiz de Fora, MG, 2014.

SANTOS, Josué Lopes dos. *Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII: articulações inter-regionais e internacionais*. Recife: UFRPE, 2013. 139 p. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2013.

SANTOS, Lincoln Marques. *O “Saber mandar com Modo” na América: a experiência administrativa d. Lourenço de Almeida em Pernambuco (1715-1718) e Minas Gerais (1721-1727)*. Universidade Federal Fluminense; dissertação de Mestrado, Niterói, 2009.

SILVA, Henrique Nelson. *Trabalhadores de São José: Artesãos do Recife no século XVIII*. Recife, 2010. 216 págs. Dissertação (mestrado) Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-graduação em História, 2010.

SILVA, Poliana Priscila da. *Nos Bastidores da Arrematação: A atuação dos homens de negócio nas arrematações dos principais contratos régios da capitania de Pernambuco*. Tese de doutorado. Programa de Pós-graduação em História UFPE. Recife, 2020.

Silva, Wildson Félix Roque da. *Capitaneando em rotas atlânticas: Atuação dos capitães de navio nas fainas do comércio negro, Pernambuco, século XVIII*. 2020.

SIMIS, Tereza Cristina. *Convento dos Oratorianos de São Filipe Néri: Leituras arqueológicas de um convento que virou shopping em Recife-PE*. Recife, 2005. 122 págs. Dissertação de (Mestrado), Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-graduação em Arqueologia – Conservação do Patrimônio da UFPE.

SOUZA, George Félix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder en el Brasil colonial: la Cámara Municipal de Recife (1710-1822)*. Tese de doutorado na Universidad de Salamaca, 2007.

SOUZA, Jéssica Rocha de. *Nas rotas dos Sertões: comércio interno e contrabando entre as Capitânicas de Pernambuco e Bahia (1759-1780)*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

SOUZA, Daniele Santos de. *Entre o “serviço da casa” e o “ganho”*: escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII, Dissertação de mestrado em História Social, UFBA, Salvador, 2010.

STABEM, Ana Emilia. *Negócio dos escravos*: O comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759). Dissertação apresentada na pós-graduação em História da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2008.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*, Dissertação de mestrado em História Social, UFRJ, 2005.

_____. *A cidade de Salvador*: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c.1800), Tese de doutorado em História Social, UFRJ, 2009.

RIBEIRO, Renata Moreira. *A Alfândega do Rio de Janeiro no período pombalino (1750-1777)*. São Gonçalo: UERJ, 2012. 87p. Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Formação de Professores. São Gonçalo, 2013.

ARTIGOS E COMUNICAÇÕES EM CONGRESSOS

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Fazenda Real de Pernambuco*: Família, comércio e poder entre os séculos XVII e XVIII. Pág. 19-42. Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano. Dossiê Jurisdições da América Portuguesa. N. 71, Recife, Pernambuco.

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Histórias de gente sem qualidade*: mulheres de cor na capitania de Pernambuco no século XVIII. In: Cabral, Flavio José Gomes. Costa, Robson (Org.). *História da escravidão em Pernambuco*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Rotas Atlânticas*: O comércio de escravos em Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724 – c.1752). Dossiê Escravidão e Liberdade na Diáspora Atlântica. São Paulo, v. 37, 2018.

ALVES, Jorge Fernandes. *As Alfândegas e o Corpo do Comércio Portuense*. In: *Metamorfose de um lugar: De Alfândega Nova a Museu dos Transportes e Comunicações*.p.70 [Porto]: Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações, 2006. - 197 p.: il.; 24 cm.

ANDRADE, Álvaro Pereira de. *História e contabilidade - Diálogos possíveis*: o caso da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba – 1759-1775. v. I, Tese de Doutorado: Programa de pós-graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, Recife: 2013.

ANTONY, Philomena Sequeira. *A Bahia como escala intermediária: Elos visíveis e Invisíveis*. In: *Relações Intracoloniais Goa-Bahia(1675-1825)*. Brasília, 2013. Ed. Fundação Alexandre Gusmão.pág.185. Acessado: http://funag.gov.br/loja/download/1027-Relacoes_Intracoloniais_Goa-Bahia_1675-1825.pdf

ARAÚJO, Luiz Antônio Silva. *Dízima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico*. Pág. 99. In: CARRARA, Angelo Alves, CAVALCANTE, Paulo(Orgs.). *Alfândegas do Brasil*: Rio de

Janeiro e Salvador, séculos XVIII: estudos de administração fazendária. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016.

ARRAES, Esdras. *Rio dos Currais: paisagem material e rede urbana do rio São Francisco nas capitanias da Bahia e Pernambuco*. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. V. 21. N.2. p. 47-77. Jul.- dez. 2013.

BARBOSA, Virgínia (Org.) *Governadores e Presidentes da Província de Pernambuco* (Colônia e Império). Pesquisa Escolar On-Line, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>.

CARVALHO, Marcus J. M. de Carvalho; Albuquerque, Aline Emanuelle De Biase. *Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831*. Almanack. Guarulhos, n.12, p.44-65. Acessado em 20 de março de 2019, In: <http://www.scielo.br/pdf/alm/n12/2236-4633-alm-12-00044.pdf>.

CARVALHO, Marcus J. M. de. *O Desembarque nas praias: O funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831*. Revista de História. São Paulo, n. 167, p. 223-260, Julho/ Dezembro 2012. Acessado em 15 de dezembro de 2019, às 18h : www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/49091/53166

CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de; CADENA, Paulo Henrique Fontes. *A Política como “Arte de Matar a Vergonha”*: O Desembarque de Sirinhaém em 1855 e os últimos anos do tráfico para o Brasil. Revista Topoi. Rio de Janeiro, v. 20, n. 42.

CASTRO, Eugenio de. *O “porto de Pernambuco” e O porto do “Rio de Pernambuco” em 1530: Um aspecto clássico da navegação quinhentista*. Revista do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambuco. Ns. 135 a 142, Vol. XXIX. Pernambuco, 1930.

CAVALCANTE, Paulo. *Por Baixo dos Panos*. Revista de História. p. 4. Encontrado: www.revistadehistoria.com.br/secao/capa/por-baixo-dos-panos

CAVALCANTI, Nireu Oliveira. *O comércio de escravos novos no Rio setecentista*. In: Florentino, Manolo (Org.). *Tráfico, Cativo e Liberdade*. Rio de Janeiro, séculos XVIII-XIX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

CORZO, Gabino La Rosa. *La Carimba: o marca de fuego*. <http://www.cubaarqueologica.org/document/ahlarosa12.pdf>

CUNHA, Mafalda Soares da. *Redes sociais e decisão política no recrutamento dos governantes das conquistas, 1580-1640*. In: FRAGOSO, João e GOUVÊA, M. F. (orgs.) *Na Trama das Redes: política e negócio no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

DUPLESSIS, Robert. *Mercadorias Globais, consumidores locais: têxteis no Mundo Atlântico nos séculos XVII e XVIII*. Afro-Ásia 41 (2010), 9-55.

ELLIS, Myriam. *Comerciantes e contratadores do passado colonial: Uma hipótese de Trabalho*. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, n. 24, ano 1982. In: <http://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/69710>, Acessado em 27/11/2015, às 16:51 min.

FERNANDES, Valter Lenine. *O Império português e a Alfândega no espaço urbano da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro (1726)*. In: Revista História e História. Campinas (São Paulo), janeiro, 2009.

FERNANDES, Valter Lenine. *Política e Administração no Império Português: o caso dos contratos da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro (1728-1743)*. XIII Encontro de História ANPUH-Rio. 2008.

FERREIRA, Lúcio Menezes; CORZO, Gabino La Rosa. *Símbolo não escolhido: arqueologia das marcas a ferro em escravos de Cuba*. Págs. 129-148. In: AGOSTINI, Camila (Org.). *Objetos da Escravidão: abordagens sobre a cultura material da escravidão e seu legado*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013. 1º edição.

FERREIRA, Roquinaldo. *A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (ca. 1637-ca. 1700)*. Varia História [online]. 2010, v. 26, n. 44.

FILHO, Heitor Pinto de Moura. *Escravos em Pernambuco, 1560-1872*. Ensaio de reconstituição macrodemográfica. In: <http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/viewFile/1777/1736> dia 30 de 10 de 2019.

FIORAVANTI, Carlos. *Além do butim: Reinos europeus apoiavam os ataques de corsários à costa brasileira como forma de contestar a divisão do Novo Mundo por Portugal e Espanha*. In: <http://revistapesquisa.fapesp.br/2015/01/19/alem-do-butim/> . Revista FAPESP, Ed.227, Jan 2015.

GOUVÊA, Maria de Fátima. *Redes governativas portuguesas e centralidades régias no mundo português, c.1680-1730*. In: FRAGOSO, João e GOUVÊA, M. F. (orgs.) Na Trama das Redes: política e negócio no império português, séculos XVI-XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 119.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. “*O fidalgo-mercador: Francisco Pinheiro*” e o negócio da carne humana”, 1707-1715. 2005. <http://hdl.handle.net/10400.1/7120>

GUINZBURG, Carlo. *Raízes de um paradigma indiciário*. In: Mitos, Emblemas e Sinais – morfologia e história. São Paulo: Cia das Letras, 1991.

HESPANHA, António Manuel. “*A constituição do Império português. Revisão de alguns enviesamentos correntes*”. In: FRAGOSO, João, BICALHO, Maria Fernanda, GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). O Antigo Regime nos Trópicos: A Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, pp. 163-188.

HESPANHA, António Manuel. *Fazer um império com palavras*. In: XAVIER, Ângela Barreto; SILVA, Cristina Nogueira. O governo dos outros: poder e diferenças no império português. Lisboa: ICS. Imprensa de Ciências Sociais, 2016.

LARA, Silvia Hunold. *Biografia de Mahommah G. Baquaquá*. Universidade Estadual de Campinas.

LAW, Robin. *The Slave Coast of West Africa 1550-1750: The impact of the Atlantic slave trade on the African Society*. (Oxford Studies in African Affairs.) Xii, 376 pp. Oxford: Clarendon Press, 1991.

LEONOR, Freire Costa. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002.

LEVI, Giovanni. *O Trabalho do historiador: pesquisar, resumir, comunicar*. Revista Tempo, Volume 20, 2014. Acessado em 29/07/2015, às 11:05. In: http://www.scielo.br/pdf/tem/v20/pt_1413-7704-tem-20-20143606.pdf

LOPES, Gustavo Acioli e Menz, Maximiliano M. *Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII)*. Revista Brasileira de História [online]. 2019, v. 39, n. 80.

LOPES, Gustavo Acioli. *O tráfico lisboeta de escravos na Costa da Mina (1676-1730)*. Anais ABPHE.

LOPES, Gustavo Acioli; MENZ, Maximiliano M. *Resgate e Mercadorias: Uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)*. Afro-Ásia, n. 37, 2008.

LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África: Uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002

MARQUES, Teresa Cristina. *José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII*. Textos de História, v. 15, n. 1/2, Brasília, 2007.

MARTINS, Ricardo Vieira; FIGUEIRAS, Carlos Alberto Lombardi. *A Invasão Francesa ao Rio de Janeiro em 1711 sob a análise da Cartografia Histórica*, I Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, 2011. Acessado em 26/06/2015, às 10:28min. In: https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio/MARTINS_RICARDO_V_E_FILGUEIRAS_CARLOS_ALBERTO_L.pdf

MELLO, Evaldo Cabral de. *“A briga dos Nêris”* Revista Estudos Avançados. Vol. 8. Número 20. São Paulo. Jan/Abr, 1994.

MELLO, Evaldo Cabral de. *A Aparição da sumaca*(2). In: MELLO, Evaldo Cabral de. Um imenso Portugal: História e historiografia. São Paulo: Ed. 34, 2002.

MELLO, Evaldo Cabral de. *Uma Nova Lusitânia*. In: MOTA, Carlos Guilherme (org.) Viagem incompleta. A experiência brasileira. (1500-2000). Formação histórica. São Paulo: editora SENAC, 2000.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Os Livros das Saídas das Urcas do Porto do Recife, 1595-1605*. In: Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano. Vol. LVIII. – Recife, 1993.

MELLO, Sebastião José de Carvalho. *Escritos Econômicos de Londres (1741-1742)*. Notas de José Barreto. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1986.

MENEZES, José Luiz Mota. “*A Cidade do Recife - Urbanismo Lusitano e Holandês*”. Pág.213. In: ANDRADE, Manuel. C. de, FERNANDES, Eliane M., CAVALCANTI, Sandra M. (Orgs.). *Tempos dos flamengos & outros tempos*. Brasília: CNPq, Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana, 1999.

MENEZES, Mozart Vergetti de. *Colonialismo em ação: Fiscalismo, Economia e Sociedade na Capitania da Paraíba(1647-1755)*. João Pessoa: Ed. da UFPB, 2012.

MENEZES, Mozart Vergetti. *Na linha do tráfico: notas sobre o ingresso de escravos africanos na Paraíba*. Comunicação.

MENZ, Maximiliano M. *A Companhia de Pernambuco e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola(1759-1775/80)*. Afro-Ásia, n.28, 2013.p.45-76.

MENZ, Maximiliano M. *As “geometrias” do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em angola (1796-1807)* Revista de História, núm. 166, jan -jun, 2012, pp. 185-222 Universidade de São Paulo São Paulo, Brasil.

MENZ, Maximiliano M. *Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: a trajetória de um grande traficante de Lisboa*. Tempo [online]. 2017.

MILLER, Joseph C. *A Economia Política do tráfico angolano de escravos no século XVIII*. In: PANTOJA, Selma, SARAIVA, José Flávio Sombra (Orgs). *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo F. *Trajetórias sociais e governo das conquistas: Notas preliminares sobre os vice-reis e governadores-gerais do Brasil e da Índia nos séculos XVII e XVIII*. In: BICALHO, Maria Fernanda; FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos trópicos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo Freitas. *A Consolidação da Dinastia de Bragança e o Apogeu do Portugal Barroco*. Pág 136. História de Portugal. Acessado In: http://issuu.com/wantbooksforall/docs/historia_de_portugal_jos_tengar_no_dia_10/06/2015,

NADER, Hylo. *A Alfândega da cidade do Salvador Bahia de Todos os Santos: da criação ao primeiro contrato a dízima no Setecentos (1549-1722)*. P. 347-357. In: DIAS, Thiago; MICHELI, Marco Volpini(Orgs.). *Portos Coloniais: Estudos de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX*. 1. Ed. São Paulo: Alameda, 2020.

NASCIMENTO, Rômulo Xavier. “*E agora Nassau?*”: Discussão sobre abastecimento e o sistema escravista no centro da estratégia sul-atlântica batava. In: CABRAL. Flavio José Gomes; COSTA, Robson. *História da Escravidão em Pernambuco*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

NAZARETH, J.M. do Carmo. *No Governo do vice-rei Conde de Sodomil*., Revista da Comissão Archeologica da Índia Portuguesa, Vol. V06-05, jun, 1909, 71 págs. Acessado In: <http://memoria-africa.ua.pt/Library/ShowImage.aspx?q=/OP/OP-V06-N05-N06&p=15>

OSÓRIO, Helen. “*As elites econômicas e a arrematação dos contratos reais: o exemplo do Rio Grande do Sul (século XVIII)*”. In: FRAGOSO, João, BICALHO, Maria Fernanda, GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: A Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

PEDREIRA, Jorge M. *Tratos e contratos: actividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa (1755-1822)*. In: *Revista Análise Social*, v. XXXI, Lisboa, 1996.

PEREIRA, José Geraldo. *Provedores da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco*. O caso do provedor João do Rego Barros (1675-1697). In: Cruz, Maria Leonor García da, coord. - *Estudos sobre Fazenda Pública*. Lisboa, Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2014.

PIJNING, Ernest. *Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII*. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 21, nº 42, 2001.

PUNTONI, Pedro. *A Provedoria-mor: fiscalidade e poder no Brasil colonial*. MEGIANI, Ana Paula Torres; PÉREZ, José Manuel Santos; SILVA, Kalina Vanderlei. *O Brasil na Monarquia Hispânica (1580-1668)*. São Paulo: Humanitas, 2014.

ROSAL, Miguel Á. *Carimba. La marcas de los esclavos em el Buenos Aires colonial*. *Estudios Historicos- CDHRPyB- Ano V*, Julho 2013. N. 10- ISSN: 1685317. Uruguay.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. “*Centros e Periferias no Mundo Luso-Brasileiro (1500-1808)*”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol.18, nº 36, 1998.

SALLES, Hyllo Nader de Araújo. *Negócios numa inflexão conjuntural: a dízima na Alfândega na Bahia e no Rio de Janeiro, 1699-1731*. IV Conferência Internacional de História Econômica e VI Encontro de Pós-graduação em História Econômica. Associação Brasileira de História Econômica, USP, 2012. Ver em : www.cihe.fflch.usp.br/.../Hyllo%20Nader%20de%20Araújo%20Salles

SALLES, Wesley Dartagnan. *Lei das arqueações de 1684: Por uma nova interpretação*. Oficina do Historiador, Porto Alegre, EDIPUCRS, v.4, n.2, dezembro-2011. Págs: 75-95. In: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/oficinadohistoriador/article/view/8981/7297> acessado no dia 16/12/2019 às 19:24

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750)*. In: FRAGOSO, João, BICALHO, Maria Fernanda, GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: A Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, pp. 73-105.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Os homens de negócio e a coroa na construção das hierarquias sociais: o Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII*. In: FRAGOSO, João, GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *Na trama das redes: política e negócios no império português, (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

SILVA JÚNIOR, Carlos. *Mapeando o tráfico transatlântico de escravos*. Revista Afro-Ásia, número 45, 2012.

SILVA, Daniel Domingues Barros da. “O tráfico Transatlântico de Escravos de Pernambuco (1576-1851): notas de pesquisa”. Anais do VI Congresso da ABPHE. Registro, RJ: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2005, p. 4. Acessado, em 31 de janeiro de 2020, às 11:07 : www.abphe.org.br/arquivos/daniel-b-domingues-silva.pdf

SILVA, Filipa Ribeiro da. *O Tráfico de escravos para o Portugal Setecentista: uma visão a partir de “despacho dos negros da Índia, de Cacheo e de Angola” na Casa da Índia de Lisboa*. Revista Saeculum. Revista de História, n. 29. João Pessoa, jul/dez. 2013.

SILVA, Filipa Ribeiro da. *Transferring European Fiscal System Overseas: A Comparison between the Portuguese Home and Colonial Fiscal Systems*. p. 547. In: *Fiscal Systems in the European Economy from the 13th to the 18th centuries*, edited by Simonetta Cavazziocci (Firenze: Firenze University Press, 2008).

SILVA, Francisco Ribeiro da. *Alfândegas lusas em finais de Setecentos: fiscalidade e funcionamento*. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8057.pdf>> Acessado em 21/02/2015.)

SILVA, Gian Carlo de Melo. *Na Cor da Pele, o Negro: Escravidão, mestiçagem e sociedade no Recife Colonial*. Maceió: EDUFAL, 2018.

SOARES, Mariza de Carvalho. *Mina, Angola e Guiné: Nomes d’África no Rio de Janeiro Setecentista*. Revista Tempo, Vol. 3, n. 6, dez de 1998.

Sobre a database do Slave Voyages, pode ser acessada através do link: <https://www.slavevoyages.org/>

SOUZA, L. N. De. (2017). *Conflitos e interesses atlânticos na capitania de Angola: o governo de João Fernandes Vieira, 1658 a 1661*. Sankofa (São Paulo), 10(19), 146-169.

STUMPF, Roberta Giannubilo. *Os provimentos de ofícios a questão da propriedade no Antigo Regime português*. Revista Topoi, Rio de Janeiro, v. 15, n. 29, p. 612-634. Jul./dez. 2014.

SUBTIL, José. *Governo e Administração*. Pág. 172. In: MATTOSO, José. (org.) *História de Portugal*. Editora Estampa. Ano? Volume 4, O Antigo Regime (1620-1807).

SUBTIL, José. *O Governo da Fazenda e das Finanças (1750-1974)*. (S/d).

SUBTIL, José. *Terremoto Político (1755-1759): Portugal Aflito e Conturbado*. In: ROLLO, Maria Fernanda; BUESCU, Ana Isabel; CARDIM, Pedro. *História e ciência da catástrofe: 250º aniversário do terramoto de 1755/ XV Curso de Verão do IHC da FCSH-UNL*. Lisboa: Edições Colibri, 2007. P. 155-186.

TAUNAY, Afonso D’Escragnole. *Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil Colonial*. In: SILVA, Leonardo Dantas. (org) *Estudos sobre escravidão negra 1*. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1988.

WOOD, A. J. R. *Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808*. Rev. bras. Hist., São Paulo, v. 18, n. 36, p. 187-250, 1998.

XAVIER, Ângela Barreto; HESPANHA, Antônio Manuel. *As redes clientelares*. In: José Mattoso (Dir.). História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807). Volume coordenado por Antônio Manuel Hespanha. Lisboa: Estampa. 1993. V. 4, pp. 380-393.