

Administração fazendária na capitania da Bahia: a arrecadação do direito dos filhos da folha das Ilhas de São Tomé e do Príncipe, 1699-1724¹

Treasury administration in the captaincy of Bahia: the collection of the tax for the payroll of the Islands of São Tomé and Príncipe, 1699-1724

Hyllo Nader de Araújo Salles

Doutorando em História

Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP)

hyllo.nader@gmail.com

Recebido: 19/06/2023

Aprovado: 15/11/2023

Resumo: O presente artigo tem objetivo analisar a arrecadação do direito de 3\$500 réis, cobrado por escravos desembarcados em Salvador, procedidos da Costa da Mina. Este rendimento estava aplicado ao pagamento do aparato administrativo, militar e eclesiástico das Ilhas de São Tomé e do Príncipe. A análise centrará na atuação das instituições fazendárias responsáveis pela sua administração na capitania da Bahia: a provedoria-mor do Estado do Brasil e a alfândega de Salvador. Portanto, um estudo de administração fazendária, circunscrito à História Econômica. Para se compreender a arrecadação do direito, utilizar-se-á a legislação que versava sobre a matéria e a correspondência trocada entre os diferentes oficiais, percebendo não só a sua estrutura, mas a dinâmica do seu funcionamento. Assim, o presente estudo torna possível verificar as práticas fiscais: os mecanismos da arrecadação do direito de 3\$500 réis na Bahia e nas Ilhas de São Tomé e do Príncipe; bem como a aplicação dos créditos.

Palavras-chave: império ultramarino português; fiscalidade; tráfico transatlântico de escravos.

Abstract: This article aims to analyze the collection of the tax of 3\$500 réis, charged for slaves disembarked in Salvador, coming from Costa da Mina. This tax was applied to payment of the administrative, military and ecclesiastical apparatus of the Islands of São Tomé and Príncipe. The

¹ Agradeço aos comentários e sugestões dos pesquisadores Gustavo Acioli; Maximiliano Menz. À Cândido Domingues, sou imensuravelmente grato, pela generosidade em ceder algumas fontes e bibliografia e por estar sempre aberto ao diálogo. Sem as leituras, discussões e sugestões de Poliana Cordeiro de Farias e de Luanna Oliveira não seria possível a consubstanciação do presente texto. Aos pareceristas, meu muito obrigado pelos comentários que ajudaram a aperfeiçoar o trabalho. Ao prof. Nilson Carlos Nascimento, colega do chão da escola, coube a árdua tarefa de revisar o texto. De imediato, os isento de quaisquer imprecisões que possa haver no texto, sendo de minha inteira responsabilidade.

analysis will focus on the performance of the treasury institutions responsible for their administration in the captaincy of Bahia: the *provedoria-mor* of the State of Brazil and the customs of Salvador. Therefore, a study of treasury administration, limited to Economic History. To understand the collection of the tax, we will use the legislation that dealt with the matter and the correspondence exchanged between the different officials, understanding not only its structure, but the dynamics of its operation. Thus, the present study makes it possible to verify fiscal practices: the mechanisms for collecting the tax of 3\$500 réis in Bahia and the Islands of São Tomé and Príncipe; as well as the application of revenues.

Keywords: portuguese overseas empire; taxation; transatlantic slave trade.

Introdução

Neste estudo, o que se pretende é uma primeira incursão no "vasto sistema fiscal", em que o tráfico de escravos se baseava (MAURO, 1973, p. 196), cuja análise se centrará no estudo da arrecadação, na capitania da Bahia, do direito de 3\$500 réis, por escravo oriundo da Costa da Mina e desembarcado nos portos do Estado do Brasil, que estava aplicado ao sustento dos filhos da folha secular e eclesiástica das Ilhas de São Tomé e do Príncipe.² Esse direito incidia sobre os escravos oriundos da Costa da Mina, de Cabo Verde, de Cacheu e de mais partes da África ocidental, executando apenas escravos do Reino de Angola, pois para estes havia um tributo específico (MENZ, 2017).

O objetivo é as práticas fiscais: os mecanismos da arrecadação do direito de 3\$500 réis na Bahia e nas Ilhas de São Tomé e do Príncipe; bem como a aplicação dos réditos, isto é, se custearam o processo de colonização, ao qual estavam aplicados, e/ou se foram transferidos para a metrópole como parte do excedente fiscal, cumprindo, assim, o sentido do fisco colonial mercantilista.

Para se ter uma ideia, sobre o escravo-mercadoria incidiam vários impostos de forma direta como, por exemplo, o direito de entrada nos portos do Estado do Brasil; o direito de saída para as minas; a partir de 1720, os dez tostões (1\$000 réis) para a Fortaleza de Ajudá dos escravos oriundos da Costa da Mina; após 1755, na capitania da Bahia, incidira sobre os escravos o subsídio voluntário para a reconstrução de Lisboa. Além de todos os tributos citados anteriores, Pierre Verger (1989

² Doravante, utilizar-se-á a expressão direito de 3\$500 réis.

[1968], p, 704) aponta que, a partir de 1727, com duração de vinte anos, houve uma contribuição voluntária de 2\$000 réis, para as duplas núpcias do príncipe e princesa de Portugal com aqueles de Espanha, que incidira sobre os escravos oriundos da Costa da Mina. Cabe, ainda, destacar que os escravos não recolhiam dízima da alfândega - imposto de dez por cento - no Estado do Brasil, enquanto mercadoria especial possuíam taxaçaõ diferenciada (SALLES, 2014).

O leitor tem em mãos um estudo de administração fazendária, que, de certa forma, poderá contribuir para uma melhor compreensão da atividade econômica que foi o tráfico de escravos, especialmente, aquele realizado na costa da África ocidental, excetuando o tráfico com o Reino de Angola.

Para se compreender a arrecadação do tributo de 3\$500 réis, por óbvio, foi preciso compreender a regulamentação desta atividade econômica: o tráfico de escravos. Assim, o texto está ancorado na exaustiva compilação da legislação, realizada por Silvia Hunold Lara, pois como a autora bem apontou, “a legislação portuguesa metropolitana preocupou-se sobretudo com os aspectos práticos do controle do fluxo desta preciosa mercadoria” (LARA, 2000, p. 27-28).

Antecedentes: o tributo pelo resgate de escravos na Costa da Mina, séculos XVI-XVII

O Arquipélago de São Tomé e do Príncipe foi ocupado pelos portugueses na última década do século XV e, de acordo com Charles Boxer, teria se tornado no século seguinte, importante entreposto para o comércio escravagista, impulsionado tanto pela montagem da economia açucareira nos Ilhéus, quanto pelo fornecimento de escravos para outras áreas do império. Desde o alvorecer do século XVI, os direitos alfandegários de quarto e vintena³ e os dízimos já estavam submetidos ao sistema de contratos. Pós-Restauração, Dom João IV incentivou o tráfico negreiro na região, inclusive com o contrato arrematado por Sebastião Lamberto, Belchior Borrais e Pero Stalpart, para os anos de 1657 até 1661. No entanto, o contrato não fora cumprido, deixando os contratadores de enviar os navios e mercadorias para as Ilhas, vigorando uma total decadência. Para Neuma Brilhante, a decadência estava relacionada também com a guerra com os neerlandeses, com a ação de corsários

³ O quarto e a vintena foi um imposto cobrado, na Casa da Índia, originalmente apenas das especiarias e drogas provenientes do Oriente. No entanto, ao longo do tempo, tornou-se um imposto alfandegário de amplo espectro, correspondente a 28,75% do valor total da mercadoria, isto é, a soma de um 1/4 do valor da mercadoria (vm) mais a vigésima parte dos 3/4 restantes, ou seja, $(1/4 + 3/80)*vm =$ quarto e a vintena (ALMEIDA, 1994, p. 256-257).

franceses, e com as alterações nas rotas do tráfico (BOXER, 2017 [1977], p.105-106; SALVADOR, 1981, p. 29-37; BRILHANTE, 2009, p. 29-37).

Em 11 de março de 1673, o ainda príncipe regente, atento ao estado de decadência, em que se achava a Ilha de São Tomé e suas anexas, pela ausência da atividade mercantil, tendo como consequência a dificuldade de manter a guarnição, e fazer frente as folhas secular e eclesiástica, concedeu "comércio livre" por tempo de cinco anos, com dez declarações que taxavam as atividades mercantis no Arquipélago. Comércio livre significa, destaque-se, apenas uma permissão temporária, com controle por parte do permissionário, prova disto são os alvarás de licença e as dez declarações, que estabelecem a tributação dos negócios realizados. Interessa-nos, sobretudo, a declaração VIII, pois a mesma estabelecia o pagamento de 4\$000 mil réis por peça de escravos, que saísse das Ilhas ou da Costa e se embarcasse para o Brasil, Índias de Castela ou para o Reino. O direito devia ser pago na Ilha de São Tomé, ou por avença (adiantamento), nos portos onde fossem despachados, como se praticava com os escravos procedidos do Reino de Angola.⁴

Com a imposição do pagamento de 4\$000 mil réis, os interessados naquele negócio no século XVII não tardaram em solicitar licença para serem desobrigados a irem às Ilhas e realizarem os pagamentos. Em 1686, o Rei escrevia ao provedor-mor e aos provedores de Pernambuco e Rio de Janeiro ordenando que reservassem o dinheiro procedido dos despachos dos escravos oriundos da Costa da Mina, para estarem prontos a se despenderem à ordem do governador das Ilhas e mais ministros, sem que os desviassem "por maior e mais precisa que haja e, no caso que o divertais, além de me dar por muito mal servido, se haverá por vossa Fazenda o que contra esta ordem despenderdes". Tal ordem explica-se pois Antônio de Brito Lemos, governador do Arquipélago, havia representado ao Rei "acerca da falta de rendimento que havia na Alfândega dela para se poder acudir ao pagamento das folhas eclesiásticas e secular", devido a permissão concedida por el-Rei aos navios de não pagarem nas Ilhas os direitos dos gêneros que tirassem da Costa da Mina, e de o poderem fazer no Brasil ou em outro qualquer porto aonde fossem. Tal quadro fora profundamente alterado ao longo do século XVIII, como veremos adiante.⁵

⁴ Provisão de 11 de março de 1673, in: LARA, 2000, p. 180.

⁵ Carta Régia de 21 de março de 1686, in: LARA, 2000, p. 196

Observando as rendas da capitania da Bahia no século XVII, no entanto, não se encontra lançamento deste rendimento (CARRARA, 2009a; FARIAS & SALLES, s/d). Talvez, o que nos ajude a compreender este silêncio na documentação fazendária seja a carta régia, de 02 de setembro de 1679, enviada para Roque da Costa Barreto, mestre de campo general do Brasil, na qual o príncipe regente ordenava que a Companhia de Comércio do Brasil administrasse a cobrança dos direitos procedidos do resgate de escravos na Costa da Mina.⁶

Ademais, a licença mais antiga perscrutada foi concedida ao capitão e mestre Lourenço Fernandes de Lima, vizinho de Viana, por provisão régia, de 16 de março de 1676, que o autorizava a fazer negócio nos portos da Costa da Mina e Guiné, sem embargo de não tomar a Ilha de São Tomé, para despachar, sendo necessário dar fiança, no Conselho Ultramarino, de pagar os direitos do negócio que fizesse. Debaixo dessa mesma fiança, poderia fazer segunda viagem, partindo dos portos do Estado do Brasil. Por isso, sua provisão fora registrada nos livros da Secretária de Estado do Brasil e nos da provedoria-mor do Estado do Brasil.⁷

As provisões régias, que concediam licença, para fazer negócios na Costa da Mina, traziam o preâmbulo: "[...] proibido, antigamente, por se fazerem os regastes por conta de minha Fazenda, porque, de anos a esta parte, pelo exausto dela, se não faz, e por outras justas considerações do meu serviço: Hei por bem de conceder licença [...]".⁸ O que nos leva a supor que, antes de 1673, tal negócio era estanco régio.

Seja como for, Antônio Estanislau Cousier, escriturário da Junta da Real Fazenda da capitania da Bahia, em memória oferecida ao Soberano, no ano de 1788, afirmava ser o rendimento dos direitos de 3\$500 réis por escravos muito antigo. Ignorando a data exata do seu estabelecimento, reportou-se a outra carta régia, do ano de 1699, na qual Dom Pedro II declarava a antiguidade do direito, a quantia paga e, devido ao crescimento considerável do tráfico de escravos, e às necessidades apresentadas pelo bispo de São Tomé, para pagamento da folha eclesiástica, ordenava o acrescentamento do referido direito antes correspondente a 1\$750 réis pagos na Ilha de São Tomé,

⁶ Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, Documentos Históricos (BNDH), vol. 67, pp. 334-335.

⁷ BNDH, vol. 26 p. 150-ss.

⁸ Cf.: BNDH, vol. 26, p. 150 - ss e a licença de Bento de Araújo Dantas 19 de fevereiro de 1705, em: AHU, CU, Livro de Registro de provisões, do Conselho Ultramarino, 1698-1715, Cód. 95, fl. 254.

passando a partir de então a 3\$500 réis, quando as embarcações deixassem de realizar o pagamento nas Ilhas, optando por realizá-lo nas alfândegas do Brasil.⁹

A origem exata da criação desse direito ainda é imprecisa, os registros, que chegaram até nós, rondam ao último quartel do século XVII. Todavia, bastante reveladora do estado das receitas do Estado português no pós-Restauração, muito desorganizadas. Imprecisão que paira também sobre o início do trato mercantil direto do Estado do Brasil com a região denominada pelos portugueses de Costa da Mina. Desde a primeira metade do século XVII, o resgate de escravos no Golfo da Guiné com embarcações partindo do Estado do Brasil era um negócio lícito, no entanto, não encontrei vestígios nem fiscais nem administrativos de que houvesse uma "carreira" antes do último quartel do dezesseis (cf.: VERGER, 1989 [1968], p. 39, 52, 76; NARDI, 1996, p. 215-21; LOPES, 2008, p. 35).

Se desconhecemos a origem exata da imposição do tributo, temos indícios dos motivos da sua imposição. O escriturário Cousier afirma que o príncipe regente, atendendo à importância do comércio com a Costa da Mina e à necessidade de se conservar a contínua assistência à feitoria das Ilhas de São Tomé e do Príncipe, concedeu à Junta do Comércio do Estado do Brasil a administração e exploração dos direitos que tirassem daquele negócio: os interessados, com obrigação de pagarem de cada peça de saída (ou seja, nas Ilhas), uma oitava de ouro para reparo das fortalezas e feitorias, dando despacho, ou avença (adiantamento), em São Tomé, antes de irem à Costa da Mina. O mesmo procedimento se praticaria com os navios que saíssem do Reino ou do Brasil e Ilhas, e não tomassem a Ilha de São Tomé, dando fiança, e provisão passada pela Junta do Comércio e autorizada pelo Príncipe: não pagando a oitava de ouro pelo escravo nas Ilhas, pagaria \$750 réis por cada um. E, no Brasil, pagariam aos administradores da Junta, de entrada, por cada cabeça, 1\$750 réis, para serem aplicados a despesas das fortalezas e feitorias.¹⁰

A taxação sobre os negócios realizados na Costa da Mina enquadrava-se nas tentativas da Coroa de uma recuperação fiscal, após o império ter ficado por um triz, devido a drástica queda das receitas do comércio externo, em decorrência das perdas territoriais, por conta da guerra com os neerlandeses. Nas palavras de Angelo Carrara (2011, p. 14), entre 1667 e 1697, "a fiscalidade do

⁹ BN, Divisão de Manuscritos, Relação da Tesouraria Geral da Bahia, 1788: Cód. 030410.

¹⁰ Alvará de 6 de maio de 1680, in: LARA, 2000, p. 183-185.

império ensaiava (...) o retorno a seu traço estrutural dominante, fortemente fundado nas receitas do comércio com o ultramar", o que se verá adiante.

A provedoria-mor e a alfândega da Bahia na gestão da arrecadação do direito de 3\$500 réis por escravo resgatado na Costa da Mina, 1699-1725

Observa-se, através da legislação, que a cobrança do direito de 3\$500 réis era uma atividade altamente complexa e enquadrada na dinâmica de se gerir um império ultramarino na época moderna. Baseada, portanto, no vaivém do fluxo de papel, transportado pelas embarcações que conectavam as diferentes partes do império. Roberto Borges Martins chamou a atenção para a obsessão da Coroa portuguesa em legislar sobre o tráfico de escravos, segundo ele, "em nenhuma matéria, com a possível exceção dos quintos e do controle da mineração do ouro e dos diamantes, a coroa portuguesa foi tão prolífica, tão aplicada e tão minuciosa" (MARTINS, 2017, p. 4).

Em 1699, de fato, el-Rei, por carta régia, ordenou ao provedor-mor da Fazenda do Estado do Brasil, Francisco Lamberto, o acréscimo dos direitos, para o sustento da folha da Ilha de São Tomé

por ser muito limitado o direito de 1\$750 réis que é o que hoje pagam por cada escravo de quarto e vintena à razão de peça e não de cabeça, na forma do dito Foral; fui servido resolver que se pague daqui em diante por cada peça de direitos dos que se resgatarem na dita Costa de acrescentamento somente outro tanto, como até agora se pagava, por ser justo que assim como tem crescido tanto o preço dos negros no Brasil e com ele a ganância do resgate.¹¹

Portanto, el-Rei decretava que, na capitania da Bahia, devia-se pagar o direito dobrado (3\$500 réis à razão de peça de Índia¹²), e, nas Ilhas de São Tomé e do Príncipe, pagava-se uma taxa menor (1\$750 réis à razão de peça), por isso, meio direito. Constituía-se, assim, dois espaços fiscais distintos, sendo que o despacho nas Ilhas no torna-viagem tinha o bônus da vantagem fiscal e o ônus de dilatar o tempo da viagem.

¹¹ Carta régia de 10 de janeiro de 1699, in: LARA, 2000, p. 214.

¹² Sobre "peça de Índia", ver: BOXER, 2017 [1977], p. 108. Interessante notar que, em Angola, desde meados do século XVI, peça de Índia equivaleria a um homem jovem (MILLER, 1988, p. 66-78). De acordo com Luanna Ventura, amparada nas certidões expedidas pelo escrivão da Fazenda Real das Ilhas de São Tomé e do Príncipe, na segunda metade do século XVIII, uma peça de Índia equivaleria a um "negro barbado ou uma negra de cria"; já "um moleção ou molecona" valeria dois terços de peça de Índia; já "um moleque ou moleca ou negra sem cria" corresponderia a meia peça de Índia; "molequinho ou molequinha" a um quarto de peça de Índia; e, por fim, os doentes eram agrupados dez a dezoito escravos para formar uma peça de Índia (OLIVEIRA, 2021, p. 312).

Todavia, em 15 de agosto de 1700, o governador da Ilha de São Tomé escrevia a Sua Majestade, pois não havia recebido coisa alguma do rendimento dos direitos dos escravos, que se despachavam nas alfândegas do Brasil. Em dezembro do mesmo ano, D. Pedro II ordenava a Lamberto que informasse os valores do rendimento, insistindo na necessidade de cobrança e satisfação, para o sustento das Ilhas de São Tomé e do Príncipe.¹³

Prontamente, o provedor-mor informava Sua Majestade que o provedor da alfândega não havia executado a ordem de 1699, visto ter o oficial aduaneiro aceitado fianças dos despachos dos interessados no negócio, que haviam recorrido ao Rei. Dom Pedro II estranhava a resistência do provedor da alfândega em executar a sua real determinação e ordenava a cobrança imediata das fianças.¹⁴

Alexandre de Sousa Freire, provedor da alfândega da Bahia, em 14 de outubro de 1702, foi quem deu conta da cobrança que havia feito dos direitos dos escravos procedidos da Costa da Mina, despachados na Bahia, na forma das ordens de Sua Majestade. A arrecadação havia alcançado a importância de 8:776\$500 réis. Diante dessa notícia, o Rei ordenava a Francisco Lamberto, provedor-mor da Fazenda do Brasil, que passasse letra segura para satisfazer, no Conselho Ultramarino, o adiantamento da cômputo dado ao bispo da Ilha de São Tomé, no valor de 3:866\$999 réis. As letras seguras eram passadas por pessoas abonadas, que retiravam o dinheiro de contado na provedoria e emitiam um papel para ser trocado no Reino pelo dinheiro. Por não se achar quem passasse a dita letra, o provedor-mor, em 1704, foi autorizado a remeter em açúcar de boa qualidade, para se arrematar no Conselho Ultramarino. Fato elucidativo de uma baixa monetarização da economia no período em análise. Afinal, ninguém queria sacar o dinheiro na provedoria-mor e passar a letra segura para o Reino. Cabe destacar que, em menos de uma década, essa situação se alterara de forma drástica: em 1712, o tesoureiro geral disponibilizou, na praça da Bahia, 51:037\$131 réis em dinheiro de contado, como veremos adiante.¹⁵

Ainda, em 1703, o provedor da alfândega oferecia dúvidas quanto à execução da arrecadação do direito 3\$500 réis, devido aos embargos que os mercadores, da praça da Bahia, apresentaram "da

¹³ Nota 304, in: LARA, 2000 p. 196-197.

¹⁴ AHU, CU, Livro de registro de cartas régias, provisões e outras ordens para a Bahia, do Conselho Ultramarino, 1695-1714, Cód. 246, fl. 150.

¹⁵ AHU, CU, Cód. 246, fl. 159v-160 e 194.

forma das peças reguladas pelas cabeças, de que ali não se tinha notícias". Em resposta a missiva, o Rei mandava declarar que os direitos "se hão de pagar como se pagavam antes, sem outra alguma mudança, mais do que ser direito dobrado", ou seja, os despachos seriam à razão de 3\$500 réis por peça de Índia. Alexandre de Sousa Freire deveria executar a ordem logo e "havendo requerimento de parte, lhe deferir como parecer justiça, sem suspensão da execução e dareis apelação e agravo para o Conselho Ultramarino".¹⁶

O provedor da alfândega fez executar às ordens de Sua Majestade, pelo que se pode deprender da carta régia endereçada a ele de 13 de novembro de 1704, que, além de elogiar sua atuação na alfândega, ordenava que ele enviasse, todos os anos, conta dos direitos devidos: dos cobrados e dos não cobrados, remetendo a razão por que não havia feito arrecadação.¹⁷

Porém, mesmo com o bom procedimento do oficial aduaneiro, os réditos não chegavam à Ilha de São Tomé, conforme representação de eclesiásticos do Arquipélago. Poder-se-ia pensar em descaminho? Provavelmente não! Pelo visto acima, não havia faltas na arrecadação. Eram as necessidades mais imediatas da provedoria-mor do Estado do Brasil que consumiam os valores arrecadados, a lógica fiscal seiscentista: deficitária (CARRARA, 2009a), ainda permanecia no início do século XVIII. Por isso, o cabido da Sé da Ilha de São Tomé requeria que se não desse despacho às embarcações que fossem para a Costa da Mina, sem primeiro os mestres delas darem fiança. Diante dessa situação, em 1705, D. Catarina de Bragança, regente nos impedimentos de D. Pedro II, resolveu "dar nova forma as fianças, que hão de dar os navios que desse porto saírem para comerciar a Costa da Mina com licença".¹⁸

A nova forma, como se pode ver de uma consulta do Conselho Ultramarino, de 23 de julho de 1706, seria: "os navios que quisessem negociar na Costa da Mina sem tomar a Ilha de São Tomé, pagassem os direitos no Brasil com obrigação de os transportarem por sua conta e risco à dita Ilha". Antes de partirem para a Costa da Mina, os mestres dos navios deveriam dar fiança. Caso fosse aceita, e os interessados obtivessem sucesso no negócio, ao desembarcarem os escravos, no Estado do Brasil, deveriam fazer carga da importância ao recebedor da Fazenda Real. Isto é, a anotação, no livro da Fazenda, do valor em ser (a receber), do despacho dos escravos. O despachante, então,

¹⁶ Carta régia de 1º de fevereiro de 1704, in: LARA, 2000, p. 223.

¹⁷ AHU, CU, Cód. 246, fl. 194.

¹⁸ AHU, CU, Cód. 246, fl. 196v-197.

passaria letra segura deste valor, a pagar ao almoxarife da Ilha de São Tomé, que, por sua vez, ao receber o pagamento, no Arquipélago, emitiria o conhecimento em forma, para ser entregue no porto do desembarque, e se extinguir a anotação da receita em ser, e desobrigar-se a fiança. Para isso, lançar-se-ia à margem da respectiva receita, verba na letra que se passou no tempo do assento, e outra verba de que se efetivou o pagamento, isto é, quando se entregasse o conhecimento em forma. Assim, a diminuição dos abusos era posta pelo poder central, em mãos da burocracia espalhada pelo império, responsável pelo controle de todas as etapas do negócio.¹⁹

Aos mercadores foi concedida a graça de receberem licenças, mediante fianças, para não terem de ir despachar os escravos na Ilha de São Tomé e do Príncipe, "porque nelas lhe faziam tão más passagens que pelas evitar perdiam os interesses daquela costa e não navegam a ela". Segundo o procurador da Fazenda, estas licenças foram muito úteis, pois, com elas, muitas embarcações foram comercializar naquela costa, "porém parecia que a graça feita aos mercadores não devia prejudicar aos filhos da folha de São Tomé", ainda conforme o seu parecer, todos os interessados naquele negócio usavam das ditas licenças para não irem naquele Arquipélago.²⁰

Diante da nova obrigação, de terem de transportar os direitos produzidos pelos despachos nos portos do Estado do Brasil dos escravos da Costa da Mina para a Ilha de São Tomé, os moradores da Bahia representaram ao Rei, para serem desobrigados desse transporte, argumentavam que "irem esses navios ricos chamariam muitos inimigos e corsários piratas aquela costa, com que se fazia incomunicável as nossas sumacas pela infalível perda delas" (SOUZA, 2011, p. 151).

No entanto, ao procurador da Fazenda, em Lisboa, parecia que se devia proibir as tais licenças e expedir carta ao governador, ao juiz da alfândega, ao provedor da Fazenda e ao ouvidor-geral que dessem despacho dos navios com toda a brevidade como manda o Foral da Ilha de São Tomé. Dessa forma teriam muitas embarcações por lá e a Fazenda Real teria quem as vistoriasse e examinasse se carregavam ouro ou tabaco aos estrangeiros. Qual a preocupação do procurador da Fazenda? Evasão dos direitos alfandegários que chegariam à ordem de 36% do valor das mercadorias, e o conseqüente descaminho do tabaco e do ouro. Pareceu ainda que se devia pôr em

¹⁹ BNDH, vol. 95, p. 207-208.

²⁰ BNDH, vol. 95, p. 209.

execução as fianças passadas e, ainda, não desobrigadas. Opinião semelhante teve o Conselho Ultramarino. Todavia, essa consulta baixou sem parecer régio.²¹

Em 1709, D. João V ordenava ao provedor da alfândega da Bahia, Alexandre de Sousa Freire, que mandasse tomar as contas de todos os tesoureiros que haviam recebido o direito de 3\$500 réis, para saber se eram ou não devedores. Deveria mandar também uma relação de todo o rendimento que havia "em ser" ou a receber deste direito, quanto importava e se estava em boa arrecadação e segurança.²² Assim que efetivasse a arrecadação, o rendimento deveria ser remetido ao Reino, reservando, na capitania da Bahia, 20 mil cruzados, para fazer frente as despesas dos filhos da folha das Ilha de São Tomé e do Príncipe. A remessa devia ser feita em letra segura ou em ouro nas naus da Coroa.²³

Após o exame das informações prestadas pelo provedor da alfândega, el-Rei, por carta régia, de 4 de janeiro de 1710, decidiu proibir as licenças, de não irem satisfazer os direitos nas Ilhas, e obrigar todas as embarcações, tanto as do Estado do Brasil quanto as do Reino, a tomar o rumo do Arquipélago, tanto na ida quanto na volta da Costa da Mina, para que nela se averiguasse o que levaram e o que traziam, produzido dos resgates e negócios que fizeram, e, dessa forma, se regulassem, por este exame, os direitos que haviam de pagar, pois "sendo 30 as embarcações que dele navegam para a dita Costa [...] tinham rendido os direitos 63.000 cruzados e de sete ou oito que foram cada ano despachar à Ilha de São Tomé tinham rendido 71.000 cruzados". Na mesma data foram enviadas cartas régias ao ouvidor-geral da capitania da Bahia, de Pernambuco e da Paraíba.²⁴

Pouco mais de um ano depois, em 23 de março de 1711, Sua Majestade retrocederia na obrigatoriedade de escalar no Arquipélago tanto na ida quanto no torna-viagem, considerando haver inconvenientes que embaraçavam o comércio da Costa da Mina. Por fim, em 04 de maio do mesmo ano, el-Rei retomava a matéria, determinando que a "navegação para a Costa da Mina seja livre como

²¹ BNDH, vol. 95, p. 209.

²² AHU, CU, Cód. 246, fl. 250v.

²³ AHU, CU, Cód. 246, fl. 258-258v. O valor desta consignação alterou-se de 20 mil (8:000\$000 réis) para 30 mil cruzados (12:000\$000 réis). Em 1725, quando D. João V submeteu o tributo ao sistema de contrato, a consignação era de 30 mil cruzados.

²⁴ Carta régia de 4 de janeiro de 1710, in: LARA, 2000, p. 231.

de antes, sem terem obrigação de irem tomar a ilha de São Tomé [...] ficando-lhe somente a obrigação de pagarem os direitos no porto do Brasil donde forem [...]"²⁵

Talvez, o que ajude a compreender essas idas e vindas nas diretrizes fiscais sobre as Ilhas de São Tomé e do Príncipe seja a necessidade vital da Coroa de manter o Arquipélago como área de possessão portuguesa, e a difícil conjuntura da Guerra de Sucessão Espanhola (1701-1713), afinal, em 1709, São Tomé fora saqueada por corsários franceses (GODINHO, 1971).

O direito sobre a importação de escravos da Costa da Mina devia ser satisfeito, a princípio, nas Ilhas de São Tomé e do Príncipe. Entretanto, devido a fatores como a navegação e a concorrência com outras potências europeias na costa da África, poderiam os interessados os satisfazerem nos portos do Estado do Brasil ou mesmo na Corte. Entre 1703 e 1725, o executivo do Conselho Ultramarino registrou 77 fianças, de embarcações que receberam licença para saírem do Reino e realizarem o resgate de escravos na Costa da Mina. Dessas, 58 foram levantadas, isto é, desobrigadas: uma pela licença ter sido revogada; outra por ter transportado o governador da Ilha de São Tiago; outras duas por terem comprovado a não realização da viagem; outras duas por terem naufragado; outras duas por terem sido tomadas por corsários franceses; outras 21 comprovaram o recolhimento dos direitos em Lisboa; outras 7 comprovaram o pagamento dos direitos na Bahia; outras 15 comprovaram o pagamento dos direitos no Rio de Janeiro; e 7 comprovaram o pagamento dos direitos no Arquipélago de São Tomé e Príncipe. As demais 19 ficaram em aberto.²⁶

Além desse emaranhado de possibilidades, o caminho da administração portuguesa, de modo geral, fora construído ao caminhar. Por isso, talvez, uma aparente falta de racionalidade, nas idas e vindas das decisões tomadas pelo poder central. Como assevera Carlos Agostinho das Neves, ao estudar São Tomé e Príncipe na segunda metade do século XVIII,

o tráfico de escravos entre a Costa da Mina e a Baía nunca obedeceu a estruturas verdadeiramente planificadas, alterando-se, quase sempre ao sabor das conjunturas. Daí que toda a legislação que arbitrou o referido comércio tenha sido criada mais de improviso, visando colmatar uma ou outra situação mais grave, mas raramente a definição de grandes linhas orientadoras que permitissem a obtenção de maiores vantagens (NEVES, 1989, p. 103-104).

²⁵ Carta régia de 23 de março de 1711 e nota 381, in: LARA, 2000, p. 234-235.

²⁶ Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT), Lisboa, Conselho Ultramarino, Livro de Assentos, Contratos e Fianças do Conselho Ultramarino.

Ainda, segundo o autor, tal situação mudou com a instalação, na Bahia, da Mesa de Inspeção do Açúcar e Tabaco (1751), pois a instituição podia interferir de forma proativa no gênero essencial ao negócio na Costa da Mina, o tabaco e, também, na navegação (NEVES, 1989, p. 106).

Em 1714, há exemplos da importância do tributo, para satisfazer despesas da própria provedoria-mor. Por empréstimo, o marquês de Angeja, governador-geral e vice-rei do Estado do Brasil, aplicou-o à defesa da conquista comprando a fragata Nossa Senhora do Rosário e São Gonçalo, para servir ao guarda-costas, pelo acomodado preço de 3:600\$000 réis, sendo que 2:800\$000 réis foi retirado da consignação do direito de 3\$500 réis (SALLES, 2014, p. 33).

No mesmo ano, os sobejos foram usados para o pagamento das férias dos oficiais que trabalhavam na construção de uma nova nau na Ribeira, para suprir as despesas que haviam de serem feitas com os aprestos e matalotagens dos comboios, sendo entregue para a Junta do Comércio 4:400\$000 réis e para a reabertura da Casa da Moeda em Salvador foram aplicados 2:400\$000 réis. Quando da posse do governo geral pelo marquês de Angeja, a única consignação que não estava exausta era o direito de 3\$500 réis, conforme apurado pelo exame dos livros pelo provedor-mor Luís Lopes Pegado.²⁷ Entre 1714 - 1717, há uma efetiva centralização nas contas das provedorias da Real Fazenda no Brasil das três capitanias mais importantes do Estado do Brasil - Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, com jurisdição sobre as minas. Esse período coincide com a atuação de Luís Lopes Pegado na provedoria-mor e governo do marquês de Angeja (CARRARA, 2009b, p. 72-77; CARRARA, 2011, p. 18).

No vaivém de informações trocadas entre os oficiais régios, entre uma frota e outra, foi possível perceber algumas despesas e remessas líquidas dos efeitos dessa consignação do direito dos escravos aplicados aos filhos da folha de São Tomé.

No livro que servia, na alfândega da Bahia, para o registro das ordens de Sua Majestade, existem algumas informações sobre o rendimento desse direito. Pela missiva, de 20 de janeiro de 1716, depreende-se que os despachos feitos na Bahia, do resgate de escravos da Costa da Mina de 1705 a 1715, que não despacharam nas Ilhas, alcançaram rendimento líquido de 23:400\$000 réis. Ou seja, foram remetidos para o Conselho Ultramarino, por meio de letra segura, tal importância.²⁸

²⁷ BNDH, vol. 53, p. 281-282 e BNDH, vol. 96, p. 155-157.

²⁸ Arquivo Nacional Rio de Janeiro (ANRJ), Livro 4º Registro de ordens da alfândega, Cód. 143, vol. 1, fl. 2v-3.

Desse montante, foram localizadas duas letras seguras, em 1712, que importaram 19:857\$600 réis. Não foi possível encontrar as demais letras, que importaram 3:542\$400 réis, mas é certo que elas foram recebidas e aceitas em Lisboa, uma vez que houve a confirmação por carta régia. Cabe destacar, que as letras seguras do ano de 1712, representavam 38,91% do excedente fiscal remetidos à metrópole naquela frota, por letras seguras contra o tesoureiro do consulado. Portanto, em 1712, o tesoureiro geral disponibilizou, na praça da Bahia, 51:037\$131 réis em dinheiro de contado.²⁹ Trata-se de uma quantia razoável, se pensarmos na conjuntura turbulenta dos mares no tempo da Guerra de Sucessão Espanhola (1701-1713). As investidas das embarcações francesas e holandesas contra as sumacas portuguesas na costa de África fora um tema recorrente.³⁰ Hostilidades foram descritas em 1715 pelo marquês de Angeja, que ainda alertava para a carestia dos escravos, que "tem chegado a tal preço um negro peça de Índia, que chegam a pedir por ele duzentos mil réis, e já se vai fazendo comum preço cento e oitenta mil réis: este negócio é dos mais importantes que tem neste Estado".³¹

Fernando Novais (1981 [1979]) chamou a atenção para a importância dessa atividade econômica, engrenagem do *Antigo Sistema Colonial*, constituinte da passagem do excedente econômico das colônias para a metrópole, fomentando a acumulação de capitais no centro do sistema. Talvez, por isso mesmo temos as prestações de contas, isto é, a receita e despesa desse rendimento de forma tão pormenorizada.

O provedor da alfândega, o coronel Domingos da Costa de Almeida dava conta que, entre 02 de junho de 1715 e 15 de julho de 1716, vieram, em direitura à Bahia, 14 embarcações, cujos direitos tiveram o alcance de 13:280\$286 réis e ainda mais duas embarcações com fiança de pagarem os direitos em Lisboa. Entre 04 de setembro de 1717 e 07 de julho de 1718, esse direito havia rendido na Bahia 12:733\$750 réis, conforme carta do provedor da alfândega à Sua Majestade.³²

Para se ter uma ideia da bonança dos réditos procedidos dos escravos resgatados na Costa da Mina, em 1717, o duque de Cadaval, num parecer sobre se deveria permitir aos estrangeiros

²⁹ 132 - Relação das letras que remete o tesoureiro geral deste Estado [do Brasil], in: RAU & SILVA, 1958, p. 86.

³⁰ Sobre as questões diplomáticas e de política externa envolvendo o tráfico português na Costa da Mina na primeira metade do século XVIII, ver: SOUZA, 2023.

³¹ AHU, CU, BA, CARTA do [vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, d. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa] ao rei [D. João V] dando conta dos roubos que fazem os holandeses nas embarcações na Costa da Mina, 2ª série, cx. 10, doc. 835.

³² ANRJ, Cód. 143, vol. 1, fl. 8-8v e 34v.

comercializar na ilha de São Tomé, dizia ser um dos prejuízos dessa permissão o fato do Arquipélago ser escalada para o Brasil, Angola e Índia e lembrava que

tal concessão tinha sido feita por D. Pedro II, por cinco anos, aos moradores de São Tomé, por não terem o necessário para o pagamento da folha; mas, segundo dizia Antônio Rodrigues da Costa, [conselheiro do Conselho Ultramarino], esta necessidade desaparecera devido ao direito que tiravam dos negros que iam para o Brasil e vinham da Guiné.³³

Portanto, as permissões concedidas aos moradores das Ilhas diziam respeito muito mais as conjunturas econômicas e fiscais vivenciadas pelo Arquipélago, em particular, e mesmo pelo império, de modo geral, do que ao costume ou ao direito consuetudinário das gentes.

Ao que parece, na capitania da Bahia, o direito de 3\$500 réis, do ponto de vista fiscal, fora o primeiro rédito a furar a lógica seiscentista, isto é, de rendimento deficitário. Parece-nos que foi este direito o primeiro a sentir os impactos da descoberta das minas de ouro no sertão do Estado do Brasil.

Porém, nem só de bonança viveu este negócio, os mares eram espaços de concorrência interimperial, sobretudo na costa africana, segundo Daniele de Souza (2018, p. 47), de 1714 a 1717, pelo menos 15 embarcações foram saqueadas na Costa da Mina, e o prejuízo, em réditos para a Coroa, fora estimado, pelo desembargador Manuel de Lima Barreto, em 10:515\$000 réis. Ainda a propósito das perdas, Roquinaldo Ferreira (2001, p. 368) assevera que, entre 1716 e 1718, 3.000 escravos foram tomados dos navios que partiram da Bahia para a Costa da Mina. Carlos Agostinho Neves, por seu turno, afirmou que "entre 1715 e 1756, os holandeses haviam assaltado trinta e uma embarcações com 12.270 escravos a bordo" (NEVES, 1989, p. 108).

As hostilidades foram uma constante na Costa da Mina, muito conhecidas da historiografia são as agressões sofridas pelas embarcações portuguesas, mas, por óbvio, houve também curso praticado pelos portugueses. A situação era tal que D. João V, em 1711, por alvará, estabeleceu que se a preza tivesse sido recuperada por embarcações de guerra da Coroa, o senhorio devia ser restituído na integralidade (navio e carga), no entanto o proprietário ficava obrigado a dar a oitava parte para aqueles que resgataram; no caso de ter sido retomada por corsário português, o senhorio seria restituído, mas obrigado a dar a quinta parte do navio e da carga. No caso de a embarcação ter ficado

³³ 258 - Parecer do duque de Cadaval sobre se deveriam os estrangeiros comerciar na ilha de São Tomé., in: RAU & SILVA, 1958, 190-191.

muito tempo em mãos inimigas, sofrendo alterações, o senhorio só poderia reclamar duas terças partes daquilo que provar ser da embarcação original.³⁴

O vasto *corpus* documental, aqui analisado, teve origem na imbricada burocracia administrativa e fiscal do império português. Pois, no Reino, para se armar uma viagem, para resgatar escravos na Costa da Mina, era preciso pedir licença régia, por meio do Conselho Ultramarino. Caso concedida, ela precisava ser validada pelo executor do Conselho, que o fazia mediante a apresentação de uma pessoa abonada, que avalizasse a viagem, obrigando-se a pagar os direitos dos escravos resgatados, passando fiança. O capitão da embarcação, ainda, devia nomear um escrivão, que lançasse todo o negócio em livro, o qual deveria ser entregue, no porto do Estado do Brasil, para o oficial aduaneiro fazer o encerramento e passar certidão dos direitos devidos.

Já, na capitania da Bahia, a preparação não era muito distinta. O interessado precisava obter autorização do governo geral para preparar a armação. Caso essa fosse concedida, seria registrada nos livros da secretária de Estado e nos da provedoria-mor. Depois, daria fiança na alfândega de Salvador, de acordo com a arqueação da embarcação.³⁵ O governo geral era o juízo privativo das questões referentes a navegação com a Costa da Mina até o ano de 1754, quando esta jurisdição fora transferida para a Mesa de Inspeção, por carta régia de 21 de janeiro daquele ano.³⁶

A partir de 1702, a licença deveria, ainda, ser apresentada ao superintendente do tabaco, o chanceler da Relação, responsável pela expedição, no porto de Salvador, do gênero tido como essencial ao trato na Costa da Mina, o tabaco (NARDI, 1996, p. 94-102). Após 1731, todas as embarcações, que iam para Costa da Mina, deviam ser novamente arqueadas e passariam a ser visitadas, tanto na ida quanto no torna-viagem, pelo intendente da execução da lei de extração do

³⁴ Alvará de 27 de março de 1711, in: ARAUJO, 1830, p. 145 e AHU, CU, BA, CARTA (cópia) do [vice-rei e capitão-general do estado do Brasil], conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses ao rei [D. João V] sobre as fragatas de guerra que tiveram na Costa da Mina, 2ª Série, cx. 30, doc. 2760.

³⁵ Em 1684, D. Pedro II regulamentou a capacidade de carga dos navios usados no tráfico de escravos, a partir da medição de seu volume útil, o objetivo da Coroa era tornar o tráfico mais eficiente, e garantir o recolhimento dos direitos. No Estado do Brasil, a medição e registro das embarcações seriam feitos na Cidade do Salvador pelo provedor-mor e pelo desembargador procurador da Coroa com auxílio do patrão-mor da Ribeira e registrado pelo escrivão da Fazenda. Cada oficial recebia de emolumento à custa dos particulares 2\$000 réis. (cf. Lei de 18 de março de 1684, in: LARA, 2000, p. 191; OSÓRIO, s/d; MARTINS, 2017; BNDH, vol. 90, p. 92-93).

³⁶ AHU, CU, BA, Carta (cópia) do conselheiro do Conselho Ultramarino, Joaquim Miguel Lopes de Lavre sobre a jurisdição da mesa da inspeção para dar licença aos navios que vão à Costa da Mina, 2ª série, cx. 121, doc. 9468.

ouro.³⁷ Essa instituição funcionou até o ano de 1743, quando Sua Majestade decidiu por reordenar o tráfico com a Costa da Mina, suspendendo a lei das arqueações de 1731.³⁸

As embarcações, ainda antes de ancorarem no porto de Salvador, recebiam a visita da Saúde, isto é, de um vereador da câmara, como provedor da saúde, e de um médico, que recebiam, de acordo com o Regimento de 1709, de salário, respectivamente, 3\$200 réis e 2\$000 réis, por visita. Por acórdão da Relação, o médico passou a receber 4\$000 réis em 1714.³⁹

Já na alfândega, cabia ao escrivão da aduana o registro das embarcações que partiam e chegavam no porto soteropolitano e dos despachos de suas mercadorias, desse registro ele percebia seus emolumentos. O escrivão, portanto, anotava a receita por lembrança, isto é, aquela que estava por arrecadar. O provedor era encarregado da conferência da documentação trazida pelos mestres ou capitães das embarcações, para proceder o desembaraço: o despacho das mercadorias na alfândega (SALLES, 2020).

No caso do resgate de escravos na Costa da Mina, a conferência ocorria da seguinte maneira: se portavam certidões dos direitos pagos nas Ilhas de São Tomé e do Príncipe ou licença de Sua Majestade com fiança. Caso não portassem um ou outro documento, deviam os mestres ou capitães procederem ao despacho, e o provedor da alfândega cobrar o direito. Após a partida da frota, o provedor faria o ajuste de contas com o tesoureiro-geral, depositário da consignação, dos filhos da folha das Ilhas de São Tomé e do Príncipe, de 20 mil cruzados, sendo seu executor o provedor-mor da Fazenda Real. A partir de 1714, com a criação do ofício de tesoureiro da alfândega, a cobrança do direito recaiu sobre este oficial, que ajustava o recebimento com o tesoureiro-geral da provedoria-mor. No livro do tesoureiro da alfândega ficavam os registros da receita viva, ou seja, os valores efetivamente arrecadados e que estavam em seu poder (SALLES, 2016).

Como demonstrado, os sobejos procedidos desse direito deviam ser remetidos à Lisboa, para o tesoureiro do Conselho Ultramarino, passando letra segura ou, sob ordem de el-Rei, em açúcar de boa qualidade para se arrematar na Corte. Algumas letras seguras foram passadas sobre o tesoureiro

³⁷ AHU, CU, BA, Carta do provedor-mor da Fazenda Real da Bahia, Luís Lopes Pegado Serpe ao rei [D. João V] comunicando que cumpriu o que ordena a da provisão a margem que manda que se evite a extração do ouro que vai a Costa da Mina, 2ª série, cx. 62, doc. 5285.

³⁸ Sobre a suspensão da lei das arqueações de 1731, ver: SOUZA, 2018, pp. 93-94.

³⁹ Arquivo Histórico Municipal de Salvador. Cartas do Senado, 1710-1730. vol. VI. Salvador: Secretaria de Educação e Cultura, 1973, p. 43.

da Junta do Comércio do Brasil. A partir de 1714, com a reabertura da Casa da Moeda na Bahia, há o envio de peças monetárias, caso não fosse encontrado quem passasse letra segura, isto é, pessoa de bom crédito e capacidade na praça. Com a extinção da Junta do Comércio, antiga Companhia de Comércio do Brasil, em 1720, as letras seguras seriam passadas, em geral, sobre os contratadores gerais do tabaco, como se vê das prestações de contas enviadas ao Conselho Ultramarino, ou contra pessoas abonadas e interessadas em ter dinheiro de contado na colônia. No caso dos contratadores do tabaco, os administradores do contrato, na colônia, sacavam o dinheiro na provedoria e emitiam a letra segura para ser sacada em Lisboa contra o caixa do contrato. Vale lembrar que o tabaco era um gênero colonial que estava sob estanco régio, isto é, sob monopólio de comércio do Rei e trespasado a particulares, via contrato. Portanto, era uma operação muito interessante tanto para a Coroa quanto para os contratadores do tabaco, uma vez que eles precisavam ter dinheiro de contado na colônia para a compra do gênero. Por meio das letras seguras, evitavam-se, assim, os riscos do transporte do dinheiro em espécie no Atlântico.⁴⁰

O fato de vários oficiais régios, de instituições distintas, controlarem/anotarem a mesma informação, produziu um aparelho de controle das contas, em especial, quando provocava querelas entre eles, o que compensava, de certa forma, a precária escrituração contábil unigráfica, anterior ao estabelecimento do Erário Régio (FARIAS, 2018).

Em alguns casos, a Coroa incentivou essas querelas, sobrepondo jurisdições e coincidindo competências de forma proposital (CARDIM, 2005). Não é isso que se vê, em princípio, na execução da cobrança do direito de 3\$500 réis, pois a alfândega da Bahia era uma instituição subordinada à provedoria-mor nos quadros da administração fazendária do Estado do Brasil. Assim, cabia à alfândega arrecadar o tributo e realizar seu depósito na provedoria-mor, o que significava, na prática, apenas o fluxo normal da informação na malha administrativa. No entanto, esse equilíbrio, em 1719, fora rompido.

Nos últimos anos da década de 1720, a administração fazendária da capitania da Bahia passou por uma das maiores querelas de sua história. O jovem Serpa, provedor-mor, tratava dos assuntos da Fazenda como no tempo de seu pai e governo do marquês de Angeja: executava os devedores; dava batidas nas embarcações que vinham da costa de África - inclusive fazendo uma segunda arqueação, a

⁴⁰ ANRJ, Cód. 143, vol. 1, fl. 2v-3; 10v-1; 16v-17; 76.

despeito daquela que fora feita pela mestrança da ribeira; coibia o comércio com os navios estrangeiros, que davam "arribada força" no porto de Salvador (PIJNING, 1993).

No entanto, a conjuntura era outra: no governo geral estava d. Sancho de Faro e Sousa, conde de Vimieiro, pouco simpático ao provedor-mor, e na alfândega soteropolitana era provedor Domingos da Costa de Almeida com laços bem estabelecidos na Cidade do Salvador, inclusive no tribunal da Relação. A situação de Serpa piorou ainda mais quando da morte do governador geral e constituição de um governo provisório. Como muito bem demonstrou Ernst Pijning (1993), por uma brecha na legislação, Domingos da Costa de Almeida acolheu uma denúncia contra seu superior Luís Lopes Pegado e Serpa. O provedor-mor acabou preso e mandado para Lisboa. Em seu lugar, entrou o desembargador procurador dos feitos da Fazenda e Coroa, Tomas Feliciano de Albernás, conhecido desafeto de Serpa.

Deste imbróglio, resultou o descrédito de Luís Lopes Pegado e Serpa e, conseqüentemente, da própria provedoria-mor. Não por acaso, em 1720, el-Rei, "reconhece por muito bem feita as relações anualmente enviadas, pelo provedor da alfândega, dos navios que foram comercializar na Costa da Mina e que, na volta, tomaram o porto da Bahia, com suas invocações e nomes dos mestres, e o direito dos escravos". Dom João V também ordenava que o provedor enviasse uma relação dos navios procedidos de Angola, tal como a produzida para os navios oriundos da Costa da Mina. Além da clara relação em que se "despendem os vinte mil cruzados que mandei reservar para os filhos da folha, assim secular como eclesiástica, da Ilha de São Tomé, e se com efeito, se gasta toda esta dita quantia".⁴¹

Por tudo isso, no mesmo ano, Sua Majestade ordenava que o provedor da alfândega, Domingos da Costa de Almeida, tomasse as contas dos direitos dos escravos da Ilha de São Tomé e fizesse com toda brevidade a diligência nos livros e papéis desse direito, "porque no lançado delas não há clareza necessária, para vós averiguardes por que ordens se fizeram as despesas dos ditos direitos e em que se gastou o rendimento deles para que com inteira notícia me possais informar como vos tenho ordenado". Para a consecução de tal objetivo, el-Rei passava ordem expressa para que o provedor-mor ordenasse ao contador-geral que entregasse ao provedor da alfândega os livros de receita da consignação aplicada aos filhos da folha de São Tomé e as "linhas das folhas de sua

⁴¹ ANRJ, Livro 4º Registro de ordens da alfândega, Cód. 143, vol. 1, fl. 76v.

despesa", pois, em 1719, o contador-geral havia se escusado de fazer a entrega, subordinado que sabia ser, apenas, ao provedor-mor.⁴²

Dessa forma, Dom João V atropelava a jurisdição da provedoria-mor, permitindo ao provedor da alfândega que conhecesse e tratasse de matéria, cuja competência era da autoridade máxima da Real Fazenda, abaixo apenas do governador e capitão general. Assim, não só a arrecadação ficaria por conta dos oficiais régios aduaneiros, mas também o controle de sua despesa. Apesar do tesoureiro-geral permanecer sendo o depositário do rendimento até 1725, estava posta a diminuição e perda de prestígio da provedoria-mor, ficando o cálculo de receita e despesa de importante rendimento em mãos do provedor da alfândega. De acordo com Poliana Cordeiro de Farias (2016), só se percebera um conflito de tamanha significância na administração fazendária na segunda metade do século XVIII, após a criação da Junta da Real Fazenda na capitania da Bahia. Então, o provedor-mor, José Ferreira Cardoso, no ano de 1768, recusou-se a cumprir as ordens da nova instituição, de retirar os livros e mais papéis da Fazenda e Conto e entregá-los ao contador-geral da Junta da Fazenda, dando a conhecer a arrecadação fazendária, escusou-se com base em "regimento e várias ordens régias", que asseveravam que apenas a ele, provedor-mor, deveriam pertencer informações referentes a receita e despesa. Às queixas, entretanto, pouco interessaram a Coroa, visto que a instituição estava em vias de extinção.

O provedor da alfândega, o coronel Domingos da Costa de Almeida, frota a frota, enviava para Sua Majestade a informação dos navios vindos de Angola ao porto de Salvador, o "número de escravos que neles vieram e que não pagaram direitos nessa alfândega, pelos terem satisfeitos em Luanda; as embarcações que foram comerciar a Costa da Mina". Pela carta de Sua Majestade, de 13 de março de 1723, vê-se que os direitos, pagos nas Ilhas de São Tomé e do Príncipe e os satisfeitos na capitania da Bahia, em setembro de 1722, importaram "19:074\$500 réis, além de 1:860\$000 réis quantos da maioria (SIC) dos dez tostões por cabeça para as despesas da feitoria que se fez em o porto de Ajudá".⁴³

A transferência de jurisdição fora cristalizada, quando a arrecadação deste direito foi submetida ao sistema de contratos em 1724. Pela 5ª condição do contrato, arrematado por Jerônimo

⁴² ANRJ, Cód. 143, vol. 1, fl. 76v.

⁴³ ANRJ, Cód. 143, vol. 1, fl. 134.

Lobo Guimarães, a arrecadação deste direito deveria seguir, na capitania da Bahia, o modelo da arrecadação da dízima da alfândega, ou seja, seria integralmente arrecada pelos oficiais régios aduaneiros.⁴⁴

A provedoria não recuperou a jurisdição nem mesmo após Luís Lopes Pegado e Serpa ser ilibado e reassumir seu ofício de provedor-mor do Estado do Brasil. O tesoureiro da alfândega permaneceu como depositário deste rendimento até o ano de 1744, quando do terceiro contrato, arrematado por Luís de Abreu Barbosa, pelas condições da arrematação, voltou a ser o tesoureiro-geral o depositário, oficial subordinado ao provedor-mor.⁴⁵ Curioso notar que o retorno da jurisdição a provedoria-mor ocorreu, ato contínuo, a morte do provedor-mor proprietário Luís Lopes Pegado e Serpa.

À guisa de conclusão

A compreensão da tributação sobre o desembarque em Salvador dos escravos da Costa da Mina, isto é, o direito de 3\$500 réis, só fora possível: a partir do exame exaustivo da legislação produzida sobre esta atividade econômica. Forma, também, para se compreender o negócio em si. E com isso, o papel das Ilhas de São Tomé e do Príncipe que, do ponto de vista jurídico, formavam com a capitania da Bahia um sistema de continuidade jurisdicional: partes do império português. Porém, eram espaços fiscais distinto para um mesmo rédito. Uma vez que os despachos na Bahia eram a razão de cabeça e nas Ilhas a razão de peça da Índia. Desta forma, o Arquipélago enseja uma vantagem fiscal, forma de atrair recursos *in loco* e compensar as dificuldades que a escalada poderia causar na rota até o Estado do Brasil.

Se no início do século XVIII, o rendimento não era suficiente para o pagamento da Folha Eclesiástica e Civil do Arquipélago, isto é, para satisfazer a consignação a qual estava aplicada, vimos que, já na segunda década do setecentos, este quadro havia se alterado profundamente. No tempo do

⁴⁴ AHU, CU, Cód. 296, fl. 295-296. Sobre o funcionamento da alfândega soteropolitana, ver: SALLES, 2014.

⁴⁵ AHU, CU, Cód. 297, fl. 128v-129; AHU, CU, BA, Carta do provedor da Alfândega Domingos da Costa de Almeida ao rei [D. João V] comunicando que fará observar as condições do contrato dos direitos de 3500 réis que por entrada na Alfândega paga cada escravo que chega da Costa da Mina a ser arrematado por Luís de Abreu Barbosa, 2ª série, cx. 80, doc. 6597.

governo do marquês de Angeja (1714-1717), o único rédito com sobejos prontos a socorrer outras despesas do Estado do Brasil era o direito de 3\$500 réis.

A taxaço sobre o tráfico de escravos com a Costa da Mina proporcionou não apenas o sustento das Ilhas de São Tomé e do Príncipe, como possessão portuguesa na costa africana, isto é, custeou o aparato administrativo, militar e eclesiástico, mas também produziu um *superavit* fiscal para a Coroa, cujos valores foram utilizados em despesas régias na capitania da Bahia e transferidos para a metrópole. O fisco cumpriu, assim, o seu papel: custeou a colonização e ainda transferiu renda para a metrópole.

Portanto, sem sombra de dúvidas, o controle sobre a sua arrecadação ou seja, a administração fazendária deste tributo, era um serviço prestimoso a Coroa. Por isso, observa-se os ruídos na comunicação entre as duas maiores autoridades fazendárias da capitania da Bahia sobre este tributo: o provedor da alfândega e o provedor-mor. Parece-nos que, do ponto de vista fiscal, fora no direito de 3\$500 réis que primeiro se fez sentir os impactos da mineração no sertão do Estado do Brasil, na necessidade cada vez maior de importação de mão-de-obra, neste caso do escravo-mercadoria africano.

Por fim, faz-se necessário elucidar, ainda, o papel das demais instituições que interferiam na organização do tráfico, como, por exemplo, a submissão do direito de 3\$500 réis ao sistema de contratos em 1725; a Lei das Arqueações de 1731, que estabelecia nova arqueação as embarcações que iam a Costa da Mina e a Intendência da Execução da Lei da Extração do Ouro para a Costa da Mina; no mesmo ano, a proibição dos negreiros, que partiam da Bahia, de irem ao Castelo de São Jorge da Mina; em 1743, a navegação organizada por esquadras, a regulamentação do monopólio dos 24 navios, extinto em 1756; a criação da Mesa de Inspeção do Açúcar e Tabaco em 1751, que, ao arbitrar a agricultura, o comércio e a navegação, acabou por interferir na organização do tráfico de escravos com a Costa da Mina. São questões para investigações futuras, tratar delas extrapolaria em muito o escopo do presente artigo.

Referências bibliográficas:

- ALMEIDA, Antônio Augusto Marques de. **Aritmética como Descrição do Real (1519-1679)**. Vol. I. Lisboa: IN-CM, 1994.
- ARAÚJO, Jose Paulo de Figueiroa Nabuco de. **Collecção chronologico-systematica da legislação de fazenda ... do império do Brasil**. Brasil: Plancher-Seignot, 1830.
- BOXER, Charles R.. **O império marítimo português: 1415-1825**. Lisboa: Edições 70, 2017 [1977].
- BRILHANTE, Neuma. Nas franjas do império ultramarino português: a experiência insular de São Tomé e Príncipe no despertar dos oitocentos. **História**, Franca, v. 28, n. 1, p. 71-97, 2009. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0101-90742009000100003>>. Acesso em: 19/10/2020
- CARDIM, Pedro. "Administração" e "governo" uma reflexão sobre o vocabulário do Antigo Regime, in: FERLINI, Vera A. & BICALHO, Maria Fernanda. *Modos de Governar: ideias e práticas políticas no Império Português. Séculos XVI – XIX*. São Paulo: Alameda, 2005, p. 45-68.
- CARRARA, Angelo Alves. *As receitas imperiais portuguesas; estrutura e conjunturas, séculos XVI-XVIII*. Juiz de Fora: HQG-UFJF, 2011.
- CARRARA, Angelo Alves. **Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil; século XVIII**. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2009b.
- CARRARA, Angelo Alves. **Receitas e despesas do Estado do Brasil; século XVII**. Juiz de Fora: Ed. da UFJF, 2009a.
- FARIAS, Poliana Cordeiro de & SALLES, Hyllo Nader de Araújo. **Contos e contratos: os rendimentos da capitania da Bahia 1682-1700** [inédito].
- FARIAS, Poliana Cordeiro de Farias. A Junta da Real Fazenda da Bahia: instalação e conflitos, 1761-1770, in: **Anais do VIII Encontro Estadual de História**. ANPUH-BA, Feira de Santana, 2016, pp. 1536-1548.
- FARIAS, Poliana Cordeiro de Farias. A organização contábil da Junta da Real Fazenda da Bahia (1761-1808). **Anais Eletrônicos do IX Encontro Estadual de História. História e Movimentos Sociais**. Santo Antônio de Jesus: ANPUH-BA, 2018. Disponível em: <http://www.encontro2018.bahia.anpuh.org/resources/anais/8/1535532130_ARQUIVO_AorganizacaocontabilJuntadaRealFazendadaBahia.pdf>. Acesso em 06/08/2020.
- FERREIRA, Roquinaldo. Dinâmica do comércio intracolônial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII), in: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; 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. 339-378.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. Portugal and her Empire, 1680-1720, in: BROMLEY, John S. (Ed.). **The New Cambridge Modern History**. The Rise of Great Britain and Russia, 1688-1715/25. Vol. 6. Cambridge: Cambridge University Press, 1971 [1970], pp. 509-540.
- 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).

LOPES, Gustavo Acioli Lopes. **Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico. Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Capitania de Pernambuco (1654-1760)**. Tese de doutorado, História Econômica, Departamento de História, Universidade de São Paulo, 2008.

MARTINS, Roberto Borges. A obsessão como o tráfico, a legislação escravista e os códigos negreiros portugueses, in: **XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas**. Niterói: UFF, 2017. Disponível em: <<https://www.abphe.org.br/uploads/ABPHE%202017/1%20A%20obsessao%20com%20o%20trafico,%20a%20legislacao%20escravista%20e%20os%20codigos%20negreiros%20portugueses.pdf>> Acesso em: 08/07/2020.

MAURO, Frédéric. **Nova História e Novo Mundo**. São Paulo: Edusp/Perspectiva, 1973.

MENZ, Maximiliano M. Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: a trajetória de um grande traficante de Lisboa. **Tempo**, v. 23, n. 2, maio 2017, p. 383–407. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/TEM-1980-542X2017v230210>> Acesso em: 23/09/2019.

MILLER, Joseph. **Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1780-1830**. Madison, WI: University of Wisconsin Press, 1988.

NARDI, Jean Baptist Nardi. **O fumo brasileiro no período colonial. Lavoura, Comércio e Administração**. São Paulo: Brasiliense, 1996.

NEVES, Carlos Agostinho das. **São Tomé e Príncipe na segunda metade do século XVIII**. Lisboa/Funchal: CHAM/Secretaria Regional de Turismo, Cultura e Emigração, 1989.

NOVAIS, Fernando. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. São Paulo: Hucitec, 1981 [1979].

OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. **A tributação sobre os escravizados no porto do Recife e suas conexões no império português (1699-1750)**. Tese de doutorado, História, Departamento de História, Universidade Federal de Pernambuco, 2021.

OSÓRIO, Inês Marinho Osório. **O Transporte de Escravos no Atlântico: A arqueação dos navios negreiros**. Dissertação de mestrado, História, Centro de Humanidades CHAM, Universidade Nova de Lisboa de Lisboa, s/d.

PIJNING, Ernst. Conflicts in the Portuguese Colonial Administration: Trials and Errors of Luís Lopes Pegado e Serpa, Provedor-Mor da Fazenda Real in Salvador, Brazil, 1718-1721. **Colonial Latin American Historical Review**, 2(4), 1993, p. 403-423. Disponível em: <<https://digitalrepository.unm.edu/clahr/vol2/iss4/2>>. Acesso em: 11/05/2020.

RAU, Virgínia & SILVA, Maria Fernanda Gomes da. **Os manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil**. vol. 2. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1958.

SALLES, Hylo Nader de Araújo Salles. A Alfândega da cidade de Salvador Bahia de Todos os Santos: da sua criação ao primeiro contrato da dízima no setecentos (1549-1722), in: MICHELI, Marco Volpini & DIAS, Thiago (Orgs.). **Portos Coloniais. Estudo de história portuária, comunidades marítimas e praças mercantis, séculos XVI-XIX**. São Paulo: Alameda, 2020, p. 336-357.

SALLES, Hyllo Nader de Araújo Salles. A dízima da Alfândega da Bahia, in: CARRARA, Angelo Alves & CAVALCANTE, Paulo Cavalcante (Orgs.). **Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII. Estudos de administração fazendária.** Juiz de Fora: UFJF, 2016.

SALLES, Hyllo Nader de Araújo. **Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731.** Dissertação de mestrado, História, Departamento de História, Universidade Federal de Juiz de Fora, 2014.

SALVADOR, José Gonçalves. **Os Magnatas do Tráfico Negreiro (séculos XVI e XVII).** São Paulo: Pioneira / Edusp, 1981.

SOUZA, Cândido Eugênio Domingues. **"Perseguidores da espécie humana": capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII.** Dissertação de mestrado, História Social, Departamento de História, Universidade Federal da Bahia, 2011.

SOUZA, Cândido Eugênio Domingues. **O tráfico negreiro da Bahia: agentes, investimentos e redistribuição (1690-1817).** Tese de doutorado, História Social, Departamento de História, Universidade Federal da Bahia / Universidade Nova de Lisboa, 2023.

SOUZA, Daniele Santos de. **Tráfico, Escravidão e Liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negreiro (c. 1680 – c. 1790).** Tese de doutorado, História Social, Departamento de História, Universidade Federal da Bahia, 2018.

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.** Salvador: Corrupio, 1989 [1968].