

FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA
INSTITUTO DE ESTUDOS HISTÓRICOS DR. ANTÓNIO DE VASCONCELOS

Revista Portuguesa de História

TOMO IX



COIMBRA / 1960

A Capitania da Baía

(Continuação)

PARTE III

Comércio e Transporte

/CAPÍTULO I

A Companhia Geral do Comércio do Brasil e a política económica da metrópole em relação à colónia. O abastecimento de víveres à Baía.

Não pode compreender-se a colonização brasileira, no sentido mais lato do conceito, durante toda a Segunda metade do século XVII, sem esta Companhia. Com efeito, ela esteve, de 1649 a 17120, da sua instituição à sua extinção, estreitamente ligada à vida económica e política da colónia.

O século XVI viu surgir companhias de comércio e colonização, se por «colonização» entendermos a pura e simples exploração colonial que não recorra propriamente à utilização de colonos: a Companhia das índias Orientais, instituída na Inglaterra nos fins deste século (1699), e que possuía o monopólio do comércio indiano por 15 anos, poderes sobre as terras de que se assenhoreasse e muitos mais favores que a toda poderosa Rainha Isabel lhe concedeu; a Companhia do Canadá e da Acádia, que os franceses fundaram na mesma época (1599), com o fim, sobretudo, da colonização do Canadá.

Mas foi no século XVII que este modo de exploração das possessões transmarinhas se desenvolveu. Basta que nomeemos as companhias que maior projecção tiveram na nossa vida económica e política: a das índias Orientais, criada pelos neerlandeses em 1602, justamente quando lutavam contra as duas coroas ibéricas reunidas. Escusado é dizer que a luta era, além de política, comercial. E a Companhia das índias Ocidentais, fundada em 1621, também pelos holandeses e que visava os mesmos fins da precedente. Foi, como se sabe, esta última que levou a efeito a conquista de Pernambuco em 1630, servindo de pretexto a guerra com a Espanha, extensiva a Portugal pela sua situação política.

Ora, o ataque contínuo das armadas batavas e outras aos navios comerciais portugueses levou os nossos economistas à criação da Companhia do Comércio do Brasil. O P.^e Antonio Vieira influiu não pouco para a sua fundação. O comércio brasílico ia de .progresso em progresso. Não era decerto a metrópole—ou o Governo—, a braços com a luta desigual e longa com a Espanha, que poderia defender eficientemente esse comércio. Além disso, era notório o êxito financeiro das companhias estrangeiras. Estes factos presidiram à fundação, em 1649, da Junta do Comércio — nome por que aparece designada nos documentos e publicações da 'época a Companhia — pela qual, afinal, Portugal se integrou na política colonial do tempo, pelo que toca ao económico ou a alguns dos seus aspectos. Pelo alvará de 10 de Março de 1649, D. João IV aprovou os estatutos do novo organismo (¹).

Oaí para diante, a Companhia, na medida que lhe foi possível, passou a defender o comércio brasileiro e a coordenar os esforços individuais.

Não foi somente no interesse do comércio da colónia com o Reino que se fundou a Junta do Comércio. Numa época em que o resisuigimentlo económico -de 'Pctftugail preocupava os governantes, sem dúvida que o comércio devia ser o fim essencial a que visava o novo lorgianisimio. De tresito, ia sua dieisigniação bem o justifica. Nio entanto, hiavia cuitro, ide não somenos importancia, ie, nio fundo, relacionado aom laqueie: combate aio domínio holandês no Niordesite 'brasílico, aiinda qule veladaimielmte. Com efeito, sabe-se qule a Junlta influiu grandemente na derrocada daquele domínio.

A Companhia devia durar 20 anos, porém prorrogáveis se o desejassem os accionistas. Entre estes havia cristãos novos, isto é, judeus portugueses refugiados na Holanda, mas que, todavia, mantinham interesses e relações com o nosso país. Foi a presença desses cristãos novos no seio da instituição, presença essa que se devia sem dúvida à influência do P.^e António Vieira — o homem admirável que teve a coragem moral de tomar a sua defesa, — foi »a presença dos cristãos novos, dizíamos, que deu à Companhia do Comércio uma vida atribulada, pelo ódio que sobre si atraiu da Inquisição, até à sua extinção total em 17120.

(¹) Cf. Andrade e Silva, op. cit., vdl. de 11648-116516, pág. 41.

A certos encargos se obrigava a Companhia: «...farão, nos primeiros dous annos, trinta e seis Naos de guerra, de vinte até trinta peças de artilharia, e dahi para cima, guarnecidas de gente de mar, e guerra, com tudo o mais necessario...» (2). Estes vasos de guerra destinavam-se ao comboio dos navios mercantes que se dirigissem para o Brasil e de lá regressassem. E sempre que eles se achassem na colónia, deviam concorrer para as obras de restauração dos portos que 10 neerlandês tfosse abandonando — o que, realmente, a Junta do Comércio cumpriu com tudo o rigor.

Compensação: os vinhos, farinhas, azeite e bacalhau portugueses constituíam monopólio da Junta. Ninguém mais podia, portanto, exportar estes artigos para o Brasil. Mais tarde, e quanto à importação, foi-lhe concedido o estanco do pau brasil.

Não pode afirmar-se, é evidente, que a instituição da Companhia do Comércio agradou aos -colonos brasileiros. Ao contrário. Os privilégios que lhe foram outorgados mereceram da sua parte vivos protestos. A política de monopólios nunca agradou a ninguém. E os colonos de Santa Cruz vinham sendo alvo dessa política há tempos: os espanhóis jamais entenderam as relações económicas da metrópole com as colónias senão como sujeição destas àquela. Às possessões portuguesas tornaram extensivas as suas restrições económicas. E Portugal restaurado, por inércia ou hábito, ou, ainda, per necessidade, prosseguiu na mesma linha de pensamento e acção, que veio a atingir o zénite com o Marquês de Pombal, no século XVIII. Com a Companhia, isienhora do estando dois vinhos, recrudesceram as medidas proibitivas da aguardente local, facto que prejudicou não só os colonos, mas também a própria Fazenda Real: «Antes da criação e instituição da Companhia Geral do Comercio tinha a Fazenda Real... seis mil cruzados de Renda no Contracto do Vinho de Mel e aguardente que na terra se lavra, e vendo os homens de negocio, que em razão desta bibida, tinham menos gasto os vinhos, que vinho de mar em fora requererão ao Governador General que entam hera deste Estado António Teles da Silva e a esta Camara mandasse extinguir e prohibir o dito vinho de mel...» — reza uma -carta do Senado da Baía a El-Rei ID. João IV, de 10 de Junho de 11651, acerca dos «procedimentos e excessos - dos Ministros da Companhia Geral e dos

(2) (Andrade e Silva, *op. cit.*, pág. 32.

Feitores deste Estado» (3). Dum modo que podemos dizer geral, os colonos acharam-se lesados na sua liberdade comercial e industrial. O sistema de frotas, isto é, da navegação conjunta para o Brasil, tanto na ida como na volta, estatuido em definitivo em 1660, st teve em vista proteger os navios mercantes contra os assaltos dos corsários, também não deixou de obedecer a um ideal de fiscalização mais rigorosa do comércio, a fim de se evitar o contrabando. Isto, é evidente, lesava tanto os colonos como os negociantes metropolitanos, bem que aqueles fossem os mais atingidos e prejudicados. Privados do tráfego livre com o estrangeiro —os navios estrangeiros só de arribada forçada podiam permanecer nos portos do Brasil e penas rigorosas recaíam sobre aqueles dos colonos que lhes facilitassem comércio, a partir de 1601, — os colonos tinham que, forçosamente, negociar com comerciantes portugueses, e com os poucos estrangeiros que obtinham do Governo de Lisboa a mercê de incorporarem os seus navios nas frotas da Junta do Comércio... Por tudo isso, foi com júbilo indescritível que se soube no Brasil da paz enfim firmada entre Portugal e a Espanha, reconhecendo esta a independência daquele, porque a cessação das hostilidades vinha, supunha-se, abrir o comércio do Rio da Prata, tão ansiado tanto pelos colonos portugueses de 'Santa Cruz, como pelos espanhóis de Buenos Aires.

Em vão protestaram os portugueses do Brasil contra os privilégios da Companhia. No entanto, em um ponto foram ouvidos:

Sabemos como, antes da criação da Junta do Comércio, o fornecimento de víveres, tais como o azeite e o bacalhau, era deficientíssimo. Nunca houve géneros destes que bastassem ao consumo local. Com o vinho e farinhas sucedia o mesmo. A situação piorou com a Junta, detentora do seu estanco. O Capitão Bernardo de Aguirre, que servira na Capitania da Baía e se encontrava na metrópole em 116511, prestou ao Conselho Ultramarino a declaração seguinte, de que existe cópia no A. H. U., acerca do preço dos ditos géneros alimentícios na cidade da Baía:

«A minha partida da Bahia de Todos os Santos foi em 2'5 de Janro. deste corrente anno, em o qual tempo não hauia naquella Praça nenhum dos generos de vinho, azeite, farinha, e ;bacalhao, porque forão tão poucos os que leuou a frota da Compa. Geral, e

(3) *Docs. Hist. I do Arq. Municipal*, vol. I, 1638-111073, pág. 40-46.

tão ruins qualidades q com serem estes tanto não chegarão a sette mezes, por cuja cauza, os tauerneiros forão leuantando o preço dos vinhos, e azeites, pelo preço que querião, como o vinho, em Outub.¹⁰ do anno passado se comessou a vender em tauerinas geraes a quattro, e a seis patacas de 320, até iDezb.¹⁰; e o azeite ocultam.^{ie} se vendia a seis patacas de 320, e quando quis partir, se me vendeo para minha matalotaje, o Comissário dos vinhos da dita Compa., e o outro dos azeites; o dos vinhos, por mea cañada de lâ, q são tres quartilhos daqui, me leou tres patacas selladas; e o dos azeites, por -mea cañada de azeite, que vem a ser tres quartilhos daqui me leou quatro patacas de trez.^{tos} e vinte, e isto por grandes intervenções; e assy que está aquella iPraça no mais mizerauel estado que ser possa, por falta destes quatro generes; o bacalhao se vendeo aos tauerneiros logo quando chegou a frota a Bahía, a razão de çinco patacas de 320 por arroba, e m.¹⁰ má faz.^a, que não durou dous mezes, e a farinha por este mesmo preço, e tão ruim q era mais para gerar peste q p.^a se comer; e o bacal'hao o vendião os q compravão lâ Compa. por tres vinteis o arratel, q vem a ser a razão de seis patacas de 320 por arroba, e m.¹⁰ má faz.^a, e se à minha partida o comerá se venderá por todo o preço que elles quizerão, as farinhas as vendia a Compa. aos padeiros, por cinco patacas a arroba, 'de 320, e de tão ruim genero, que paremia huía pouca de cal amassala...» (4).

Por aqui se vê o quanto era aflitiva a situação da vida da Bala, dois anos volvidos sobre a fundação da Junta do Comercio. Urna carta, datada de 8 de Maio de 1650, que os officiáis da Câmara da Baía endereçaram a D. João IV, apenas um ano após a criação da Junta, era já de queixas contra o organismo, pela forma e preço por que eram vendidos os quatro géneros alimentícics em causa (5). Nos demais centros seria a mesma, naturalmente. Do Rio Grande do Norte a iS. Vicente, a zona em que operava aquela instituição, a imiai's rica día icolonia, os moradores, em unisisiono, prcitesitaram contra a carestia e ainda carencia dos artigos referidos. É de presumir e até de aceitar que a Companhia colocasse no país produtos de má qualidade, adquiridos a preços baixos na origem, com o fito em lucros pingues. Tais processos são de todos os tempos, de forma

(4) IA. H. U., *Bala*, caixa 6,

(5) *Docs. Hist. do Arq. Mun.*, ivol I, pág. 213' is segs.

alguma privativos daquele. Que os colonos tinham razão, o facto de em 165*8 ter sido retirado o estanco dos ditos artigos à Companhia, sob pródiga indemnização, comprova-o.

A Junta do Comércio, em verdade, revelou-se, desde os primeiros tempos, ávliida de lucros. Em 1663¹, pretendeu que os Governadores Gerais, assim como os das capitanias, se não intromettessem no corte e no preço do pau brasil, de que a Junta, como é sabido, tinha o monopólio, com o pretexto de que tal causava prejuízo à mesma (6). Sem embargo, pela resposta dada a (D. Afonso VI pelo Governador Geral Conde de Óbidos, vemos que o que a Junta desejava era impedir que a gente poderosa tivesse interesses no trato do produto, ainda então dos mais valiosos da economia nacional e internacional, para assim adquiri-lo a preço ínfimo: «Que o inconveniente, que se offereçesse a elle Conde VRey representar a VJMag.^{de}, escrever a Carta referida: porque a Comp.^a Geral não manda fazer páo brasil; e seus Administradores o comprão a quem o corta, e lho vende em todas as Capitanias daquelle Estado. E se os Gouvernadores, ou Capitães mores o fazem, para lho vender, e para isso metem os cabedais, de que resulta hauello para se lhe vender, pois se tira muytas Legoas pia terra dentro; e prouauelm.^{te} faltará se elles o não fizere, e lho vendem pio preço ordinariamente cômum, antes he benefício, que a Comp.^a recebe, que motiuo de queixa se pode ter dos Gouvernadores, e Capitães mores...» — lê-se na consulta do Conselho Ultramarino, de 22 de Novembro de 1*664, com fundamento na missiva do Conde de Óbidos, datada de 22 de Julho do mesmo ano(7). Em face disto, D. Afonso VI limitou-se a ordenar a observância rigorosa dos «regimentos». Não impediu 'aquellas autoridades ultramarinas o continuarem a commerciar com o precioso pau de tinturaria, o que é bem prova ida asserção que acima formulamos (8).

A Companhia lutava com tremendas dificuldades de ordem vária. Via-se jem apuros para cumprir os compromissos que assumira. Após a Restauração, o Governo tivera muita dificuldade em conseguir gente de mar, tripulantes para as embarcações que conduziam contingentes armados para o 'Brasil, contingentes «esses que

(6) A. H. U., *Bala*, caixa 9.

i(7) A. H. U., *Bala*, caixa 10.

j(8) Idem, *idem*, idem.

chegaram a contar 400 homens. A Companhia, sem dúvida, neste particular, teve que enfrentar as mesmas, quiçá maiores dificuldades. É bom notar que cada embarcação necessitava para cima de quarenta marinheiros e oficiais. Era tamanha a sua falta, que, em 1652, o mercador Stalport, proprietário da Nau *San Francisco*, que conduzira ao Rio de Janeiro o Governador D. Luís de Almeida, querendo reenviá-la ao Brasil com outro navio que aprestava, na frota da Junta, em princípios de 1653, pediu ao monarca, por intermédio do Conselho Ultramarino, licença para «mandar nas ditas duas embarcações a quarta parte da gente do mar Estrangeira, de nações (amigas, e confederadas, procedendo a fiança necessaria a tornarem a vir nellas para este Reino». Lançava-se, desta vez, mão a marinheiros hamburgueses e franceses em especial, pela absoluta impossibilidade de se recrutar portugueses. A licença, claro, foi concedida ao Stalport (J). 'Sabemos de outros casos ocorridos antes, aos quais nos referiremos em capítulo próximo.

Isto, decerto, não foi estranho ao facto de a Junta não haver equipado nos dois primeiros anos, como se comprometera, 36 vasos de guerra, e ter somente enviado uma em lugar de duas frotas anuais à colónia, o que ocasionou prejuízos enormes aos colonos. Os portos de menor movimento e os mais distantes, esses, quase não foram visitados pelos navios da Companhia. A carência dos produtos da Europa fez-se sentir imediatamente. Em Pernambuco, boa parte dos géneros mercantis locais abarrotavam os armazéns, à espera de transporte para Lisboa. A situação foi descrita pelo Conselho Ultramarino nos termos do teor seguinte: «Pernambuco — diz uma consulta daquele organismo, de 31 de Março de 1651, — ha mais de dous annos que tem detida a mayor parte dos productos que a terra dá, de cujo comercio os naturais vivem, e dos deste Reino, não teve mais provimento, que os que acazo lhe entrarão quando por ally passou a armada da Bahia, porque outro socorro se perdeu lá vista. Para a Bahia sahio a frota da Junta ha anno e meo, e quando os Deputados delia fação muito mais do que podem, não tornarão a ter lá outra, mènes que por todo Outubro. Isto mesmo e com mayor dilação por ser mais longe, succede ao Rio de Janeiro. E as faltas e apertos que daqui se seguem, sentirão mais outras Praças daquele Estado, por não serem tão principaes nem

(⁹) A. H. U., *Baía*, caixa 6.

tão frequentadas, e viverem os moradores delias, do q libes vay das tres nomeadas por segundas maos das couzas deste Reino.

'Prometeo a Companhia por contrato, por servir VM.^(le), e por entender que o poderia fazer, mandar duas frotas cada atino, ñas duas monções, mas conforme ao referido, quanto a que se agora apresta, chegue aquelle Estado, vir a mandar duas em dous annos, damno, e perda irreparaueal ao comercio, as Alfandegas, a este R'éin/o, e aquelle Estado, o que pedie toda a atenção a seu remedio».

A causa principal deste estado de coisas era a falta de gente de mar, além da difficuldade que se observava na consecução de artilharia para os navios: «Igualmente padece a navegação — continua aquella consulta — porque os armadores des navios se vão tirando déliés, e os professores de 'Nautica, buscão outros modos de viver, e he muito pouca a gente que hoje segue esta profissão, o que não deuera ser, pois >a temos usado e ennobreçido de duzentos annos a esta parte, tanto em serviço da Igreja Catholica, credito de nome Portuguez, utilidade do Reino, e da Real Faz.^{IUI} dos (senhores?) Reis 'delle, ie oom admiração e enveja de íboda Europa» ⁽¹⁰⁾.

Por aqui se vê que havia em Portugal uma crise de marinheiros, cuja acuidade, todavia, devia ter sido exagerada pelos contemporâneos.

No primeiro triénio da sua instituição, a Junta do Comércio apenas armou 19 navios, que partiram para a colónia americana em Outubro de 1649. Só duas frotas lá mandou nos três anos seguintes, chegando a contar apenas com 12 unidades, a esse tempo. Em 1655/6, porém, conseguiu aprontar uma luzida armada de 36 navios, que comboiaram 139 ^embaircações mercantes na itorna-viagem, assim distribuídas: 50 da frota da Baía, 33' da de Pernambuco, 24 da do Rio, e mais 32 que, não tendo querido esperar pelo comboio, no intuito de chegarem primeiro aos portos metropolitanos e venderem os produtos de que eram portadores por melhor preço, foram na maior parte presa de corsários. O relatório desta viagem acha-se publicado no final do volume *Nova Lusitânia*, de Francisco de Brito Freire, que foi capitão-general da armada. Este foi, sem dúvida, o período áureo da Junta.

A Companhia do Comércio era obrigada a fornecer aos Governadores do Brasil os navios de que estes precisassem para remeter

•00) IA. H. U., *Baía*, caixa 6.

ao Reino correspondência ou comunicados de urgência. A tal, porém, faltou algumas vezes, jem razão, justamente, da carência de veículos marítimos: «Ao Cons^o OPareçe, que VMg.^{de} deue ser seruido mandar ordenar a Junta do comércio que ordene a seus administradores que na forma do cap.¹⁰ 19, dem as embarcações neces.^{as} para os auizos que os governadores ouuerem de mandar a este Reyno, tocantes ao 'Seruiço de VM.⁽¹¹⁾, porq do contrario se poderão seguir grandes prejuizcs ao mesmo seruiço de VM.⁽¹²⁾, e ao bem daquelle estado [Bras/7]» — reza uma consulta do Conselho Ultramarino, de 23 de Abril de 1668, sobre o assunto que se versa ⁽¹³⁾.

O movimento maior era com a Baía, porque a mais próspera das capitánias. Por isso, também, o terem partido dali os maiores clamores contra a deficiência das frotas da Companhia, que, ainda por cima, chegara ao ponto de cobrar direitos do açúcar a que não dava comboio. Duma carta dos oficiais da Câmara da Baía, de 1 de Junho de 1661, a BI-'Rei, «sobre a Compa. geral enuiar todos os anos os nauios de combqy p.^a conduzirem cs que se forem auzendo nos portos daquelle estado [Brasil], e q em sua falta se possa formar na Bahia hua freta dos nauios q nella se acharem porq do contr.^o se perde o comercio e se deminuê as rendas Rea es», extraímos o seguinte:

«¶Duas defeculdades se podem oferecer a este fim, primeira o perigo de hir hua frota de nauios desarmados, a segunda não ser justo que a Companhia geral leue direitos de assuq.^{ros} a que não da comboy, esta se desfaz, Com VMag.^{de} ocupar os seus iGaJleões em seu Real seruiço: aquella com a esperiência dos sucessos das frotas armadas e dezarmadas que deste estado tem hido, a esse Reino, porque he bem notorio que antes da •Compa. geral alcançarão as frotas do Rio de Janeiro nome de felisissimas, não contando demais que de nauios mercantes e também he bem notorio que muitas das que depois foram com as armadas da junta padeceram o estrago que ainda oye sente o negocio, de modo que mais segura oz nauios dos asucares indo unidos a inserteza dos tempos em que dhegam a costa do do que as forças da armada que os goarda, se os espera Algua enemiga, e se isto assim he e não tendo infaliuel a segurança

(^{ai}) IA. H. U., *Baía*, caixa lil.

no poder; partindo deste porto sem os inimigos da coroa de V!Maig.^{de} o saberem e indo em frota não podem temer os piratas que accidental^m.¹⁶ encontram e chegando a tempo que se não espera em Portugal podem hir sem Receyo de os não esperar na costa armada Algua enemiga» (12).

A experiencia mostrava que o facto de a Companhia comboiar os navios mercantes não era indicio seguro de viagem feliz. E, por vezes, tal servia apenas de chamariz de flibusteiros. De resto, o bom sucesso da travessia dependia não tanto do poder da armada como da ausencia de inimigos, como .diziam os baianos. E isto, como é óbvio, só se conseguia com manter-se o maior sigilo possível na partida das embarcações rumo ao continente, 'facto que nem sempre sucedia com as frotas da Junta. No entretanto, os moradores da cidade do Salvador de 'bcm grado se entregariam à incerteza do êxito da travessia, contanto que a Junta do Comércio lhes garantisse as duas frotas anuais. A Câmara da capital não se cansava de envidar todos os esforços nesse sentido. Em 16 de Novembro de 1669, por exemplo, expôs -a EI-'Rei a situação aflitiva dos negociantes da praça e povo em geral, porquanto o ano agrícola foi o melhor que se verificava de há muito a esta parte, e não tinham possibilidades de exportar os produtos que atulhavam cs armazéns, por virtude da eterna carência de embarcações; solicitou ao monarca a mercê de interceder junto da Companhia no sentido do envio para a Baía do maior número de navios que fosse possível e a proibição de irem alguns fora da armada, perqué exigiam; fretes exorbitantes. O Conselho Ultramarino, no parecer de 13 de Fevereiro de 1*6*70, limitou-se a fazer-se eco da exposição e pedido, lembrando a conveniência que havia, para conservação dos «povos» do Brasil, do comércio do Reino e da navegação, no proibir-se a nacionais e estrangeiros mandassem navios para a colónia fora das armadas da Junta (13).

Além disso, outros aspectos da actividade desta instituição mereceram da parte dos moradores da Capitania da Baía protestos veementes: o «'estanco», por exemplo, que fazia «nas .praças de Caixas de Assucar...tomando as a Companhia não somente nos

(12> IA. H. 'U., *Baía*, caixa 18.

†(13) A. H. IU., *Baía*, caixa 12.

Navios que vem por sua ordem senão nos outros Mercantes» que carregavam na Baía e noutros portos coloniais, facto este que obrigava os colonos a vender à Junta o seu açúcar pelo menor preço ⁽¹⁴⁾.

E nisto decorreram os anos.

Que a Junta do Comércio lhaja correspondido aos fins que se almejam, pelo menos em parte, não há dúvida. Prestou serviços inestimáveis à Restauração portuguesa, tanto no ponto de visita ecolnómiiiao oamo ano político. O P.^e Anitónlio Vieira, que não deixava de ser um político e um economista de génio, pôde referir-se-lhe no teor seguinte, ao Conde da Ericeira, nos fins do século XVII, quando S'e encontrava no ocaso da vida: «Quianta fossie a utilidade e eficácia... bem o mostrou a Companhia Ocidental, a qual foi trazendo sempre do Brasil o que bastou para sustentar a guerra de Castela, conservar o Reino, restaurar Pernambuco, e ainda hoje acudir ccon prontos e grandes cabedais às ocorrências de maior importanda» ⁽¹⁵⁾. Esta a -melhor crítica que se ihe pode fazer.

Com efeito, as grandes companhias de comércio e colonização, que em muitas e diversas partes do globo actuaram em Seiscentos e 'Setecentos, têm sido alvo de críticas nem sempre lúcidas ou justificáveis. Num tempo em que a insegurança nos mares era uma dura realidade; em que os capitais eram insuficientes e os Estados lutavam com dificuldades financeiras enormes motivadas pela falta de recursos; em que grandes problemas políticos preocupavam os Governos — «esses empreendimentos, reunindo capitais particulares, proporcionavam os elementos necessários à garantia do comércio e da ocupação de regiões longínquas», como opina, com propriedade, o notável economista brasileiro Roberto Simonsen ⁽¹⁶⁾. Representaram uma solução do problema colonial iem dado momento histórico, o que não quer significar, de modo algum, que foram a única solução possível.

E nisso se funda, em verdade, toda a utilidade da Junta do Comércio. Se de 1623 a 1636 as armadas holandesas das Companhias das índias Ocidentais e Orientais apresaram à volta de 545 vasos nossos e espanhóis ⁽¹⁷⁾, tal se deve em grande parte, ao

⁽¹⁴⁾ *Docs. Hist. Arq. Mim.*, vd. 1.^o, pág. 36 e seg..

⁽¹⁵⁾ lApud Joaquim Ferreira, *Sermão e Carta do P.^e António Vieira* pág. 14.

⁽¹⁶⁾ *Op. cit.*, vol. II, pág. 189.

⁽¹⁷⁾ Rebelo da ISilva, *História de Portugal*, vol. IV, pág. 622.

menos, à falta, então, de organismo ibérico idêntico que com as mesmas armas combatesse os adversários. Uma vez instituída a Junta do «Comércio, e sem embargo dos reveses de quando em quando, o Portugal restaurado viu a 'garantia e o fomento do comércio da importante «conquista» que era o Brasil, sofrendo menor número de baixas nas embarcações e conseguindo, no dizer de António Vieira, não apenas «sustentar a guerra de Castela, conservar o Reino, restaurar Pernambuco» — o que é muito, — como ainidia os cabedais necessários, indispensáveis «às ooorrêndias de maior importância».

A colonização, como dos «próprios factos apontados se depreende, e a despeito das deficiências observadas, lucrou alguma coisa com a criação da Companhia do Comércio. Os esforços individuais, até então dispersos, passaram a ser coordenados e conjugados pelo novo organismo. A defesa do comércio tornou-se efectiva, não obstante a crítica, em contrário, dos contemporâneos. Os portos 'foram restaurados e mantidos no melhor estado de conservação que foi possível. A construção naval, na cidade do ;Salvador como noutros pontos, não foi dificultada pela existência da Companhia. Pelo contrário. As dificuldades que «ela teve quanto à consecução de uni-dades navais e seu apetrechamento, bem assim o facto de não ter podido dar vazão, sozinha, aos produtos «coloniais, não deviam, em verdade, haver deixado de influenciar governantes e governados no sentido do desenvolvimento da indústria naval reinol e ultra-marina. Meio foi esse, em certa medida, de obviar às deficiências da Companhia do Comércio. Que a realidade que se nos impõe é esta: a época da vigência da Junta é também aquela em que s construção naval «atingiu maior relevância iem ;Santa Cruz. Além disso, é «bom notar que, mercê desta instituição económica — a primeira no género entre nós — novos e importantes capitais entra-ram na possessão americana, facultando o prosseguimento da acção colonizadora em todos os aspectos. Que a Companhia do Comércio contribuiu, outrossim, para a fixação no Brasil de algumas famílias — as dos seus numerosos funcionários, — o que lhe empresta signi-ficado que supera a esfera do económico.

CAPÍTULO II

O Comércio

*O Problema do comércio com os estrangeiros.
As relações mercantis com o Rio da Prata. As frotas.
O comércio com a África portuguesa. A Baía e o
Norte do Reino.*

A doutrina da balança do comércio, de que, como se sabe, o colbertismo e o sistema de contrato inglês são fórmulas de realização, bem assim a subsequente, inevitável política proteccionista e intervencionista fundamentaram e orientaram o comércio peninsular desde O século XV.

Entre nós, pede afirmar-se que a partir da -conquista de Ceuta assim se entenderam as relações mercantis. À maneira que a expansão progredia através do litoral ocidental africano e ilhas do Atlântico, logo colonizadas, seguramente se afastava o mercador estrangeiro do seu tráfego marítimo. Desde a primeira hora, o Governo chama a si a direcção do trato com as novas zonas, tratando de escalonar pela costa de África as necessárias feitorias — entrepostos comerciais de largo alcance. A isso «conduziu, em grande medida, a consciência da fraqueza da nossa indústria em confronto com a dos povos nórdicos, aos quais fomos obrigados a comprar muitos dos artigos que nos serviam de moeda para a aquisição dos géneros exóticos —armas, tecidos, quinquilharias, artefactos de cobre, etc.. A única forma de garantir aos nacionais o monopólio do comércio dos países descobertos, conquistados ou colonizados era impedir o seu acesso aos negociantes -estrangeiros. Às razões puramente económicas juntaram-se, mais tarde, as de natureza religiosa: o mercador do Norte europeu representava um perigo para a unidade religiosa do mundo português, por isso que era herege. Esse perigo é muitas vezes apontado nos manuscritos seiscentistas, ultrapassada «já a fase de maior rivalidade entre católicos e protestantes.

Fosse como fosse, todavia, a verdade é que, desde cedo, Portugal vedou aos estrangeiros as rotas marítimas que levavam às fontes do comércio ultramarino. Um forte poder naval e uma acção diplomática bem orientada foram as armas e os meios utilizados

para a consecução desse objectivo. Na era dos Descobrimentos e Conquistas, por isso, Lisboa fervilhava de mercadores de todos os quadrantes do Velho Mundo, em busca dos preciosos produtos da África, da Ásia e da América, para ali trazidos nas naus lusitanas, além dos da terra. Assim se garantiram os interesses (fiscais da Coroa portuguesa, bem como ¹⁰⁰ da 'economia nacional.

No século XVII, por maioria de razão, houve que perseverar na política de protecção ao comércio nacional, evitando-se tanto quanto possível o acesso dos estrangeiros aos mercados que dominávamos. Com efeito, holandeses, ingleses e franceses, povos mais industrializados do que nós e senhores dos mares, constituíam um perigo enorme no campo do comércio colonial. As rivalidades entre aquelas potências industriais, mercantis e políticas, a que não era estranha a doutrina mercantilista, então dominante na esfera do económico, foram-nos todavia favoráveis na medida em que desviaram as suas atenções das nossas possessões e fontes de produção, em diversos períodos. Explorando hábilmente tais rivalidades, Portugal pôde, com maior ou menor fortuna, ser quase o único senhor do tráfego marítimo das suas colónias, ao longo da época da Restauração e ao diante.

A esse tempo, o Brasil, porque fonte preciosa dos artigos que verdadeiramente dominavam o comércio transmarino — açúcar, tabaco, pau brasil, — constituía a maior preocupação dos dirigentes do Império. Defender as suas comunicações marítimas com a Europa e a África, bem assim o seu território duma invasão pelo mar — sempre possível — foi o problema central da política ultramarina portuguesa. Prova-no-ilo o espírito dos tratados firmados com as nações inimigas da Casa da Áustria, a partir do reinado do Restaurador. E desde então se envidaram esforços no sentido de se manter o Brasil pronto a rechaçar qualquer tentativa de invasão do exterior, ao mesmo tempo que se consolidava a posição de Portugal no Nordeste brasileiro, no continente, em África: «Por carta de vinte e sete de Fevereiro deste anno, se servio V.A. mandar anisarme, que ainda que a respeito de os Principes de Europa terem crecido consideravelmente de poder no mar, e na terra, nam havia cousa que obrigasse a nenhum receyo; estivesse eu com todo o cuidado, e tivesse disposto a deste Estado da maneyra que conuinha, para todo o acontecimento...» — 'escrevia, em 20 de Agosto de 1672, ao Regente D. Pedro, o Governador Geral do Brasil Afonso Furtado

de 'Castro de Mendonça. Desta feita, o 'Governador pedia o envio para a (Baía de munições e armas — 4.000' mosquetes e arcabuzes X').

(Pdo sistema das frotas, pela determinação das escailas e exclusão da navegação estrangeira para as conquistas, se pretendeu e se pôde conseguir, em grande parte, o monopólio do comércio daquelas. Mas as necessidades da política externa da Restauração forçaram a permitir que negociantes estrangeiros navegassem para o Brasil fora do corpo das armadas, contanto que se munissem da necessária ilioença dia Coroa de Portugal. E, incorporados naquele, alguns o cons'eguiuradm. Contudo, num caso e noutro, os mercadores nacionais reagiram sempre e com rara energia, no que foram, aliás, secundados por organismos e entidades oficiais. Em 11662, D. Afonso VI determinou que nenhum navio estrangeiro devia navegar de e para o Brasil fera das armadas, a partir de '20 de Maio daquele ano; as 'licenças não passadas devaiam ser recolhidas. A medida foi extensiva aos comerciantes portugueses — além do mais, isto constituía uma forma de calar as reclamações dos estrangeiros (2). Meses depois, todavia, Sua Majestade mandou passar licença a António Rodrigues Moga d oiro, para poder enviar de Lisboa para o Brasil a embarcação denominada *Mercador de Londres*, comandada por João Hill, devendo-se-lhe ali conceder «todo o fauor, e ajuda, para breuemente fazer a viagem a este Reyno...» (3). Em face disto, o Conselho Ultramarino, na sua consulta de 24 de Novembro de 1662, lembrava ao Rei os inconvenientes de irem vasos mercantis às conquistas, em especial estrangeiros, fora das frotas: «Por muytas vezes, e varios tempos, se representarão a VMg.^{de} os danos grandes, que se seguião de hirem Nauios Estrangeiros às Conquis tas, e consequentemente a pouca segurança de sua fazenda, e direitos, que a ella se pagão nas Alfán-

(1) IA- H. U., *Baía*, caixa 112.

(2) Ida ordem ou decreto existe cópia ido teor seguinte: «Copia. Por justas considerações de Meu seruiço, houue por bem de rezoluer, se não concedão daquy em diante 'Licenças, para hirem, nem voltarem Nauios (Estrangeiros, e Portuguezes do Brazil fora do Corpo das Armadas, e se recolhão as de que não estiuerm passados pila Chancelaria os Aluaras delias. O iConcelho Ultramarino, o faça executar daquy em diante nesta conformidade, não me propondo semelhantes requerimentos. ÍEm Lxa. a 20 de Mayo dé |1'062. 'Rey.» (A. H. U., *Baía*, caixa III).

(3) A- H. U., *Baía*, caixa 11.

degas, quando os «Nauios ñauegão sem frota, e no bem comum, e comércio de seus Vassallos, que se vay enfraquecendo muyto, e em se não dar ocasião, ja que os inimigos desta Coroa, cõ as prezas, que itomão de nauios sos, se hirem engraçando «cada ves mais, e os Vassallos de V.Mg.^{de} empobrecendo»—lê-se na 'dita consulta' (4). Por aqui se vê que os interesses fiscais da Coroa e a necessidade de proteger o comércio dos nacionais eram os fortes motivos que se invocavam para impedir ou, pelo menos, limitar a navegação estrangeira para as colónias portuguesas.

Os próprios baianos temiam deveras a concorrência dos mercadores de outras nações, quer fossem de passagem, quer fossem permanentes. Em .11073', Bernardo Vieira Riavasco expôs a D. Pedro, Regente do Reino, por carta, os danos que ia presença de cônsules estrangeiros na Baía acarretaria aos naturais: eles pretendiam, com certeza, eximir-se ao pagamento das «contribuições, fintas, e donativos» que os moradores pagavam. Além disso — e o que era pior, — seriam «grandes as carregações» que os estrangeiros remeteriam «às pessoas, que no Brasil 'assistissem com seus negocios». Demais, difícil seria impedi-lo aos próprios portugueses, que certamente o fariam '«debaixo do mesmo negocio dos Estrangeiros' (5).

Onze anos mais tarde, a Câmara da Baía «escreveu ao Governador Geral, Marquês das (Minas, uma missiva acerca dos estrangeiros residentes no Salvador, acusando-os de «levarem a moeda» que «corria na Baía. O Governador remeteu a D. Pedro II a cópia «da catta do Senado, fazendo-a acompanhar de missiva em que expunha todos os inconvenientes do comércio promovido pelos estrangeiros: os «principais eram o fazerem transportar a -moeda para fora da colónia e o impedirem «o negocio dos mercadores Portugueses» por virtude dos «grandes cabedaes» de que eram possuidores. Esta indicação é verdadeiramente valiosa, em razão «de nos servir para uma melhor compreensão do magno problema dos comerciantes das mais nações 'europeias, que nos disputavam o comércio do Brasil.

Em virtude dos tratados firmados com os Governos da Inglaterra, França e Holanda, o Marquês das Minas houve por bem «não alterar cousa alguma» do caso dos residentes estrangeiros da capital

(4) Idem, *idem*, *idem*.

(5) (A. H. IJ., *Bata*, Caixa 13.

(6) A. !H. U., *Bata*, caixa .15.

de Santa Cruz, limitando-se a expô-lo a Sua (Majestade e indicando os seus graves inconvenientes.

O Procurador da Corça, a quem se deu vista da carta do Governador do Brasil, exarou ali o parecer a seguir transcrito na íntegra, o qual, não tendo nenhum elemento novo, constitui no entanto uma confirmação do que vimos referindo, e, além disso, oferece-nos uma interpretação curiosa da questão dos tratados da Restauração e suas consequências:

«Este negocio lhe de suma importancia e de perigozas consequências, e com pouca recomendação se fas merecedor de hũa grande aduertencia p.^a o seu remedio, porq â primeira ley se descobrem os inconuenientes prez.^{tes} e os danos ifuturos; p.^a conseruação das conquistas he m.^{to} mais precisa a cautela dos estrangeiros, porq com o seu trato e o seu negocio lhes hão de tirar os cabedaes q he o neruo mais firme em q se sustentão, e não sei se passará auante a sua Cobiça, q ainda mal se poderá euitar comprando só os asucars e os tabacos nos portos do Reyno, q.^{to} mais nauegandoos dos 'Ultramarinos, o seu demasiado trato serue de os enriquecer a elles e de nos empobrecer a noz, e a experiencia assim o mostra no saque da moeda q tirão do Reyno, no uicio das drogas q nelle metem, e nos mais danos q continuam.^{te} se experimentão q todos necessitão ha m.^{to} de remedio, se as liberdades q logrão ouuerem de continuar em obseruancia das Cappitulaçoens das pazes, não pode fazemos maior dano a guerra, antes a glória q aquirimos com tantas uictorias, se esquecerá com o descuido dos meyas porq nos deuemos conseruar na paz, as Capitulaçoens das pazes não podem ser tão longas q permitão liberdade tão nociua, e se deuem entender o mais estricto q for possiuel, e consideradas ellas aonde tocão se deue buscar o remedio a tão sensiuel da-no. ILx^a. 17 de Nou.^{ro} de 1684 ^ (rubrica)» i(7).

O 'Conselho Ultramarino, porém, avisadamente, aconselhou Sua Majestade a mandar observar os tratados, e neste sentido se devia ter escrito ao Governador Geral do Brasil (8).

(7) i A. H. U. y Baía, caixa 15.

(8) Idem, *idem*, idem.

De 1671 a 1684 ia situação do ooméraio estrangeiro eim apreço não se alterou. Prova-no-lo um acervo de documentos que até nós chegaram. E datado de 161711 possuímos um documento valiosíssimo, da autoria dum comerciante provavelmente da cidade do Porto, infelizmente desconhecido. Embora sua profissão fosse a de «medir couados», como éle próprio confessa na sua carta — que de missiva ao Regente se trata, —• revela um prof undo e raro conhecimento do problema do comercio brasileiro e português do seu tempo.

Sendo o comércio brasílico o mais importante do Império, necessário se tornava não apenas conservá-lo na posse dos portugueses, comío laiinda desenvolvê-lo para s'eu benefício, impedindo-o aos vassalos de «outros Princepes», aos quais os tratados de paz haviam concedido a faculdade de se aproveitarem desse comércio. Impunha-se achar meio de, sem quebra dos tratados, retirar ou, pelo menos, diminuir o lucro que os estrangeiros obtinham do tráfego marítimo com o Brasil, em manifesto prejuízo da mercancia nacional.

Fundamentalmente, a solução do problema comercial brasileiro, portanto português, estava em conseguirem-se as condições mediante as quais os portugueses reinóis passassem a ter toda a conveniência em «hirem ao Brasil», e, inversamente, a não tivessem os «habitantes do Norte» —• esses temíveis e indesejáveis concorrentes.

•Com efeito, era certo que estes frequentavam os portos da América Portuguesa por um conjunto de circunstancias favoráveis: podiam ir e vir fora da frota, pelo que traziam os fretes pelo preço que lhes convinha; navegavam para ali, no melhor tempo, os produtos de Portugal e «as fazendas da sua terra»; regressavam a Portugal, carregados de artigos coloniais, também na melhor altura; desencaminhavam os direitos tanto do que levavam como do que traziam: as embarcações 'estrangeiras tinham «muittas partes aonde simulladamente» transportavam mercadorias. Quer dizer: não era só o negócio lícito que interessava os nossos rivais, porém também o contrabando.

Por outro lado, os estrangeiros, não sendo obrigados a incorporar-se na frota, iam, ao contrário dos portugueses, mais que uma vez ao Brasil no decurso do ano. «Adiase o Brasil na abundancia de tantos mauios valendo menos o q vendem os Portuguezes, e valendo mais o q levão os estrangeiros fora deste Concurço»—era este o resultado do sistema mercantil em que vivia

El Nação. Todavia, eram estes que ofereciam desvantagens, pelo que tocava aos fretes, porquanto: «Aos Nauios (Portugueses, temlhe Conta os fretes medindo a despeza que lhe fás o seu Nauio regulando o tempo da viagem e o da demora. Os estrangeiros não podem carregar pello presso dos Portuguezes, nem lhe terá Conta; porq medem a dilação da viagem portindo das suas terras em direitura a Portugal, e de Portugal ao Brazil de donde hão de Voltar outra vez aos portos de V. A. e delles antão Nauegarem para as suas terras». Se os homens de negócio da Baía, do Brasil, se serviam das embarcações das mais nações europeias interessadas nos produtos coloniais, era, consoante o autor do documento que vimos fielmente seguindo, — «por não faltarem ao retorno das fazendas dos seos constituintes mandandolhe ordem nos dittos Nauios estrangeiros p.^a que Carreguem nelles...», visto como cs tais constituintes «não olhão o tempo da frota, senão o mais conueniente â venda dos seos generos...».

Por tudo isso, impunham as realidades que se permitisse aos portugueses à navegação livre de e para 'Santa Cruz: «Não poderá hauer outro remedio, se não deixar V. A. hir os Nauios Portugueses ao Brazil quando quizerem, sem esperar por frota». Só assim se conseguiria vencer a con corren ci a dos nórdicos, e garantir-se, verdadeiramente, o monopolio do comércio brasileiro: «iDeste modo leuão os Portugueses ao Brazil os nossos fructcs pello discurco do anno e tirão cõ isto q os Naueguem os estrangeiros quando o Brazil está delles mais necessittado, e assim Vallerão o mesmo pera os Moradores, huns, e outros, e os estrang.^{ros} não terão o lucro que hoje, nesta parte [têm] pellas razões referidas. Os frettes dos estrangeiros terão o mesmo preço q os dos Portuguezes, potrq achandoçe o Comercio Liure p.^a Nós não darão os IMercadores do Brazil, mayor ganho aos esitrang.^{ros} pois se segura melhor a sua fazenda em Nauios de naturaes».

Realmente, as frotas já não eram necessárias. A guerra, a pouca segurança nos mares brasileiros que ela motivara, desapareceram.

E, por isso mesmo, o impos-to chamado «comboio», destinado à armada que acompanhava a frota mercantil, já não tinha sentido. Não obstante, não havia que bani-lo, nem esse, nem o do «consulado» — lançado para a armada á qual cabia a defesa das barras. Só que, em verdade, deviam ambos destinar-se a duas esquadras que teriam a missão de proteger os vtasos de icomérçiiio das ilhas ladja-

centes até aos portos do Reino — onde pirateavam turcos e mouros, pondo em sério perigo a navegação portuguesa: «...deue V. A. sendo serui do aproueitar estes dois ef feitos de Comboy e Consulado fazendo duas armadas hua por Conta do Consulado, outra por conta do Comboy p.^a que hua délias segure cada seis mezes do anuo a nauegação dos Nauios Mercantis da altura das Ilhas athe as Nossas Barras».

Finalmente, não devia permitir-se viesse do Brasil, só, nenhuma embarcação com menos de 20 peças de artilharia. Além disso, as que se encontrassem munidas de 20 peças ou mais deviam dar «aos outros [navios] a ordem de Nauegar e pellejar fazendo lhe farol de noite e bandeira de dia». Destarte, as frotas costumeiras seriam desnecessárias.

Estas medidas, no parecer do atilado comerciante seiscentista, teriam ainda o condão de impulsionar a construção naval portuguesa: «e também este meyo será conueniente, p.^a q se continue a fabrica dos Nauios portugueses...».

O Procurador da Fazenda, tendo que se pronunciar sobre o conteúdo da carta a que nos referimos, 'formulou o seguinte parecer, que se acha exarado no mesmo documento:

«Vi e li muy tas vezes este papel, e sobre elle formey varios discursos, ponderando os inconuenientes cõ as utilidades, e o que pude alcançar depois dos diferentes iuizos. foi. que o papel me parece contlhem hua materia importantissima e q o arbitrio que nell-e se propoem mostra hua melhora m-uyto infaliuel porq sam muito certas as razois com q se medem os interesses e com q se evitaram os danos do -comercio, isto he o q entendo. Lxa. 2 de m.^{oo} de 671 (rubrica)» ⁽⁹⁾.

Sem embargo da lucidez e do cunho de verdade do depoimento e alvitres do negociante português, as frotas não foram abolidas, nem se impediu de todo ao estrangeiro de mercadejar com a colónia lusitana da América do Sul. A segurança no Atlântico podia, dum dia para o outro, deixar de existir, num século tão violento como era o de Seiscentos. As condições da política exterior de Portugal não autorizavam a romper com os tratados — -um dos factores da relativa paz de que gozávamos nas cobiçadas rotas marítimas para as -conquistas.

(^c) íA H. U., *Baia*, caixa 12.

Deste modo, es mercadores estrangeiros continuaram a dirigir-se para Santa Cruz, especialmente para a zona açucareira — e não foram tão poucos como à primeira vista pode supor-se. Constituíram, durante toda a segunda metade do século XVII, um problema enorme para a política e comércio de Portugal — comércio que tinha na ausência duma base industrial de valor a principal fraqueza.

'No entanto, não há dúvida que a crítica ao sistema das frotas, conquanto não primasse pela unanimidade de pontos de vista, contribuiu para medidas que vemos serem tomadas por fins do século XVII, tendentes a tornar o sistema menos rígido. Com efeito, a 3 de Abril de 1674, foi determinado que os navios dos armadores da cidade do Porto e da vila de Viana pudessem navegar do Brasil para o Reino fora da frota, na companhia dos que tivessem 26 peças de artilharia: «Adoncio Pereira da Costa, e Domingos Giz. Santos, mercadores, e moradores na Cidade do Porto, fizierão petição a V. A. neste Cons.^o em que dizem que sendo V. A. servido por ordem Sua de 3 de Abril de 1674, fazer merce aos Moradores da dita Cidade q os Navios de sua pertença, e da Villa de Viana, podessem sair do Brasil fora do corpo da frota, em comp.^a dos q tivessem 26 peças, se animaram... a mandar fabricar hua Nao de 650 toneladas com 30 peças de artilh.^a e 6 pedreiros com todos os petrechos neces.^{ros}, com condestables, e hu capitão e thenente de valor, com sesenta pessoas de marinhação...» — lê-se numa consulta do Conselho Ultramarino, de 27 de Julho de 1676 ⁽¹⁰⁾.

Como se vê, esta disposição teve a virtude de fomentar a indústria naval, aumentando o número das unidades de grande calado que facilitavam os transportes. Demais, há notícia de armadores de outros portos metropolitanos haverem beneficiado da mesma medida, o que a tornou verdadeiramente nacional. De feito, em 1679, a Maximiliano Bustorff, mercador e morador em Vila Nova de Portimão, se concedeu licença para enviar a Santa Cruz, fora da armada, uma embarcação sua com as características das dos comerciantes do Porto e Viana ⁽¹¹⁾ — dois dos principais portos do Reino que mantinham relações comerciais intensas com a possessão sul-americana.

⁽¹⁰⁾ A. H. U., *Baía*, caixa 13.

⁽¹¹⁾ Idem, *idem*, idem.

De resto, já em 1674-72 se estabelecera a liberdade do comércio dos nacionais para as províncias ultramarinas, facto de que se ocupa uma consulta do Conselho Ultramarino de 14 de Março de 1672, contando que os veleiros utilizados fossem de determinado porte ⁽¹²⁾.

'No dominio do comércio com os estrangeiros, é 'deveras interessante o que se teve em vista restabelecer com os colonos da Argentina. As relações mercantis entre o Brasil e a região do Rio da Prata foram sempre ambicionadas pelos colonos portugueses e espanhóis. Interrompidas após o movimento restaurador de 1640, pretendeu-se reatá-las logo que se firmou a paz entre os dois povos peninsulares (16618).

O Brasil, mais do que o Reino, encontrava-se sem moeda. O comércio com Buenos Aires é que introduzia a prata na colónia: «Quasi toda a moeda que nelle [Brasil] ha, he do Perú, vinda pello Rio da Prata, no tempo que os Vassallos desta Coroa frequenta vão aquelle porto... e são muy raras as que ha, de sagouia, Mexico, e sevilha...» — reza uma consulta do Conselho Ultramarino, de 24 de Maio de 1652, sobre a «lei das patacas» ⁽¹³⁾. Era esse comércio

i⁽¹²⁾ É do teor seguinte o parecer em que baseamos a nossa asserção: «Snor. Tendo V.A. resoluto o Comercio liure dos Vassallos deste Reyno para as Conquistas, segundo o porte dos Nauios, em que nauegassem; e em virtude desta resolução (*sic*) se tem passado as ordens. E porque nella fas V.A. presente, que mandará segurar os Mares desta Costa, até as Ilhas, com Nauios da Armada; e os do Brazil, e mais Conquistas, começarão a vir do mez de Abril, q embora vem: e aquy ha noticia certa dos muytos Turcos, que andão nesta Costa, pois chegão a Correr até os barcos de pescar: com que Pareceo ao Concelho acharse obrigado a representar a V.A. esta materia, para que V.A. ordene ipla. parte a que tocca, a prevenção que se deue fazer, para não Correrem risco os Nauios Portugueses, que vierem demandar as barras desta Costa, sem acharem quem os defenda, e recolha com toda a segurança. Em Lixa. a 14 de Março de '672 l(assinatura)». Despacho: «Dazte neg.^{co} tenho mandado se «trate com todo o cuidado. Lixa. 26 de m.^{co} de '672 (r.r.)». (A. H. U., Baía, caixa 12).

i⁽¹³⁾ A. H. U., Baía, caixa 6.

Em princípio do século, Pyrard de Lavall afirmava ser o (Brasil abundante em dinheiro, que vinha «todo do (Rio da Prata) *COP. cit.*, II, pág. 2'31). Vale a pena notar que, por 1621, os portugueses residentes em (Buenos Aires eram «muchos mas que los castellanos». iDentre eles havia activos negociantes — os chamados *peruleiros*, por negociarem com o Peru — que mantinham relações intensas Com a Baía, Rio e Pernambuco. Através deles se introduzia a prata no Brasil. Escravos, açúcar e materiais de construção, em especial, constituíam os produtos que de (Santa Cruz transportavam para a cidade

lucrativo que, terminadas as hostilidades entre os dois países vizinhos, imediatamente se quis reatar e activar. Ao Brasil, além do mais, apresentava-se como solução ao problema da moeda, que o afligia de há muito, facto este assinalado em numerosos documentos seiscentistas.

A 14 de Novembro do lamio de 1668, passou-se, ao Salvador, regimento ao mestre do veleiro *São Lourenço e Almas*, a fim de se deslocar ao Rio da 'Prata «com as novas das pazes», e ali chegou, efectivamente, a 19 do mesmo mês. Chamava-se Manuel de Sousa Madeira. Naturalmente, Manuel de Sousa 'foi incumbido de perscrutar o ambiente comercial de Buenos Aires, e de relações mercantis tratava a correspondência de que foi portador.

Em 25 de Junho de 1609, o Governador Geral Alexandre de Sousa IFreire endereçou ao Regente uma extensa carta, de que extraímos o seguinte: «O Brazil se perde por falta de moeda: com qualquer meyo que possa haver de hirem alli [*Buenos Aires*] embarcaçoens se ha de trazer pratta, ainda que sejam exactissimas as diligencias dos officiaes Reaez. E ainda no caso que esta nam venha, sempre he utilidade grande deste Estado hauer a communicaçam daquella Provincia, pello muito que os vaçallos de V. A. vam a interessar nos generos que levarem, E trouxerem. Por cuja consideraçam me pereço representar a V. A. que será grande conveniencia de seu Real serviço, e bem deste Estado, hauer comercio com aquelle Rio, ainda que seja somente simplex commutaçam de generos a generos de (hua, e outra parte. ...)⁽¹⁴⁾.

Por aqui se vê que aos colonos de Vera Cruz muito importava a aquisição do mercado platino, ainda que fosse para permuta de «generos a generos». De resto, o contrabando seria, então, mais fácil...

As tentativas iniciais não deram os efeitos convenientes, em razão das medidas rigorosas que a Espanha tomara em defesa do comércio pia tense, ou, melhor, da prata: «...Mas nam quis o Governador [de *Buenos Aires*] admittir proposição alqua de Comercio;

platina. E, ao que parece, o couro, além da moeda, era o artigo argentino que mais valor tinha na nossa (America i(|Cf. Jaime Cortesão, *Expansão territorial*, dn *Hist. iExp. Port. no Mundo*, Illtl, ipág. 138-139; e (Pÿrard de (Lavaí, *op. cit.*, pág. 23' &).

(¹⁴) Aw H. U., *Baía*, oaixa 11.

par € s tarem ail y mais i nvi olavelm en t e que nunca, as ordens de El-Rey de Castella; a respeito do Contrato dos Geno vez»—‘informava, na mesma carta, o Governador Sousa Freire ⁽¹⁵⁾.

Nioubra carta, 'escriba a 3> de JuThio do mesmo ano de 1669, Sousa Freire informava (Sua Alteza o quanto desejavam os colonos espanhóis o reatamento das relações comerciais com o Brasil. Entendiam aqueles, porém, que só por determinação do Governo Centrai espanhol tal seria possível. Por isso, ISousa Freire solicitava a Sua Alteza levasse o assunto ao conhecimento do «Embaixador de Castella» ⁽¹⁶⁾- E porque a matéria era de «tanta consideração», por meados de 1670 io Gov/ernador do Bnaslil, Alexandre ide Sousa Freire, ivoltou a dirigir-se ao Regente, informando-o do envio de outro mercador a Buenos Aires, «com o protexto de mandar buscar... os escravos, e madnheyiros» que lá tinham ficado, num patacho, ali chegado justamente quando estava prestes a regressar ao Rio de Janeiro outro veleiro que «ally fes negocio» — facto este denunciador de como, ao mesmo tempo que da Baía partiram os esforços no sentido do restabelecimento do contacto comercial com a cidade platina, outro tanto se promovia miais a Sul, no Rio. O comerciante da Baía, todavia, fora menos feliz que o seu colega do Rio. Com efeito, bem que o Governador e outras entidades de Buenos Aires houvessem mostrado desejos de o auxiliarem, «dous nauios de Registo Castelhanos», ali chegados havia pouco, «o dificultarão por todos os meyas». Por isso, foi obrigado a regressar à Baía com a carga que levara, alguns pesos e alguns escravos dos que lá haviam ficado: «IValtou com algus negros dos que lâ

⁽¹⁵⁾ Idem, *idem*, idem.

⁽¹⁶⁾ A carta em referencia 'é do teor seguinte: «Senhor. De mais do que represento a VA. na ? será com esta sobre o Sucesso ido nauio, que mandley ao Rio da prata, e Comercio, que tanto conuem a este Estado, introduzir, naquel'la Prouincia; me paredeo remetter a V.I.A. as copias inclusas idas Cartas, que tiue do IGouernador, e IReytor da Companhia. Iaquelles povos desejam muyto a comunicaçam do Brasil; e toda a esperança de a lograr fundam na conueniencia, que podem ally ter os vassailos de VA.; e aqui Su a Real fazenda: Seruindose VA. de mandar encarregar ao Embaixador de Castella este negocio, que tambem elles procuram: pois so assy entendem se poderá facilitar qualquer meyo à communioação dos generos de hua, e outra parte. VA. mandará o que -for mais seruiço Seu. A 'Real Pessoa de VA. guarde Nosso 'Senhor como todos seus vassallos hauemos mister. Bahya, e Julho 3 de 1669. ! (assina tura)». '(A. H. U., *Baía*, caixa ,11).

tinhão ficado, e tudo o anais que mandey : o mercador trouxe alguns pesos, e eu nem do que lâ me ficou {da outra vez], e neste (Pataxe mandey, itiuue mais que perda»¹—informava o Regente o Governador Sousa Freire.

A dificuldade estava somente na licença de entrada no porto platino. 'Não havia nada que obstasse a que os espanhóis negociassem a sua moeda — o verdadeiro objective de todo o esforço dos portugueses: «Este Estado se perde por falta de moeda, e os Castilhanos a ham de metter nos nossos nauios, em hauendo qual-quer modo, de poderem entrar na quelle porto». E isto porque, na verdade, o comércio da Baía, do (Brasil, outrossim importava grandemente aos colonos argentinos, fartos e refartos de restrições económicas. «A ElRey de Castella tem representado, quanto lhe conuem a permissam, e todos escreuem aqui a varias pessoas, que soleçitem a V. A. alcançar do seu Rey, a comutação de generos, a generos: pois debayxo delia seguirão grandes utilidades a este Estado [Bras/7]» — lê-se no documento que vimos acompanhando» (17).

Que ambas as colónias, pois, anelavam o restabelecimento de relações económicas entre si, não há diúvida. E não há negar, nem duvidar, que eram utilíssimas tais relações às duas colónias. Mas a política económica da Espanha não permitiu que elas entrassem na senda da normalidade. É que, além do mais, o país vizinho necessitava sobremodo da prata que por Buenos Aires poderia escoar-se, a fim de equilibrar as suas finanças comprometidas por longos, infundáveis anos de guerra na Europa.

A resposta de Portugal às dificuldades criadas pela Espanha neste sector foi a fundação, em 11Ó7&-UÓ80, da Colónia do Sacramento, nas margens do Rio da Prata — esplêndida zona de activo contrabando, — bem assim a intensificação da pesquisa de metais prediosos através dos vastos sertões do (Brasil. De feito, a criação daquela obedeceu a imperativos de ordem económica — domínio do comércio do couro, aquisição da prata,—•£ d<e expansão do território.

Paralelamente ao esforço envidado no sentido da consecução do

K¹⁷) A.H. U., *Baía*, caixa IH2. É de notar, porém, que Buenos Aires contava com forte núcleo de gente portuguesa, pronta a comerciar com seus parentes do Brasil...

mercado platense, outro se orientou no sentido do estreitamento, fomento e libertação do tráfego marítimo das parcelas ultramarinas entre si.

'Por provisão de 6 de Novembro de 1664, foi concedido «aos Mestres, e Senhorios de seos Navios» que se deslocassem a Angola, partindo dos portos brasileiros, e transportassem «de dous Caualllos para sima», a especial mercê de serem «preferidos no despacho acs mais Nauics», consoante se colhe do parecer do Conselho Ultramarino de 8 de Abril de 1677, referente ao comerciante da Baía Manuel Soares Ferreira ⁽¹⁸⁾. A disposição, atentas as condições do comércio da época, não deixa de se nos apresentar como de largo alcance. Está, ide resto, relacionada com a situação político-militar da Angola da última metade do século XiVII, período caracterizado pelas guerras atrozes e decisivas contra o Rei do Congo, D. António Manimuluza, do Rei do IDongo ou Angola, D. João Airi, e do Rei da (Matamba, D. Francisco Guterres, além de outros potentados, todos vencidos pelo mestiço Capitão >Luís ILopes de Sequeira — o qual, «mais do que ninguém, contribuiu para a fixação do domínio português em A n g o l a » A s necessidades militares impunham a introdução do gado cavalar na importante possessão portuguesa de África, cada vez em maior número. E estreitar ainda mais as relações de toda a ordem entre Angola e o Brasil foi uma das maiores preocupações dos dirigentes, como meio de se conservar na Coroa Portuguesa a fonte de es ora varia sem par, qual era Angola. O desenvolvimento desta colónia, por aquela época, esteve subordinada inteiramente ao de Santa Cruz. É até curioso notar que, nas ooasiões de maior perigo, ao Governador do Brasil se dirigiam as autoridades da colónia de Angola em primeiro lugar, pedindo os socorros indispensáveis. Foi o que ocorreu em 1688-89, quando a Rainha Ginga, que entretanto lograra reconstituir o desmantelado reino da Matamba e fazia «opressões... aos iSouas confidentes e Vassallos» do Rei de Portugal, pondo em sério perigo as vidas e haveres dos colonos lusos. A esse tempo, com efeito, o Governador de Angola solicitou ao do Brasil, imediatamente, «duzentos homés fardados, e sincoenta Caualllos», a fim de «castigar a Ray-

⁽¹⁸⁾ A. H.U., *Baía*, oaixa j13'.

⁽¹⁹⁾ Gastão de jSousa (Dias, *O Reino de Angola...*, in *Hist. Exp. Port, no Mundo*, III, pág. 210.

nha Ginga». A prontidão com que na Baía se conseguiu o socorro, mesmo com más consequências para a Fazenda Real, denuncia bem o interesse que ali havia pelas coisas angolanas: «...notarão uniformem.^{te} [as *personas grakfas do Salvador, para o efeito ouvidas*], que sem embargo do estado em que se achaua a fazenda de V.Mag.^{de}, se deuia acudir com o Socorro, inda q aquella se empenhasse de nouo na quantia das despesas desta leua» — lemos na missiva a respeito endereçada a D. Pedro II, pelo Governador Geral do Brasil, o Arcebispo D. Frei Manuel da Ressurreição, a 15 de Março de 1689 ⁽²⁰⁾.

A Baía e Pernambuco, porque regiões açucareiras por excelência, dominaram os mercados de escravos de Angola, por todo o século XVIII. A partir, porém, da descoberta das minas auríferas, essa posição perde-se a pouco e pouco a favor do Rio de Janeiro. É que, então, conquanto ilícitamente, os negreiros sulinos passaram a adquirir os escravos com ouro. O açúcar, o tabaco e a aguardente do Nordeste foram ultrapassados pelo metal amarelo como valores monetários. A diminuição das exportações baianas para Angola, e das importações de cativos desta origem, alarmou as autoridades e os colonos do Salvador e seu termo. Efectivamente, no limiar da centúria de Setecentos, fazendo-se eco do sentir geral, o Governador D. Rodrigo da Costa dirigia-se a Sua Majestade nos termos seguintes:

«Senhor

'«)Sem embargo, do que em carta de 20 do Corrente desta via, Represento a V.Mag.^{de}, a Ruína, que está ameaçando o Brasil [*Baía*] na falta de Escravos, que cadaves por ser mayor para a cultura das canas, tabacos, e Engenhos; torno agora a Repetir o .mesmo obrigado da noticia, que honte me deu o m.^{te} [o mestre] de hum Pataxe, que do porto de Loango ⁽²¹⁾ chegou a este da Balhia, de que pondose dous navios là carga, para esta Cidade, na de Loanda, não houve quem nelles quixesse carregar hua sô cabeça; em cuios termos foi preciso aos mestres delles, mudarem a viagem para o Rio de Janeiro; não sô pello excessivo preço, que lá tem; senão porq antecipa dam.^{te} mandam os

⁽²⁰⁾ 1A., H. U., *Bata*, caixa H6.

⁽²¹⁾; Pertence actualmente à República do Congo.

moradores, e homes de negocio do mesmo Rio, o Ouro, com que se comprão os ta es Escravos, do que fica gravem.¹ e prejudicada a f.^a de V.Mag.^e, pello descaminho, que pode haver em este ir por quintar; e o bem comum de seus v assa lios, por não terem sahida os generos, con q comerciavão com Angolla. V.Mag.^e mandará Rezolver sobre este particular, o q for mais conveniente a seu R.¹ Serviço. A IR.¹ Pessoa de V.Mag.^e g.^{de} [*garde*] NjS.^{or} como seus vassallos havemos mister. B.^a 26 de Junho de 1703. Dom Rodrigo da Costa» (22).

'Não obstante a vigilância que necessária mente houve que exercer-se sobre a saída do ouro brasílico, «por quintar» ou não, a verdade 'é que a Baía foi sobrepujada pelo Rio na época mineira ou ao menos em certos períodos desta época como mercado importador da mão-de-obra escrava e nas relações mercantis com a posseção do outro lado do Mar-Oceano. Não tarda & decadência do açúcar, bem assim a deslocação, para o Sul, da importância económica e política da colónia, quando a mineração verdadeiramente começa a disputar ao Nordeste a mão-de-obra, bem como o comércio que ela implicava.

A 'Baía vendia a Angola tabaco, aguardente, mandioca farinada ou não—em menor quantidade desde o seu cultivo ali, como vimos, — açúcar, cavalos, couros, carne e óleo de baleia, madeiras de construção. Angola fornecia-lhe escravos. Um vai-ven contínuo de embarcações dum lado a outro do Atlântico: patachos, sumacas, naus, de fabrico baiano ou metropolitano. Que estas trocas comerciais tiveram a inestimável virtude de fomentar a construção naval brasiliense, sobretudo baiana.

O volume das transacções acompanhou o incremento da obra colonizadora. E parece-nos lícito colocar o valor destas transacções logo a seguir ao das que se faziam com a metrópole, como no-lo sugerem as crónicas coevas (23), bem assim numerosos documentos. E com verdade e razão se pode afirmar que sem Angola não havia Baía, como o P.^e Viieira asseverava relativamente a Pernambuco.

O sistema económico português envolvia, pois, em 'estreita colaboração o Brasil e Angola, em especial. Nem de outra forma se

(22) IA.H-U., *Baía*, caixa 30-

(21) iQf. Rodha 'Pita, op. *cif*, págs. 39 e 70.

poderia ter procedido : Maurício de Nassau, ao enviar poderosa esquadra à conquista de Angola, mostra compreender lucidamente o problema da continuidade da obra da colonização e valorização de Pernambuco... ou do Brasil, que a sua raça pretendia dominar por inteiro...

Fora, porém, não ficavam, nem ficaram as restantes colônias africanas. (Só que, mercê de circunstâncias várias, elas desempenharam papel mais modesto na economia nacional de Seiscentos e a sua colaboração com a grande possessão americana, em verdade, foi menos profícua. Todas as conquistas de África foram chamadas a contribuir para a grande Obra da valorização de Vera Cruz, segundo as suas possibilidades e conforme as circunstâncias de momento.

A 'Costa da Mina e a da Guiné foram, depois de Angola, as grandes fornecedoras de cativos. Eram dali, por meados e fins do século XVII, levados para Cabo Verde e São Tomé, de onde, baptizados ou não, seguiam para a Baía e outros portos brasileiros ⁽²⁴⁾. Não obstante a luta tenaz e porfiada que se desenvolveu naquelas paragens, entre ingleses, holandeses, franceses, espanhóis, etc., pela posse dos mercados de escravos, ao findar aquele século corriam «a costa da Mina m.^{tos} Nauios (Portuguezes, ainda q cõ risco» ⁽²⁵⁾. A necessidade de combater os mais povos europeus com as mesmas armas e manter, tanto quanto possível, abertas as vias de comunicação com os mercados da escravaria e a posse dos territórios explica e justifica a criação de companhias de comércio e colonização: 'a Companhia de Caichieu e Rios de 'Guiné (1676), que se sabe ter durado até 1680 e arrostado com enormes dificuldades, algumas das quais levantadas pelos negreiros de Cabo Verde ⁽²⁶⁾ ; negociava produtos guinéenses e caibo-verdeanos, em escravos para o Reino, o Brasil e índias de Castela. Em 1690 foi fundada a Companhia de Cabo Verde e Cacheu de Negócios dos Pretos, que pretendia reconciliar os interesses dos negociantes dos entrepostos daquele arquipélago e Cacheu; volvidos três anos, essa companhia deu origem a outra, denominada Companhia Real de

⁽²⁴⁾ A. H. U., *Baía*, caixa 20.

⁽²⁵⁾ *idem*, *idem*, caixa 10..

⁽²⁶⁾ Cf. Renato Mendonça, *A Influência Africana no Português do Brasil*, pág. 160.

Guiné e das índias, à qual se concedeu autorização para introduzir negros nas possessões espanholas da América; renovada várias vezes, foi extinta em 1706 ⁽²⁷⁾.

Os mercadores brasileiros jamais simpatizaram com o monopólio dos escravos, dado aos citados organismos. É de crer, até de aceitar que nunca o respeitassem, exercendo o contrabando — fórmula de transacções comerciais aliás praticada por todos. Por outro lado, o vasto e fecundo movimento seiscentista da compra de escravos angolanos não se compreende, em parte, senão em função das dificuldades do tráfico das costas da Guiné e da Mina.

Fosse como fosse, todavia, o certo é que à vida económica da Baía — o mesmo é dizer que do Brasil — muito importou o comércio daquelas regiões — para as quais exportava os mesmos géneros que para Angola, e importava muito da mão-de-obra de que estava sempre 'faminta ^(2*).

i⁽²⁷⁾ Idem.

'(28) Quando em illóÇ.Ã se desenhou a possibilidade da construção duma fortaleza ou feitoria em terras de Ajuda, logo Sua Majestade escreveu a D. João de Lendastre, ordenando-lhe ouvisse os mercadores da [Baía «sobre as conveniencias» que daí adviriam ao Brasil, isto é, à sua economia... Este facto é bem a prova de como se não entendia a África divorciada ou em opposição a iSanta Cruz:

«Dom Joam de Lancastro lAmigo. Eu EIRey vos envio muito saudar. Mandando ver no meu 'Concelho Ultramarino o que se me Representou sobre o 'Rey de lAljudâ consentir que se faça na sua terra hua lFeytoria, ou (Fortaleza. Me pareceu ordenavnos 'que ouvindo os homens de negocio sobre as conveniencias que Rezultarão de se fazer esta fortaleza a esse Estado e dos Meços que offerecerem para se edilfficar e sustentar o seu iPrezidio, infformeis o que se vos offerece. Escrita em Lxa. a 2 de Dezembro de il'OftS. Rey. Conde de Alvor P. Para o Gou.^{or} g.¹ ido Estado do Brazil».

À margem esquerda: «Se^{or}. Dopapel que mandei fazer pellos homens de negocio desta praça [Raia], que com esta Remeto a IV.,Mag.^c, lhe serem presentes as conueniencias, que podem RezuTtar a este Estado, sobre a fortaleza, que o Rey de (Ajuda permite se faça naz terras, e dos meynos que se propoem, assy para se jella edificar, como para asustentação do !prezidio que hã deter. A Real Pessoa de V. Mag.^c g. de Nosso Senhor como Seus Vassallos hauemos mister. B.^a e de Junho j1.^o dle lbÇÇ. Dom João de Lancastro.»

Despacho: «¡Haja uista o Proc.^{or} da faz.^{ta} Lxa. 27 de Junho de 1699 '(rubricas).» Resposta do Procurador: «Segundo a resolução de S. Md. de pozta na Consulta (induza, se deue esperar a 'informação do ¡Gou.^{or} de S. Thome, p.ra q junta com esta se examine, oq. mais conveniente para o

(Provavelmente, os «tumbeircs» baianos promoviam as célebres viagens triangulares: do Salvador rumavam, por exemplo, para S. Tomé, daqui para Angola, de onde regressavam ao porto de origem. Os porões carregados de produtos brasileiros na viagem de ida, na torna-viagem abarrotavam da triste mercadoria humana. Em lastro 'é que não é de supor que regressassem. E assim se explica que no mesmo navio negreiro se transportassem escravos de diversos pontos e mercados da costa ooidentad africana.

Moçambique também se encontrou na órbita brasileira. Sua importância, porém, para a Baía não foi grande. Goa estava para Moçambique, como a Baía estava para Angola. O sistema ultramarino português possuía, verdadeiramente, duas cabeças: a Baía e Goa, uma para cada hemisfério. Mas a unidade do Império exigiu a sua colaboração, em diversos aspectos. Por isso, estando embora mais ligada a Goa, a colónia de Moçambique não deixou de contribuir para a valorização de Santa Cruz — em rigor, o ponto de convergência de todas as energias nacionais.

Real Geru.^o (ru'brica)». «Pela segunda infromação do G.^{or} de S. Thome me parece ainda mais impraticauel a erecção da fortaleza; posz diz q sefaça nas terras do Rey dos popos, q anda em guerra Cõ o de lAjudá, q,a pedio; querendo q.este Rey tire, de pedir a nossa amisade, o ajudarmos a seo inimigo: E q.¹⁰ ao meyo, q apon tão os Merc.^{es} da B.^a se me offerece dizer, q agora correm a costa da Mina m.^{tos} Nauios Portuguezes, ainda q cõ risco e cÕ acomp.* só os seos o farão, ie não sem elle, ficando por este moldo liure aos estrang.os, e só vedada aos Portuguezes; como oestá a costa de Guine cõ a Comp.* de Cacheo; E assim meparece, q ao Rey de Ajuda se assista cõ missionários, e sem fortaleza; poez estes m.to mais fruto colhem de seo trabalho sós, doq acompanhados, em rasão de q regulármete o procddim.to dos seculares oppõe se à doutrina dos Religiosos. i(Rubrica)».

Com esta opinião concordou o Cons. Ultram., conforme consta do mesmo documento. (IA. H. U., *Baía*, caixa 19.)

Por aqui se vê que os negociantes do 'Salvador pretendiam formar uma companhia para a exploração do comércio de Ajuda, quis a fortaleza asseguraria. A tal se opuseram o Governador de S. Tomé e, sobretudo, as chancelarias do Reino: a companhia beneficiaria apenas os seus membros e os estrangeiros, como sucedia com a de Cacheu... Os missionários surgiram ainda como o melhor meio de penetração da influência lusíada, com todas as suas vantagens espirituais e materiais.

Só 24 anos mais tarde se erigiu a fortaleza, quando a necessidade de braços exigiu ainda maior aproximação entre Vera Cruz e a África. A Construção foi entregue ao Governador da colónia sul-americana pois que princípios e orientações não haviam mudado. (Cf. Renato Mendonça, op. cit., pág. 61).

Perdida temporariamente Angola (1641-1648), os negreiros baianos e outros foram buscar escravos a Moçambique—chamando, destarte, esta conquista a cooperar na estrutura atlântica do comércio do açúcar, a contribuir para o ressurgimento económico ao qual se empenhara a Nação. Por alvará de 24 de Março de 1680, foi estabelecido que «o Comércio de Moçambique e Rios de Sofala fosse hure a todos» os portugueses, assim do Reino como do Ultramar — medida que se nos afigura tomada em atenção, sobretudo, ao tráfico negreiro para a América Portuguesa ⁽²⁹⁾.

A escravatura do africano foi a grande base da união entre os colonos -portugueses da América e da África—ia quase única razão das suas trocas materiais. Se o pele-vermelha se tem adaptado ao duro labor dos campos e das minas, o tráfico negreiro não teria interessado tanto: o português, concentrando as suas atenções e energias materiais no Brasil, teria, decerto, abandonado a maior parte, ao menos, das possessões africanas. Porque aquele foi incapaz de solucionar o problema da mão-de-obra, foi forçoso conservar estas, que forneciam os braços indispensáveis à subsistência e continuidade da colonização e aproveitamento do Brasil — que não se podia desterrar, por imperativos históricos, económicos e morais.

E, por isso mesmo, o Brasil nasceu sob o signo da agricultura e do comércio marítimo a distância — como a Mãe-Pátria — que lhe possibilitou, a um tempo, colocar boa parte dos produtos daquela e adquirir os braços necessários ao seu desenvolvimento.

Não era possível a economia de produção do Brasil sem o escravo africano, nem, em larga medida, o seu comércio, como vimos. Por isso, o ciclo do açúcar 'é também o ciclo do escravo de África. E note-se que era importante o comércio interno de escravos: a Baía foi um dos principais centros de irradiação de cativos para toda a colónia. Por outro lado, no plano comercial não é de desprezar o tráfico de escravos do Brasil para as possessões espanholas vizinhas: o Rio da Prata vê chegar negreiros baianos e outros antes de 1640, e depois, sempre que se proporcionava a ocasião; o Orenoo é outro ponto de contrabando activo de marcadores e negreiros do Brasil... ⁽³⁰⁾.

<²⁹) \A. H. U., *Baía*, caixa 15.

(30) Diz Georges Lefranc na sua *Histoire du Commerce*, referindo-se ao século xvii: «...le commerce interlope rayonne à partir du Brésil vers

De notar é o 'facto de os armadores da Baía terem sabido resolver o problema da gente de mar e artilheiros. O comércio marítimo de longo curso exigia um grande número deles. Navios desarmados eram presa fácil de corsários, como é de compreender e numerosos documentos atestam. A metrópole não podia fornecer todos os marinheiros e artilheiros necessários às numerosas embarcações baianas. iFelo memos, até à década 1660-1670. Por volta de 1640 havia no Reino muita falta de gente de mar e artilheiros. «A falta que nesta Coroa ha de artelheiros, e por Rezão delia andão ariscados os nauios q nauegão com gente noua» — lemos em documento datado de 1635 ⁽³¹⁾. Neste ano, permitiu-se ao comerciante Manuel de Sousa levar 10 ingleses e 12 alemães na nau *São Cristóvão*, para o Brasil. Também se concedeu licença ao mercador vianês André Henriques, naquele ano, para utilizar «seis artilheiros das Nações amigas», na nau que aprestou para a Baía ⁽³²⁾. Só por fins do século cessam os pedidos deste jaez. Assim, é de aceitar que na Baía o problema foi solucionado em grande parte com naturais da terra e escravos, desde cedo.

Solucionados este >e outros problemas que ia miavegação implicava, a Baía pôde entregar-se ao comércio marítimo a distância e de tal modo, que é forçoso não classificá-la como capitania agrícola e pecuária, tão só.

Por outro lado, é indubitável que Salvador e seu termo constituíram o mercado por excelência dos mercadores reinóis.

É interessante notar que os moradores da Capitania da Baía foram chamados a contribuir para a restauração de portos do Reino, com dinheiro, o que denuncia, insofismavelmente, a importância das trocas comerciais que mantinham entre si.

-Com efeito, a carta a seguir transcrita, de que existe cópia no A. H. U., prova a afirmação:

«Honrrado Marq.⁸ Am.^o... Por ser muy Conu.^{te} continuarse
Com a obra da estacada, e caez da Villa de Vianna: Vos enco-

La Plata, vers le Pérou et vers TOrénoque, Cependant que les Hollandais et les Français sont peu a peu supplantés en Amérique centrale et en Amérique du Nord.» '(pág. 88).

⁽³¹⁾ A. H. U., *Baía*, caixa 2.

⁽³²⁾ Idem, *idem*, *idem*.

mendo muyto que façaez contrebuir aoz moradores dessa Capitania, o que lhe foi repartido para a ditta estacada e caez, e que hauendose cobrado algum dinheiro por Conta desta Contrebução, mandeiz tomar conta delle, e com a breuidade o Remetaez ao Reyno por Conuir muyto que obra tão necessaria e de tão grande Utilidade ao Comércio e 'Segurança daz embarcaçõez que Surgem naquelle Rio Lima, não pare, e de todo se aperfeiçoe. Escrita em Lx^a. a 23 de Jan.^{ro} de 685. Rey» ⁽³³⁾.

Por uma consulta do Conselho Ultramarino de 3 de Março de 1689 sabemos que o «lançamento» feito aos colonos da Baía, para os trabalhos do porto da vila que hoje é a cidade de Viana do Castelo, importou em 10.000 cruzados — quantia deveras apreciável para a época ⁽³⁴⁾.

O florescimento dos burgos da beira-mar do Norte de Portugal, verificado ao longo da -centúria de Seiscentos, está esitritamente relacionado com o comércio do açúcar, do tabaco e madeiras brasileiras, tanto quanto com o dos escravos. Porto e Viana encontraram-se à frente do tráfico por mar com os ancoradouros activíssimos do Brasil — dos quais, como no-dó garantem documentos irrefragáveis, São Salvador da Baía ocupava o primeiro lugar, — apenas sobrepujados pelo burgo lisboeta, ao Sul.

Do dito se infere que, sem embargo das lacunas que necessariamente houve na ies>trutura do comércio brasileiro, explicáveis, aité justificáveis pelo condicionalismo politico-económico interno e externo, esse comércio progrediu durante a era da Restauração — que, em verdade, nele encontrou um dos seus mais sólidos incentivos e alicerces. Um iniludível afã se notou no sentido da obtenção de mercados, do alargamento da esfera comercial — o que verdadeiramente constitui uma das características mais notáveis da colonização da Baía, do Brasil, na última metade do século XVII. Ao 'desenvolvimento da produção correspondeu um aumento visível das exportações, traduzido pelo incremento do tráfico negreiro, da marinha, e, mesmo, pelo movimento comercial com o estrangeiro.

\⁽³³⁾ IA. H. U., *Baía*, caixa 16.

\⁽³⁴⁾ *idem*, *idem*, *idem*.

As medidas tendentes a libertar o tráfico marítimo das peias que o embaraçavam, as quais vimos serem tomadas de onde a onde, não deixaram, por seu turno, de fomentar as relações mercantis — de que a Baía largamente beneficiou, como porto principal que era.

(Continua)

JOSÉ PINHEIRO DA SILVA