



**UnB**

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

## **No porão dos navios**

Aproximações econômicas entre os portos de Salvador e Cartagena das Índias no século  
XVII

JÉSSIKA DE SOUZA CABRAL

**Brasília  
2019**

JÉSSIKA DE SOUZA CABRAL

## **No porão dos navios**

Aproximações econômicas entre os portos de Salvador e Cartagena das Índias no século XVII

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em História.

Linha de Pesquisa: Sociedade política e cultura

Orientador: Prof. Dr. Tiago Luís Gil.

**Brasília  
2019**

Reservado a ficha de catalogação da biblioteca

JÉSSIKA DE SOUZA CABRAL

## **No porão dos navios**

Aproximações econômicas entre os portos de Salvador e Cartagena das Índias no século XVII

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em História.

Banca examinadora:

---

Presidente: Prof. Dr. Luiz Paulo Ferreira Nogueeról

---

Prof. Dr. Manolo Florentino (UFRJ)

---

Prof. Dr. Thiago Nascimento Krause (UNIRIO)

---

Suplente: Prof. Dr. Marcos Aurélio Pereira

**Brasília  
2019**

.

*À minha bebê, Eva.*

## **Agradecimentos**

Agradeço imensamente ao professor Tiago Luís Gil, que acreditou em mim desde o processo seletivo do mestrado, com certeza, sem sua ajuda não seria possível. Ainda hoje guardo o desenho do plano piloto que o senhor fez, em uma mesa no café da biblioteca, para que eu pudesse me localizar quando cheguei a Brasília.

Sou grata a CAPES pela bolsa que permitiu dedicação exclusiva a pesquisa no último ano. E ainda aos professores do programa de pós-graduação em História da Universidade de Brasília, que durante as disciplinas contribuíram muito para o amadurecimento dessa pesquisa, em especial ao professor Marcelo Balaban, na disciplina Seminário de Pesquisa, que me levou a repensar meu objeto de investigação. As aulas do professor Manolo Florentino, que me obrigaram a perder a timidez e me apresentaram referências que me lembro como se fosse ontem.

Aos meus amigos de Brasília pela generosidade e apoio desde o processo seletivo, João Pedro Galvão Ramalho, David Carvalho e Vinicius Matté Gregory. A Priscila Andrade da Silva, companheira de república, que me emprestou sua família na ausência da minha, quem confio mais que em mim mesma.

Aos professores membros da banca que aceitaram o convite, Luiz Paulo Nogueiról, Manolo Florentino e Tiago Krause. Os dois últimos em especial pela ajuda com referências, indicações, comentários e sugestões.

A minha avó Genilda Cabral pelo suporte e apoio quando decidi deixar o interior do estado do Rio de Janeiro. A lembrança da sua comida me confortou nos momentos mais difíceis. E ao meu companheiro Carlos Eduardo Valência que com infinita paciência cuidou de mim, ouviu minhas angústias e me fez entender que essa fase logo passaria, e você tinha razão. Sem o seu bom humor e alegria essa experiência não seria a mesma.

## **Resumo**

Este trabalho analisa as economias portuárias das cidades de Salvador e Cartagena das Índias entre 1610 a 1680, a partir do cruzamento dos registros inquisitoriais e os dados de entrada e saída de produtos das suas baías. Apresenta aproximações entre os grupos sociais dominantes, a população livre e os cativos que por elas circulavam. Além disso, discute pontos importantes no tocante a historiografia local, os monopólios, os sistemas de frota, os ciclos de crise e o funcionamento do fisco. E explora os volumes de importação e exportação, os preços, a circulação interna dos produtos e a mão de obra empregue nas principais atividades desenvolvidas em cada porto. Por fim, aponta para possibilidade de interligação entre as suas praças, através da ação das redes comerciais e seus agentes estabelecidos em pontos estratégicos no Atlântico.

**Palavras-Chave:** Economia portuária; Salvador- Bahia; Cartagena das Índias; redes comerciais; História conectada.

## **Abstract**

This work analyzes the port economies of the cities of Salvador and Cartagena de Índias between 1610 and 1680, based on the number of inquisitorial records and entry and exit data of products from its bays. It presents the connections between the dominant social groups, free population and slaves. In addition, it discusses the important points regarding local historiography, monopolies, fleet systems, crisis cycles and the functioning of the royal treasury. And it explores import and export volumes, prices, international flow of products and labor force employed in the main activities. Finally, this dissertation indicates the possibility of interconnection between the cities, through the intervention of commercial networks and their agents in strategic points in the Atlantic.

**Keywords:** ports-economics; Salvador - Bahia; Cartagena das Índias; commercial networks; Connected history.



## Sumário

<b>Índice de ilustrações</b> .....	11
<b>Índice de mapas</b> .....	12
<b>Índice de gráficos</b> .....	15
<b>Índice de tabelas</b> .....	16
<b>Introdução</b> .....	18
<b>Capítulo 1</b> .....	22
<b>A “gente de todas as cores” e os estrangeiros no tecido social das cidades</b> .....	22
Introdução: .....	22
Fios cruzados: a vida da gente de todas as cores .....	23
Os Estrangeiros .....	35
Conclusão.....	51
<b>Capítulo 2</b> .....	53
<b>Atividade econômica de Cartagena das Índias no século XVII</b> .....	53
Introdução .....	53
A navegação e o comércio transatlântico .....	53
A integração com o interior do Novo Reino de Granada .....	58
Os atores sociais no mercado de Cartagena: O caso da rede judaica.....	64
Os tipos de produtos na dinâmica do mercado de Cartagena e Nova Granada .....	72
Farinha .....	72
Gado.....	76
Outros.....	79
A parte que coube a Cartagena no Imposto da Armada de Barlovento em 1668 .....	81
Cartagena de Índias um porto negreiro no Caribe. ....	84
Conclusão.....	91
<b>Capítulo 3</b> .....	93
<b>A economia portuária baiana do século XVII</b> .....	93
Introdução: .....	93
Visões sobre a economia Baiana no século XVII.....	93
Uma empreitada doce .....	112

A questão fiscal.....	117
Negócios da terra, negócios do mar .....	123
Movimentações no porto de Salvador .....	126
Embarcações e artigos para a navegação .....	130
Conclusão.....	132
<b>Considerações finais .....</b>	<b>134</b>
<b>Fontes e referências .....</b>	<b>137</b>
Fontes primárias.....	137
Referências.....	138

## Índice de ilustrações

<p><b>Figura 1:</b> <i>Grupos de comerciantes estrangeiros que atuavam no Panamá, Cartagena e Peru.</i></p>	<p><b>Fonte:</b> Newson, Linda A, e Susie Minchin. <i>From Capture to Sale: The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century</i>. Leiden; Boston: Brill, 2007. (Elaboração própria).</p>	<p><b>Página:</b> <b>38</b></p>
<p><b>Figura 2.</b> <i>Rede de sujeitos ligados entre si por denúncias nas relações de causa do Tribunal da Inquisição de Cartagena 1636-1642.</i></p>	<p>Anna María Splendiani, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar, <i>Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660</i>, 1. ed, vol. 2 e 3 (Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997). (Elaboração própria).</p>	<p><b>66</b></p>

## Índice de mapas

<p><b>Mapa 1:</b> <i>Residência do grupo “gente de todas as cores” em Cartagena 1610-1660.</i></p>	<p><b>Fonte:</b> Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. <i>Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660</i>. 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Elaboração própria).</p>	<p><b>Página:</b> <b>33</b></p>
<p><b>Mapa 2:</b> <i>Distribuição regional dos imigrantes portugueses da Bahia durante a segunda visitação do Tribunal Lisboaeta, em 1618.</i></p>	<p>“Livro das denunciações”, 1587 a 1618, Arquivo Nacional Torre do Tombo,PT/TT/TSOIL/038/0800. Livro 800. (Elaboração própria).</p>	<p><b>44</b></p>
<p><b>Mapa 3:</b> <i>Distribuição regional dos imigrantes portugueses de Cartagena durante os 50 anos de funcionamento do Tribunal da Inquisição.</i></p>	<p>Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. <i>Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660</i>. 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Elaboração própria).</p>	<p><b>44</b></p>
<p><b>Mapa 4:</b> <i>Plano de construção do canal que ligaria Cartagena ao rio Magdalena em 1607.</i></p>	<p>Archivo General de la Nación de Colombia. Sección: Mapas y planos. Fondo: Mapoteca:SMP.2.CO.AGN.SMP.2, REF.1240.</p>	<p><b>59</b></p>
<p><b>Mapa 5:</b> <i>Interior do Novo Reino de Granada em 1657.</i></p>	<p>Archivo General de la Nación de Colombia. Sección Mapas y planos. Fondo: Mapoteca SMP: 4. Fecha inicial: 1654; Título: Tierra Firme, Nuevo Reino de Granada y Popayán. CO. AGN. SMP: 4. REF X-28.</p>	<p><b>60</b></p>
<p><b>Mapa 6:</b> <i>Regiões auríferas do Peru.</i></p>	<p>Archivo General de la Nación de Colombia. Sección: Mapas y planos. Fondo: Mapoteca SEMP 4.</p>	<p><b>62</b></p>

	Ano 1574. CO.AGN.SMP.4, REF.X-64.	
<b>Mapa 7:</b> <i>Local de residência do grupo acusado de judaísmo 1636-1642.</i>	Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. <i>Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660.</i> 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Elaboração própria).	<b>70</b>
<b>Mapa 8:</b> <i>Os vínculos externos do grupo perseguido por judaísmo 1636-1642.</i>	Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. <i>Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660.</i> 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Elaboração própria).	<b>71</b>
<b>Mapa 9:</b> <i>O fluxo de farinha em Nova Granada.</i>	Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas. Tomos 4. Fólios: 538-544/ Aduanas. Tomo: 11. Fólios 487-589. (Elaboração própria).	<b>75</b>
<b>Mapa 10:</b> <i>Dívida total do imposto da Armada de Barlovento por província 1668.</i>	Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas. Tomo: 11. Fólios: 667-786 (Elaboração própria).	<b>84</b>
<b>Mapa 11:</b> <i>As factorias da cidade de Cartagena das Índias XVII.</i>	Nicolas del Castillo Mathieu, La llave de las Indias. (Bogotá: Planeta, 1997). (Elaboração própria).	<b>90</b>
<b>Mapa 12:</b> <i>Provável localização da casa de Blas de Paz Pinto.</i>	Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. <i>Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660.</i> 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Elaboração própria).	<b>91</b>

<b>Mapa 13:</b> <i>Entrada e saída de mercadorias do porto de Salvador.</i>	Banco de dados próprio.	<b>129</b>
---	-------------------------	------------

## Índice de gráficos

<b>Gráfico 1:</b> <i>O número total de escravos desembarcados no porto de Cartagena entre 1630 a 1641.</i>	<b>Fonte:</b> Base de dados do Slave Voyages. Consultado em: 03/1019.	<b>Página:</b> <b>78</b>
<b>Gráfico 2:</b> <i>Escravos desembarcados em Cartagena 1606-1660.</i>	Base de dados do Slave Voyages. Consultado em: março de 2019.	<b>86</b>

## Índice de tabelas

<p><b>Tabela 1:</b> <i>Gente de todas as cores: Escravos, forros e livres nas relações de causa do Tribunal da Inquisição de Cartagena das Índias 1610-1660.</i></p>	<p><b>Fonte:</b> Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. <i>Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660</i>. 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Cálculos próprios).</p>	<p><b>Página:</b> <b>31</b></p>
<p><b>Tabela 2:</b> <i>Origem dos escravos perseguidos entre os anos de 1610 e 1660.</i></p>	<p>Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. <i>Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660</i>. 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Cálculos próprios).</p>	<p><b>32</b></p>
<p><b>Tabela 3:</b> <i>Origem dos envolvidos nos registros da visitação de 1618.</i></p>	<p>“Livro das denunciações”, 1587 a 1618, Arquivo Nacional Torre do Tombo, PT/TT/TSO-IL/038/0800. Livro 800. (Cálculos próprios).</p>	<p><b>47</b></p>
<p><b>Tabela 4:</b> <i>Ocupação dos portugueses residentes em Salvador.</i></p>	<p>Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. <i>Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660</i>. 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Cálculos próprios).</p>	<p><b>47</b></p>



<b>Tabela 5:</b> <i>Valor do dote dos estrangeiros casados em Cartagena XVII.</i>	<b>Fonte:</b> Enriqueta Vila Vilar, “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)”, <i>Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas</i> 16, nº 1 (1º de janeiro de 1979), <a href="https://doi.org/10.7788/jbla-1979-0107">https://doi.org/10.7788/jbla-1979-0107</a> .	<b>50</b>
<b>Tabela 6:</b> <i>Origem do gado remetido a Cartagena no ano de 1639.</i>	Archivo General de la Nacion. Sessão: Abastos. Tomo: 1. Fólios: 487-589/ Abastos. Tomo 11. Fólios: 1-50. (Cálculos próprios).	<b>77</b>
<b>Tabela 7:</b> Produtos importados em Nova Granada nos anos 1587, 1589 e 1590.	Aduanas. Tomo 17. Fólios 427-463/ aduanas. Tomo 18. Fólios: 356-437 (Cálculos próprios).	<b>79</b>
<b>Tabela 8:</b> <i>O valor pago e o total da dívida do imposto da Armada de Barlovento, por cidade, no ano de 1668.</i>	Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas. Tomo: 11. Fólios: 667-786 (Cálculos próprios).	<b>82</b>
<b>Tabela 9:</b> <i>Volume dos produtos importados e exportados da Bahia.</i>	Banco de dados próprio.	<b>126</b>
<b>Tabela 10:</b> <i>Exportações da Bahia que não sabemos o destino.</i>	Banco de dados próprio.	<b>129</b>
<b>Tabela 11.</b> <i>Os fluxos de entrada e saída dos artigos de navegação na Bahia.</i>	Banco de dados próprio.	<b>131</b>

## Introdução

Este trabalho analisa a economia portuária de duas cidades importantes no período colonial, Salvador – Bahia e Cartagena das Índias na atual Colômbia, entre 1610-1680. Estabelecemos esse recorte ainda nos anos de graduação, onde comparamos as correntes migratórias das cidades a partir dos registros inquisitoriais. Aqui, decidimos manter o ano inicial de 1610, data da inauguração do Tribunal da Inquisição de Cartagena e da segunda visitação do Tribunal de Lisboa a Salvador, em 1618.

Definimos a década de 1680 como limite da pesquisa, porque assim impôs o novo objeto e as fontes disponíveis para abordá-lo. Nosso interesse pelo trânsito de pessoas se estendeu aos fluxos econômicos, aos movimentos portuários de entrada e saída das mercadorias. Para isso, foi necessário consultar um conjunto diversificado de documentos para cada cidade.

Inicialmente, procuramos essas informações nos documentos fiscais, onde imaginávamos encontrar registros de entrada, saída, origem, destino, volume e o tipo do produto importado ou exportado. Para Cartagena, encontramos no arquivo Nacional de La Nación, em Bogotá, os fundos das *alcabalas*, *aduanas*, *abastos* e da Real Fazenda, grande parte digitalizada e outra em microfilme. Para Salvador não encontramos fundos fiscais e por isso, ampliamos a busca entre cartas, pareceres, requerimentos, provisões, consultas e escritos. Todos consultados na Biblioteca Nacional Digital Brasil, do Projeto Resgate, onde procuramos nos fundos: *Bahia documentos avulsos (1624-1828)*, nos privados *Bahia Eduardo de Castro e Almeida (1613-1807)* e *Luísa da Fonseca (1599-1700)*.

As fontes inquisitoriais se encontram digitalizadas. No caso de Cartagena transcritas e publicadas por Anna María Splendiani, José Enrique Sánchez Bohórquez e Emma Cecilia Luque de Salazar, no livro *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*, 1. ed, vol. 2 e 3. As denúncias de Salvador foram transcritas nos *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volume 49, de 1927, organizado por Rodolfo Garcia. Também disponível online no *Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, no fundo *TSO- Tribunal Santo do Ofício 1536-1821, Tribunal de Lisboa*, na série *registro de visitasões 1560-1775*.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> E as confissões e ratificações se encontram: FRANÇA, Eduardo de Oliveira; SIQUEIRA, Sônia (Org.). *Segunda Visitação do Santo Ofício às partes do Brasil pelo Inquisidor e Visitador Marcos Teixeira*. Livro das Confissões e Ratificações da Bahia, 1618-1620, Anais do Museu Paulista, v. XVII, 1963.

Reconhecemos que os documentos pesquisados apresentam limitações. Os dados fiscais são fragmentados, pois os anos são espaçados e não consecutivos, o que pode propiciar uma interpretação estática e enganosa dessas economias. Além disso, os fundos são distintos para cada cidade, em Cartagena a pena esteve nas mãos dos escrivães do *Cabildo*, em Salvador de oficiais até colonos em suas cartas pessoais. Sem contar que para Salvador, as demandas de importação e exportação mudam com a excepcionalidade do período de guerra. Os vínculos comerciais sofreram, talvez, distúrbios para atender a urgência de defesa e abastecimento das praças atacadas.

Reiteramos algumas ressalvas no capítulo 2, onde tentamos calcular quanto tempo poderia durar e quantos colonos seria capaz de abastecer, o volume total de carne bovina arrematada em Cartagena. O cálculo tomou por base a ração diária de carne de um escravo nos barracões, semelhante as calorias ingeridas pelos marinheiros e homens do presídio local. Corremos o risco de errar quando pressupomos que toda população comeria, por dia, a mesma porção de carne que estes.

Ademais, não devemos pensar nos registros inquisitoriais como uma amostra segura dessas sociedades, pois nem todo colono foi herege. Nem todas as estratégias e laços de parentesco emergem desse tipo de documento. A natureza dos registros pode influenciar nas comparações, visto que em Cartagena analisamos os vestígios de cinquenta anos de funcionamento de um Tribunal estabelecido (1610-1660), contra uma breve visita de dois anos a Salvador (1618-1620).

Construímos no total quatro bancos de dados com o que encontramos nos documentos, dois para cada cidade, um reúne dados nominais e outro quantitativos. O nominal com as informações dos perseguidos pela Inquisição e o quantitativo com os registros das mercadorias.

No banco de dados tanto do Tribunal quanto da visitação, destinamos os primeiros campos as informações pessoais dos perseguidos como: nome, atributo (dona, senhor, capitão...), naturalidade, local de residência, idade, data, ocupação e a condição (negro, livre, forro, mestiço, clérigo...). E a segunda, as informações de pessoas vinculadas ao acusado, como o nome do senhor, residência, testemunha, vínculo da testemunha com o acusado, origem testemunha e a residência testemunha. A segunda parte variou de registro para registro, porque dependia de quantos vínculos esse acusado apresentou e se apresentou. A base de dados do Tribunal de Cartagena tem 800 registros e a visitação de Salvador 169.

Os bancos com os dados das mercadorias contém cerca de 14 colunas, três com as informações de localização dos arquivos (o fundo, o tomo e as folhas) e as outras com a data, origem, destino, volume, tipo de produto, valor inicial, valor final, tipo de moeda, informação complementar (se o valor é por arroba ou quanto foi vendido cada unidade), nome do vendedor e o atributo do vendedor (capitão, mestre de navio etc.). Para Salvador reunimos 45 registros e para Cartagena 152.

Pretendemos com isso, realizar algumas aproximações da atividade econômica portuária dessas cidades da perspectiva da História conectada, para não correr o risco de realizar comparações isoladas. Tentamos não cair em determinismos geográficos e explicações culturais e sociais generalizadoras para estabelecer as conexões e interligações. A escolha das cidades obedeceu ao protagonismo que ambas tiveram na economia lusa e hispana durante o seiscentos.<sup>2</sup>

Sabemos que é tarefa impossível restringir os fenômenos econômicos, sociais e ideológicos aos limites das fronteiras. O período proposto por essa investigação está inserido nos descobrimentos, nas explorações marítimas, incursões no interior dos territórios, do tráfico negro e o estabelecimento de rotas comerciais. E embora sejam fenômenos simultâneos e gerais, cada sociedade atribuiu a eles seus próprios signos e significados. Nesse cenário se encontravam os portos de Salvador e Cartagena, importantes pontos de articulação do espaço colonial.

A escravidão, por exemplo, fenômeno de escala global, produziu diferentes relações sociais nesses espaços. Em Salvador o tráfico foi fundamental para a economia e a reprodução do status social. Possuir escravaria representava poder político e prestígio. A terra e a escravidão criaram mecanismos de ascensão social tanto entre livres quanto nas senzalas. Em Cartagena, encontramos um grupo dominante, que comparamos as elites baianas, cujo status residiu na acumulação e vinculação a outros comerciantes estrangeiros de praças distantes. Onde todos os recursos, incluindo as relações sociais, atendiam as necessidades de manutenção do tráfico.

Dedicamos o capítulo 1 a análise de dois grupos sociais, os imigrantes e a gente de todas as cores. O termo *pessoas* ou *gente de todas as cores* é usado na fonte para se referir aos miscigenados, negros, mulatos e mestiços. Para elucidar tais experiências recorreremos a dois casos elucidativos, de um lado um grupo de imigrantes judeus, do outro

---

<sup>2</sup> Sanjay Subrahmanyam, “Connected Histories: Notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia”, *Modern Asian Studies*, The Eurasian Contexto of Early Modern History of Mainland South East Asia, 1400-1800, 31, n° 3 (julho de 1997): 735–62.

uma junta de bruxas composta por escravas e forras. A partir disso, levantamos algumas hipóteses e estabelecemos algumas comparações sobre as possibilidades de alforria e o significado de status em cada uma das cidades.

No segundo, buscamos demonstrar a integração entre a economia portuária de Cartagena e o interior de Nova Granada, mas sem negar a importância do comércio de longa distância. Discutimos pontos recorrentes na historiografia, como monopólio, os comboios e frotas, as feiras, o tráfico e o contrabando. A segunda parte foi destinada a análise dos fragmentados dados que dispomos de importação e exportação dos produtos. E por fim, cruzamos as informações dos registros inquisitoriais a das fontes fiscais para remontar a trajetória de alguns comerciantes portugueses *vecinos* de Cartagena.

No último capítulo, visitamos temas importantes da historiografia seiscentista baiana, e apresentamos o debate sobre a existência ou não de uma crise no setor açucareiro na década de 1630. Na segunda parte nos ocupamos de explicar alguns dados sobre a entrada e saída das mercadorias no porto. Insistimos na hipótese de interligação entre os portos de Cartagena e Salvador através da ação dos agentes mercantis e suas redes de contato.

Esse trabalho é apenas um esboço que acredita no contato dos portos de Salvador e Cartagena entre si, ao mesmo tempo que integradas ao espaço global, tarefa levada a cabo por homens de negócio nos porões dos seus navios. Desse modo, a divisão entre possessões lusas e Hispânicas não passou do papel, antes ou depois da União Ibérica.

## **Capítulo 1**

### **A “gente de todas as cores” e os estrangeiros no tecido social das cidades**

#### **Introdução:**

Esse capítulo introdutório pretende mostrar algumas características da população descrita pelas fontes como “gente de todas as cores” e os migrantes transeuntes nos portos das cidades de Cartagena das Índias e Salvador, no período entre 1610 a 1660. O primeiro grupo é composto por miscigenados, escravos, livres e libertos. O segundo uma miscelânea de povos, mas nos detivemos por mais tempo nos portugueses envolvidos no comércio, pois constituíram o grosso do fluxo migratório. O objetivo aqui, é estabelecer aproximações entre a estrutura social, política e econômica das colônias e apontar para a possibilidade de uma ligação entre elas levada a cabo pelos seus residentes e suas respectivas redes de contato.

Para tal empreitada, escolhemos como fio condutor a história de dois grupos processados pelo Tribunal da Inquisição de Cartagena no primeiro quartel do século. Uma suposta junta de bruxas e um grupo de judeus familiarizados entre si. O primeiro para elucidar a experiência dos cativos na cidade, seu cotidiano, a circulação livre pelas ruas, seus ganhos, sua rede de amizades, desentendimentos e a relação com seus senhores. E o segundo, um grupo de imigrantes portugueses detentor de poder político e econômico que agiu não só em Cartagena, mas participou indiretamente dos acontecimentos em Pernambuco. As descrições sobre os laços de parentesco salientam a mobilidade dos agentes no espaço Atlântico que conheciam tão bem, graças aos negócios do mar e da terra.

Por fim, realizamos uma rápida comparação entre o grupo “gente de toda cor” nesses portos. E levantamos a hipótese de que a alforria em Cartagena foi mais habitual que em Salvador, no mesmo período. Comparamos também as formas de ascensão dos círculos de prestígio nessas sociedades, e pensamos que a diferença entre eles reside nos usos e valores distintos que seus habitantes atribuem a terra. Foram usados como fonte os registros inquisitoriais, da segunda visitação do Santo Ofício a Bahia e as rela o es de causa do Tribunal de Cartagena. Além de contar com a rela o es dos estrangeiros em Cartagena feita em 1630.

## **Fios cruzados: a vida da gente de todas as cores**

Em 1633, compareceu pela primeira vez ao Tribunal da Inquisição de Cartagena a mulata Justa Perez, acusada de participar de uma junta de bruxas que causou danos as bandas de Zaragoza e Cartagena. Em sua primeira audiência fez um discurso da sua vida e genealogia e acrescentou alguns detalhes interessantes sobre a cerimônia:

“(…) que era bruja, apostata de nuestra santa fê católica y haber renegado de Dios y sus Santos y de la virgem María Nuestra Señora y del bautismo, que había recebido y reconocido a lucifer por su dios y señor, besándole en el trasero, bailando alrededor de el con candelillas en las manos, cenado de las cenas que cenan las brujas y haberle conocido por el vaso delantero um diablo que le dieron por compañero, llamado Nassao. Con esta informacion fue presa y reclusa en las cárceres de este Santo Oficio (...)” (SPLENDIANI, 1997 p. 151)

Justa apareceu como acusada nos depoimentos de Juana Ortensio, Catalina Verdugo, Paula de Eguiluz, Diego Lopez e pela apontada como mentora do grupo Elena de Viloría, de 60 anos, todos forros.<sup>3</sup>A junta se reunia às segundas feiras, a partir das 22h, atrás da muralha de Santa Catalina, na praia, segundo Lopez.<sup>4</sup>

No mesmo ano a irmã de Justa, a mulata forra Rufina, também foi acusada pelo mesmo delito de bruxaria e participação na junta. Durante o processo Rufina se envolveu com o tenente geral da governação de Cartagena, Francisco de Llano Velasco, rendendo mais fontes e registros no Tribunal. Com a intenção de tirar a amante da prisão e inocentar o grupo o tenente aconselhou as mulheres a ratificarem a primeira confissão, para interceder por elas junto ao conselho de Madri. O seu argumento era de que a primeira confissão não foi honesta, porque foi extraída durante a tortura, o grupo confessou apenas para livrar-se da dor. O secretário e licenciado Juan Ortiz ficou encarregado de escrever em um papel o que as mulheres deveriam falar na segunda audiência. E seguindo as orientações pediram nova audiência onde negaram toda antiga versão.<sup>5</sup>

No entanto, Diego Lopez, cúmplice e companheiro de cárcere, não aceitou participar do plano, porque considerou sua pena mais branda que das demais

---

<sup>3</sup> A acusada também apareceu nos depoimentos de escravas e livres. As escravas eram Juana Zamba, de Santa Marta; Rafaela de Nava; Juana Fernandez Gramajo e Ana Suárez. As livres são Juliana de Ariza, de Cartagena e Isabel Marquez, de Santo Domingo. Anna María Splendiani, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*, 1. ed, vol. 2 e 3 (Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997).

<sup>4</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>5</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

companheiras e por isso, entregou toda a conspiração. Acrescentou em sua delação que as portas da prisão eram abertas para o Tenente visitar sua amante e que as chaves eram roubadas pelo escravo do alcaide. Aparentemente, o tenente não foi o único concubino de Rufina, pois Lopez disse ter ouvido o oficial da armada se aproximar da janela da mulata e prometer libertá-la e em seguida levá-la a Espanha.<sup>6</sup>

A história ganhou proporções maiores. O tenente Francisco de Llano Velasco era inimigo pessoal do inquisidor Argos, quem conduziu a investigação das bruxas. O seu envolvimento foi interpretado pelo Tribunal como uma conspiração do governo contra o Santo Ofício, que andava em desavença com o governador. A situação foi tão grave que o tenente foi preso em 1636 e o andamento do seu processo ocorreu em sigilo, impossibilitando-nos de saber seu fim, pois se tratava de um posto alto da administração colonial.<sup>7</sup>

Nesse momento, o tenente em nada se parecia com a figura de respeito e autoridade que encontramos dois anos antes, em um processo sobre o imposto de *alcabala*. O tenente foi chamado para resolver o caso do *maestro* Diego Oliveira que trouxe as Índias e vendeu um carregamento de 120 escravos sem registro. Depois de apreendido e condenado Oliveira recorreu a Velasco para escapar da multa de 5.130 pesos a serem pagos a Real Fazenda.<sup>8</sup>

Em 1634 as irmãs com nome de santa<sup>9</sup> voltaram a prisão acusadas de quebra do sigilo, conspiração e bruxaria. Seus nomes foram citados em todas as relações de causa enviadas ao conselho do rei até o ano de 1635. Em confissão Paula Eguiluz revelou que a sua motivação para se retratar com o Tribunal, depois de ter mentido, veio do conselho do famoso padre Pedro Claver, santificado no século XIX pelas benfeitorias aos escravos recém-chegados.<sup>10</sup>

Todas as mulheres envolvidas foram torturadas e tiveram seus bens confiscados, a mentora Elena de Viloría foi condenada a pena de relaxamento ao braço secular, mas sua pena não foi executada porque o conselho do rei tardou em deliberar a sentença. No fim das contas, a execução foi suspensa e Elena de Viloría morreu de velhice.<sup>11</sup>

---

<sup>6</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>7</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>8</sup> Archivo General de la Nación. Sessão: Alcabalas. Tomo 14, fólhos: 545-584.

<sup>9</sup> Justa e Rufina são santas de Sevilha, consideradas pelos fiéis exemplos de bondade e retidão, pois mesmo tentadas com a dor e o sofrimento se mantiveram puras.

<sup>10</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>11</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.



Diego Lopez tem uma história mais longa. Lopez foi escravo no hospital San Sebastian onde aprendeu o ofício de cirurgião. A prática o permitiu acumular e comprar a própria alforria. Depois de liberto teria se envolvido na bruxaria e feito danos a pessoas importantes da província como Diego de Escobar, governador e o tesoureiro da Fazenda Real que perdeu o juízo.<sup>12</sup>

Ao que tudo indica, Diego Lopez e Rufina foram amantes antes do cárcere, pelo menos desde 1627. Nesse período Rufina era escrava de Clara Nuñez e seu marido Rafael Gomez, família que ela acusou de judaísmo perante o Tribunal. Em depoimento, Diego Lopez reforçou a acusação sob a família Nuñez, entregando o pai de Clara Nuñez, Martín Sánchez, também cirurgião no hospital local. No embalo da confissão, acrescentou que Clara Nuñez e Rufina na verdade eram amantes.<sup>13</sup>

A relação do casal foi conturbada, e o próprio Lopez admitiu sentir-se ameaçado por ela. O relacionamento terminou em 1631, porque López havia se interessado por uma mulata da Jamaica, mas antes do desenlace entregou a Rufina uma quantia não informada destinada a compra da sua alforria. No tribunal, quando já eram inimigos, López suspeitou que a ex-amante junto com Paula Eguiluz tivesse matado o filho que sua esposa esperava com práticas de bruxaria.<sup>14</sup>

Quando ainda eram um casal, trocaram informações sobre a vida de outros moradores da cidade, obtidas a partir da circulação e observação da vizinhança. Lopez disse que causou muitos danos a outras pessoas a partir das suas andanças, curiosidade e dos boatos que ouviu. Em depoimento, uma das bruxas declarou que certa vez, voltando o grupo de mulheres do velório de um escravo velho, já tarde da noite, precisaram transformar-se em porcos para escapar a vigilância da guarda e do toque de recolher.<sup>15</sup> Notamos nos dois casos, que tanto escravos quanto libertos, tinham mobilidade e liberdade de caminhar pelas ruas, transitar no espaço dos livres e conseqüentemente, conhecer um pouco de todos os mundos, conforme a citação de Diana Luz Ceballo Gómez:

“certain service slaves, for example, visit the world of the blacks, that of their own masters and that of the masters of other blacks; they enter the houses, bearing messages and orders, go to the

---

<sup>12</sup> Jonathan Schorsch, *Swimming the Christian Atlantic: Judeoconvertos, Afroiberians and Amerindians in the seventeenth century*, The Atlantic world, v. 17/1-2 (Leiden ; Boston: Brill, 2009).

<sup>13</sup> Schorsch.

<sup>14</sup> Schorsch.

<sup>15</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

market to shop and enter into contact with the merchants, go freely about the city.” (SCHORSCH, 2009, p. 133)

Um dos alvos das observações de Rufina foi o português Blas de Paz Pinto, comerciante judeu e traficante de escravos, acusado de ser um rabino e dirigir uma sinagoga localizada na sua própria casa. O casal de mulatos desconfiava da crença de Pinto, mas foi Rufina quem acreditou tê-la confirmado ao entrar em sua casa. No banheiro disse ter encontrado as provas de que precisava, uma toalha suja de sangue. O sangue na toalha era coisa de judeu, pois a crença erudita do período especulava que a doença dos judeus era o fluxo de sangue, assim como qualquer inimigo de cristo, carregavam as hemorroidas. A crença do fluxo de sangue tem origens na Idade Antiga, quando o heresiarca Arius morreu assolado por este mal em um banheiro de Alexandria.<sup>16</sup>

Para Benjamin Schmidt, esse é um dos casos em que a cultura letrada se encontra com a popular. Essa tipologia do pecado, uma discussão teológica dos altos círculos da Igreja, também assunto do campo médico, saiu dos livros para ganhar as ruas de Cartagena pelo “boca a boca”. É possível que Rufina tivesse acesso a essa discussão por meio de seus amigos, Paula Erguiluz e Lopez, pois ambos trabalharam no hospital. Ademais, esse grupo revelou pôr em prática seus conhecimentos oriundos das culturas ameríndias e afro-americanas, considerados heréticos pela Igreja.<sup>17</sup>

Quando foram presas, as irmãs Justa e Rufina, se encontravam na condição de forras, a serviço da rica Dona Mariana de Armas Clabijo, viúva de Amador Perez, homem de negócios, vendia produtos da terra como sabão e couro à península.<sup>18</sup> Justa carregou o sobrenome do Capitão até a velhice.<sup>19</sup>

Tudo indica que a prosperidade dos Clabijo veio tanto do mar quanto da terra, pois encontramos nas fontes de abastecimento da cidade, a viúva Mariana Clabijo, negociando a venda de 1.500 cabeças de gado com o *cabildo*, à um preço inicial de 5 reales a arroba. O valor cobrado não parecia competitivo se comparado a proposta feita pelos irmãos Tiezo, no mesmo pregão, onde ofereciam 3.000 cabeças. As primeiras 1.000 vacas

---

<sup>16</sup> Schorsch, *Swimming the Christian Atlantic*, 135.

<sup>17</sup> Schorsch, *Swimming the Christian Atlantic*.

<sup>18</sup> Em um registro da *contaduría* de 1621, o Capitão Armador Perez vendera cerca de 1.500 couros de uma única vez a Espanha. Ver em: Vidal Ortega, A. Circulação comercial, circulação de capital en Cartagena 1580-1640. En: *Historia y cultura*. N° 4 p. 101-130 Cartagena, 1996.

<sup>19</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

sairiam à 4 reales e as 2.000 a 4,5 reales. Para a sorte da viúva, nesse ano de 1639, o *cabildo* necessitava de 5.300 cabeças para suprir Cartagena de carne.<sup>20</sup>

A família Clabijo supostamente manteve negócios no mar. No processo inquisitorial estabelecido em 1634, contra a mãe de Mariana Clabijo, a senhora Beatriz López, de 60 anos, acusada de judaísmo por açoitar a cruz, uma das razões dadas por ela para tal ato foi a ira sentia ao receber a notícia de que duas de suas fragatas teriam naufragado. A pena da senhora Beatriz foi branda porque não aparentava ser lúcida.<sup>21</sup> Nas índias a família de origem portuguesa, alternava de endereço, enquanto a esposa Beatriz López cuidava dos interesses em Cartagena, o marido estava em Lima, onde foi preso pelo Tribunal local, assim como a esposa anos mais tarde. A relação entre a senhora Dona Mariana e as irmãs parece ter sido boa, pois as fontes dão conta de que ela enviou ao cárcere biscoitos e chá de cacau quando soube que Rufina se encontrava doente. Talvez a relação afável tenha sido interrompida na ocasião em que foram condenadas ao desterro.<sup>22</sup>

Em abril de 1638, depois da primeira prisão, Rufina aparece nos registros inquisitoriais como serva de Rafael Gomez, morador de Cartagena. De Justa a última notícia encontrada foi em 1649, com 50 anos de idade, moradora em Portobelo no Panamá, a serviço do cirurgião Alonso Garcia de Arauz.<sup>23</sup> Provavelmente mudou-se em decorrência da condenação de desterro perpétuo de Cartagena.

Justa foi presa outra vez por se envolver em assuntos amorosos. Dona Mariana de Morueta, de 30 anos, moradora de Portobelo, testemunhou contra a mulata acusando-a de bruxaria e feitiços de amarração amorosa. Toda família de Morueta testemunhou o mesmo contra Justa.<sup>24</sup>

Justa Perez teria enfeitiçado Dona Agustina de Rojas, com uma bebida mágica, para que ela se apaixonasse pelo seu amo, o cirurgião Alonso Garcia de Arauz. Além disso, as testemunhas disseram tê-la ouvido difamar o Tribunal:<sup>25</sup>

“aunque Vuestra Merced sabe que me penitenciaron, hablando con ella y otras personas, en Cartagena por el Santo Oficio, no soy bruja y que las personas que me acusaron a mi hermana y a mi lo hicieron de envidia y aquellos señores del tribunal nos castigaron sin culpa por quitarnos

---

<sup>20</sup> Archivo General de la Nacion. Sessão: Abastos, tomo 11, fólhos: 1-91.

<sup>21</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>22</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>23</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>24</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>25</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

nuestra pobreza y muchos de los que entran allí y los castigan es por quitarles lo que tienen.” (SPLENDIANI, tomo III, 1997 p. 212)

E uma das testemunhas reproduziu parte do diálogo que teve com Justa:

(...) “diciéndole que por qué había confessado lo que no había cometido que los señores inquisidores eran muy rectos “calle Vuestra Merced que son muy muy amigos de dinero, que yo para Dios lo dejo”. (SPLENDIANI, tomo III, 1997 p. 292)

Segundo os irmãos Ramirez, escravos de Alonso Garcia, Justa foi a feiticeira mais famosa de Portobelo. Nas ruas da cidade, quando caminhava, ouvia os gritos de “bruxa”. Na janela da sua casa, onde repousava sempre ouvia dos moradores: “bruxa”.<sup>26</sup>

Em sua defesa alegou ser vítima de uma conspiração da família Morueta. Na sua versão, Dona Mariana era amante do cirurgião quando ainda era casado com a primeira esposa, mas quando Arauz ficou viúvo a Mariana Morueta nutriu esperanças de contrair matrimônio com o cirurgião. Seus planos foram interrompidos quando ele anunciou o enlace com Agustina, também de Portobelo, na época prometida a Juan Triunfo, um comerciante que antes de viajar para cuidar dos negócios na península havia acertado todos os trâmites das bodas. Para Justa, os Morueta a denunciaram ao Tribunal por vingança.<sup>27</sup>

O comissário de Portobelo, Diego Sotelo, responsável pela investigação encaminhou o caso a jurisdição de Cartagena devido o número de inimigos que a acusada tinha na cidade, entre eles o próprio comissário. Antes, porém, tentaram em vão um último recurso de imparcialidade, transferiram o caso para o frei Gaspar de Nolasco, responsável pelo convento de Portobelo, mas em seguida o frei e a acusada também se desentenderam.<sup>28</sup>

A última pista de Justa foi a audiência final de 1651, em que revelou trabalhar no hospital de Portobelo na limpeza dos cadáveres, antes de seguirem para o sepultamento nas câmaras. Disse que a prática de lavar o rosto e as mãos dos defuntos era judaica, mas que a fazia por boa fé. Assim, mais uma vez, Justa mostrou seu amplo conhecimento das práticas religiosas. A sentença foi pronunciada no convento de Santo Domingo, onde assistiu à missa de pé com soga na garganta e vela de cera verde nas mãos, sua sentença foi permanecer a serviço dos necessitados no hospital de Portobelo, sem soldo.<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>27</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>28</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>29</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

Enquanto o último rastro de Diego Lopez foi um processo criminal de 1642, quando aparentemente residia em Mompox, onde foi acusado de dar fuga ao escravo, do também cirurgião Felipe de Rebolledo.<sup>30</sup> No processo, López informou ganhar mais de 10 pesos de 20 quilates diários. Segundo Carlos Villa, porém, essa cifra seria um exagero, pois a soma era tão elevada que com apenas 30 dias de trabalho conseguiria comprar uma alforria.<sup>31</sup> Ainda assim, sua renda lhe permitiu enviar dinheiro aos filhos, conforme o depoimento de uma testemunha sobre a atividade do cirurgião:

(...) que fue a la ciudad de Cartagena por orden de Diego López y que llevo ciento e veynte reales de a ocho (...) para que le entregara a una morena llamada Juana (...) y veynte a Dominga Verdugo y quatro patacones a una hija del dicho diego lopez y quatro que dio a outro hijo... (VILLA, 2003, p.176).

A citação indica que depois de nove anos Lopez ainda era próximo das mulheres presas com ele acusadas de bruxaria. É o caso de Dominga Verdugo, que durante o processo disse ser forra, natural de Cartagena e entregou por cúmplice Guiomar de Anaya e Gerônima, parteira de origem sevilhana. Enquanto Juana, cuja citação não menciona o sobrenome, pode ser Juana Mora ou Juana Zamba, ambas denunciadas por Paula de Eguiluz na década de 1630.<sup>32</sup>

Se em Cartagena os libertos formaram um grupo expressivo de trabalhadores livres de cor<sup>33</sup>, nesse mesmo período, em Salvador, a escravidão apresentava características distintas. No recôncavo foi marcada pelo baixo número de alforrias e casamentos entre os cativos. Embora cada região tenha uma tendência, a formalização desse tipo de vínculo foi desestimulada porque tornava o escravo detentor de alguns direitos, como a permanência dos cônjuges na mesma propriedade. Além disso, aparentemente, não houve empenho dos párocos em promover a regularização das uniões.

---

<sup>30</sup> Carlos Eduardo Valencia Villa, *Alma en boca y huesos en costal: una aproximación a los contrastes socio-económicos de la esclavitud: Santafé, Mariquita y Mompox, 1610-1660*, Colección Cuadernos coloniales 10 (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2003).

<sup>31</sup> Valencia Villa, 176.

<sup>32</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>33</sup> Desde meados do século XVI, a população forra tornou-se numerosa. Se ocuparam do artesanato, como jornaleiros e nos serviços domésticos. Viviam majoritariamente no bairro Getsemaní, em “una docena de solares donde vivían en casas propias morenas libres y negras horas. Todas eran estancias modestas, bahíos de bahareque y paja.” Ver em: Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, Catálogo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, núm. general catálogo 417 (Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano-Americanos : Universidad de Sevilla : Diputación de Sevilla, 2002), 273–74.

Ser casado pelas leis da Igreja significava status dentre os escravizados por ser um privilégio de um pequeno grupo.<sup>34</sup>

A situação começou a mudar em fins do século XVII com a ampliação dos mecanismos de controle da escravaria, impulsionado pelo incremento do tráfico que permitiu a substituição da mão de obra com maior facilidade. Então as alforrias e casamentos tornaram-se recursos usados pelos senhores para estabelecer alianças a fim de evitar possíveis descontentamentos e rebeliões. Algumas áreas como Jaguaripe, no recôncavo, se encontravam em franca decadência no seiscentos, e por isso, estimularam a formação de núcleos familiares para aumentar a força de trabalho através dos nascimentos. O tráfico nessa área não era mais constante, o que gerou estabilidade demográfica, fator que contribuiu também para o aumento da natalidade.<sup>35</sup>

Já na paróquia de Santo Amaro, esse processo foi mais difícil, porque concentrava grande parte da produção de açúcar e demandava mão de obra estrangeira. O maior número de africanos desembarcados propiciou maiores índices de ilegitimidade pelo desequilíbrio entre os sexos.<sup>36</sup>

Nesse momento, as relações de compadrio não eram amplamente disseminadas, mesmo assim, por meio delas, é possível conhecer as estratégias e alianças usadas por livres e cativos na sociedade colonial. O compadrio concebia ligações verticais que poderiam ser entre livres e cativos ou entre livres. Quando um cativo estabelecia vínculos com alguém de fora da senzala significava que a mãe e o outro padrinho/madrinha seriam integradas a rede do padrinho/madrinha do mundo livre. Os nascimentos também consolidavam relações indiretas entre os livres. Esse é o caso dos sujeitos, que por conveniência, tornavam-se compadres de pessoas importantes apadrinhando um dos seus cativos. O nascimento de um escravo representava um recurso importante direta ou indiretamente tanto para o mundo da mãe quanto para o dos senhores.<sup>37</sup>

A alforria e a natalidade entre casais mistos foram mais recorrentes em Cartagena que Salvador, no mesmo período. Durante os cinquenta anos de registros inquisitoriais, os forros representavam 14,02% de um grupo formado por 221 pessoas consideradas “gente de todas as cores”.<sup>38</sup>

---

<sup>34</sup> Thiago Krause, “A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista.” (UFRJ, 2015).

<sup>35</sup> Krause.

<sup>36</sup> Krause.

<sup>37</sup> Krause.

<sup>38</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

Diferente de Salvador, a cidade de Cartagena cresceu em torno de um núcleo urbanizado e precário de espaços adjacentes para o cultivo de gêneros alimentícios. Isso pode ter contribuído para formação de uma massa de cativos e libertos empregues em atividades comerciais, de pequenos ganhos e livre circulação. Muitos deles mantinham laços de servidão com seus antigos senhores, assim como Rufina e Justa permaneceram ligadas a antiga família Ñunez mesmo servindo aos Clabijo.

**Tabela 1:** Gente de toda cor: Escravos, forros e livres nas relações de causa do Tribunal da Inquisição de Cartagena das Índias 1610-1660.

Grupos	Número
Escravos	75
Mulato	39
Livres	37
Forros	31
Mestiço	22
Negro	16
Pardo	1

Fonte: Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*. 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Cálculos próprios).

A origem dos cativos tanto na Bahia quanto em Cartagena era Angola e Guiné.<sup>39</sup> Em Cartagena eram mais valorizados e rentáveis os do Norte da Guiné, enquanto em Lima valiam mais os Angola.<sup>40</sup> A semelhança na origem dos cativos importados por estes portos poderia indicar a presença das mesmas redes de traficantes operando em ambas as cidades, assunto que será discutido adiante.

---

<sup>39</sup> Krause, “A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista.”; Linda A Newson e Susie Minchin, *From Capture to Sale: The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century* (Leiden; Boston: Brill, 2007), <https://doi.org/10.1163/ej.9789004156791.i-373>; Nicolas del Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*. (Bogotá: Planeta, 1997).

<sup>40</sup> Newson e Minchin, *From Capture to Sale*.

**Tabela 2:** Origem dos escravos perseguidos entre os anos de 1610 e 1660

Origem escravos	Número
Naturais da terra	4
Angola	3
Guiné	3
Europa	2
Caribe	2
Mouro	2
Cabo Verde	1
Nação Arara	1
Cocoli	1
Nação Berbere	1
Nação Bran	1

Fonte: Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*. 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Cálculos próprios).

No geral, o grupo de pessoas de toda cor: livres, escravos, forros, mestiços, mulatos e negros, estavam concentrados na parte ocidental, mesma área dos primeiros distritos mineradores do Novo Reino de Granada que eram Cárceres, Remédios, Zaragoza e posteriormente Popayan em meados do seiscentos. Os primeiros colonizadores perceberam desde muito cedo a necessidade de importar mão de obra africana para as minas de aluvião, ainda em 1580 foram introduzidos os primeiros lotes de escravos, adquiridos com o capital acumulado as custas do trabalho da população indígena.<sup>41</sup> É provável que esse grupo seja descendente dos primeiros escravizados na região e dos poucos indígenas que ainda restaram.

---

<sup>41</sup> Germán Colmenares, *Historia económica y social de Colombia*, 5. ed, Biblioteca Germán Colmenares (Santafé de Bogotá: TM, 1997).



**Mapa 1:** Residência do grupo “gente de todas as cores” em Cartagena 1610-1660



Fonte: Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*. 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Elaboração própria).

Alguns forros, escravos, mestiços e mulatos residiam em Cartagena ou Santa Fé, ambos centros de atração econômica para os proprietários e para os livres que poderiam encontrar com mais facilidade uma ocupação remunerada. Apenas três livres, dois mestiços e três escravos, residiam em Tolu, área voltada a produção agrícola e a pecuária. Já em Popayan residiu um mulato. No Caribe se dividiram entre Cuba, Santo Domingo e Justa em Portobelo.<sup>42</sup>

De todo grupo, apenas 33,9% informaram sua localização.<sup>43</sup> Dado curioso são os pardos e os negros que não souberam ou não revelaram. A ausência da informação poderia indicar a vulnerabilidade dos pardos e negros na estrutura social neogranadina. Não ter residência também aponta traços de uma população itinerante que possivelmente se identificavam de acordo com o lugar e a situação a que estavam submetidos.

<sup>42</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*. (Cálculos próprios).

<sup>43</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar. (Cálculos próprios).

Do mesmo modo fizeram os indígenas do Peru, fugindo da violência durante os primeiros anos da conquista, mudaram-se para outras regiões e viveram na condição de estrangeiros. Anos mais tarde, quando regressaram as regiões de origem, receberam nova condição étnica, chamados mestiços e adotaram apelidos espanhóis. As fontes deixadas não revelam a mudança de condição do sujeito, gerando engano nas interpretações a respeito do declínio demográfico acentuado da população aborígine.<sup>44</sup>

É o caso de Rufina registrada pelo escrivão como forra em 1633, como livre em 1634 e na relação de causa de 1635 como escrava outra vez. A condição de Justa também variou de forra em 1633 para livre em 1652, quando já se encontrava em Portobelo.<sup>45</sup> Talvez, a mudança de cidade tenha permitido a Justa a alteração do status, visto que poderia recomeçar a vida longe de Cartagena.

A estratégia de outros era mudar de sobrenome de acordo com a ocasião. Poderiam usar o nome da família a quem serviam ou seu próprio nome, geralmente a origem do seu grupo étnico na África ou local de nascimento na América. Como o Santo Ofício era regido por normas católicas, eles se identificavam primeiro pelo nome dos patrões. No decorrer das audiências revelavam o sobrenome da nação, zamba, guiné, bran, arará etc. Esse foi o caso da forra Angelina de Nava ao longo do depoimento chamada de Angelina da Guiné, o mesmo ocorreu com Ana Suárez ou Ana de Zaragoza etc.<sup>46</sup>

Nos registros da segunda visitação de Salvador encontramos dois forros, dois cativos e um mameluco. Os escravos eram Bento e Joseph tinham apenas 16 e 18 anos respectivamente, naturais da capitania e propriedade de Pedro Garcia<sup>47</sup>, dono de quatro engenhos no rio Pitanga. O forro Dioguo Baptista se declarou mouro de nação nascido em Sevilha, mas ao que tudo indica seu sangue impuro não o impediu de trabalhar como cozinheiro para o governador Vasco Pacheco. O segundo forro, foi descrito como um mulato de 23 anos, natural de Salvador.<sup>48</sup>

---

<sup>44</sup> Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, 1. ed, Sección de obras de historia (México: Colegio de México : Fideicomiso Historia de las Américas : Fondo de Cultura Económica, 1993), 52–53.

<sup>45</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>46</sup> O escravo Sebastian Delgado ou Sebastian Botafogo e Juana Baptista ou Juana Zamba. Ver em: Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>47</sup> Pedro Garcia era natural de São Miguel e neto de cristão novo, avô paterno de Agostinho Caldeira Pimentel, também repreendido pelo Tribunal de Évora. Ver em: Krause, “A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista.”

<sup>48</sup> “Livro das denunciaçãoes”, 1587 a 1618, Arquivo Nacional Torre do Tombo, Livro 800.

Em Cartagena, o escravo mais novo processado tinha 18 anos e o mais velho 70. Dos seus donos 19 pertenciam a uma camada social mais abastada devido aos atributos de Don, Doña e Capitão. Apenas 14 se encontravam na região do Tribunal, outros 15 no interior de Nova Granada, 5 em Cuba, 4 no Panamá e somente um em Caracas. E embora pareça uma atitude que acarretaria prejuízo, Don Gonzalo de Herrera, em 1649 serviu como testemunha de acusação do seu próprio escravo, Francisco Mandinga. Essa atitude foi excepcional, porque não houve outro registro semelhante. A motivação da denúncia não é clara, mas certamente o Don Gonzalo de Herrera ficou sem a mão de obra de Francisco durante o período em que permaneceu no cárcere do Santo Ofício.<sup>49</sup>

Se em Salvador existiu a possibilidade de união entre cativos, embora pequena a ponto de se transformarem em um grupo seletivo<sup>50</sup>, em Cartagena não encontramos nenhuma menção a casamentos de escravos realizados na doutrina católica. Além disso, apenas 5 forros, 3 livres e 3 mestiços declararam seus cônjuges, uniões provavelmente informais. Destes 2 forros se uniram a outros 2 ex-escravos, ambos de nação Biafra.<sup>51</sup>

Esse dado assinala uma sociedade mais fechada e com poucos mecanismos de ascensão. É possível que o tipo de atividade econômica desenvolvida nesse porto tenha dificultado a formalização dos laços, devido a uma população flutuante que oscilava no ritmo das chegadas e partidas do porto. Os que permaneciam, buscavam mais que depressa entrar para o tráfico com Lima. A maioria dos comerciantes portugueses desembarcaram casados, mas outra parcela significativa contraiu matrimônio com mulheres da cidade em busca do dote.<sup>52</sup>

## Os Estrangeiros

O português Blás de Paz Pinto, acusado por Diego Lopez, chegou a Cartagena como cirurgião desembarcado de um negreiro vindo de Angola. Trouxe consigo algumas

---

<sup>49</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>50</sup> Krause, “A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista.”

<sup>51</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>52</sup> Apêndice com a listagem dos estrangeiros casados na cidade de Cartagena das Índias. Ver em: Enriqueta Vila Vilar, “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)”, *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 16, nº 1 (1º de janeiro de 1979), <https://doi.org/10.7788/jbla-1979-0107>.

peças de escravos, dentre eles alguns doentes de varíola. Em Angola, Blás atuava como intermediário dos assentistas judeus estabelecidos em Lisboa.<sup>53</sup>

Até a década de 1630 foi tolerado pelos oficiais locais e possuía, inclusive, um título de *vecino*, comprado por 350 pesos.<sup>54</sup> No mesmo período informou as autoridades que se ocupava de comprar escravos doentes, para curá-los e depois vendê-los. Parece que seus negócios deram certo, pois o inventário do sequestro de bens apresenta muitos itens de prata e ouro, além de 14 escravos do seu serviço pessoal:

Among the goods deposited in his account after his arrest, either sequestered by the Inquisition from the inventory of his house or owed to him by others, were at least eight bars of gold and three of silver; a goblet, cruet and shaker of silver; a hairband of pearls; a smelted gold cross; some avocados of minute crystal with small shields each featuring an emerald; an avocado of crystal with a gold mount; a gold cross with white stones; gold shields, each featuring nine emeralds; a lamb of smelted gold with an image of Our Lady of the Rosary and Lady Saint Ana; three gold rings; a very small gold image of Our Lady and a green cross with an emerald back; three strings of pearls. (SCHORSCH, 2009, p.154)

De acordo com os cálculos do tribunal, os bens de Blas estavam avaliados em 22.000 pesos.<sup>55</sup> Enquanto Diego Lopez, também cirurgião, quando foi preso tinha de pose uma escrava chamada Luisa Dominguez mais 4 cativos e 8 mulas que teve de vender para quitar suas dívidas. Só a Maria de Esquivel, esposa do capitão da Infantaria, Diego de la Torre, pagou 2.200 pesos.<sup>56</sup> Luisa Dominguez, listada no inventário, recebeu alforria no mesmo ano da prisão do seu senhor, porque a encontramos nos autos do Tribunal na condição de forra, nascida em Santo Domingo.<sup>57</sup>

Blas de Paz Pinto, vendeu anualmente pequenos lotes de escravos para Sebastián Duarte, sócio de Manuel Bautista Pérez em Cartagena.<sup>58</sup> Embora Blas fosse um tratante de pequeno porte, há indícios de que recebia carregamentos diretos de Cacheu, pois em 1635 Andrés Díaz e Francisco López de Amezquita tinham ordens de entregar os cativos diretamente a um tal Fernando Soárez e a Blas de Paz.<sup>59</sup>

O traficante português Manuel Bautista Pérez chegou a Cartagena por volta do ano 1618 e poucos depois já havia ganhado fama de bom fornecedor de escravos e

---

<sup>53</sup> Schorsch, *Swimming the Christian Atlantic*.

<sup>54</sup> Schorsch, 125.

<sup>55</sup> Schorsch, 154.

<sup>56</sup> Schorsch, *Swimming the Christian Atlantic*.

<sup>57</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>58</sup> Newson e Minchin, *From Capture to Sale*.

<sup>59</sup> Newson e Minchin.

produtos.<sup>60</sup> No mesmo ano sabemos que subornou o governador e alguns funcionários para a entrada de um carregamento de escravos que excedeu o número da licença, dando-lhes 6.170 pesos em cativos e prata.<sup>61</sup> Na lista dos seus clientes de 1619 estão o advogado da audiência, o contador, alguns padres, um músico, alfaiates, farmacêuticos, lojistas e artesãos em geral.<sup>62</sup>

Nesse período trabalhavam para Manuel Bautista Pérez: Sebastián Duarte, seu concunhado, agente em Cartagena; Felipe Rodriguez, tio de Sebastián Duarte, agente no Panamá e Pedro Duarte, irmão de Sebastián Duarte que assumiu o posto no Panamá após a morte de Pedro. No Peru, na cidade de Arica os responsáveis por recolher e vender os escravos desembarcados no porto de Callao eram Manuel de Acosta, Garcia Vaez Enríquez e Simón Vaez Enríquez.<sup>63</sup>

É possível que Manuel de Acosta tivesse algum grau de parentesco com Fernando López de Acosta e Antonio de Acosta, ambos processados pelo Tribunal de Cartagena, assim como o próprio Manuel de Acosta em 1636. Fernando López de Acosta, trabalhava para os assentistas Francisco de Solis e Manuel Rodríguez Lamego. E em algumas ocasiões forneceu cativos a Manuel Bautista Pérez.<sup>64</sup>

Além desse grupo, Manuel Bautista Pérez negociou com outras redes de traficantes e mercadores. Há registros de transações firmadas entre os agentes de Pérez e Juan Rodrigues Mesa, português naturalizado e um dos maiores traficantes de escravos da cidade, além de sócio do rico Andrés de Vanquéssel, de quem falaremos melhor no capítulo 2.

Andrés de Vanquéssel foi um respeitado traficante de escravos de origem flamenca estabelecido em Cartagena no início do século XVII, onde comprou *caballerías* e algumas terras. Como atividade complementar, se tornou fornecedor de milho e outros gêneros alimentícios vendidos aos traficantes que necessitavam de provisões para as peças desembarcadas. Vanquéssel alcançou poder ocupando o posto de *regidor* da província.<sup>65</sup> E o seu negócio foi extraordinário a ponto de criar um dos primeiros sistemas financeiros para outros traficantes (capítulo 2).<sup>66</sup>

---

<sup>60</sup> Newson e Minchin em inglês 227

<sup>61</sup> Nicolas del castillo p 265

<sup>62</sup> Newson e Minchin, *From Capture to Sale*, 227.

<sup>63</sup> Newson e Minchin, *From Capture to Sale*.

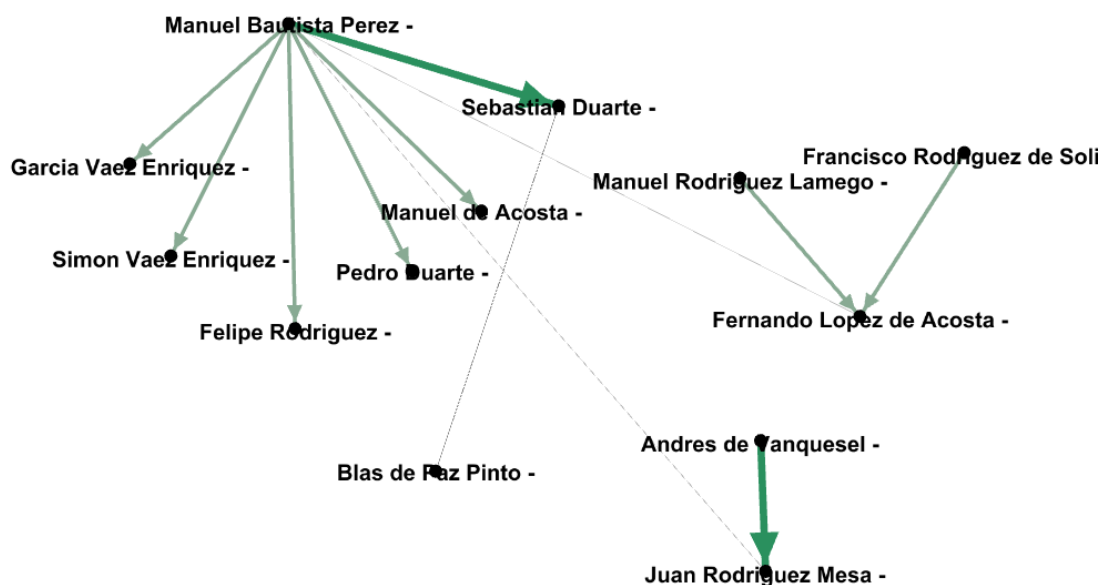
<sup>64</sup> Newson e Minchin.

<sup>65</sup> Newson e Minchin, 150.

<sup>66</sup> Julián B. Ruiz Rivera, “Una banca en el mercado de negros de Cartagena de Indias”, *Temas Americanistas*, 2004, 3–23.

Observamos nos três casos que os tratantes e negociantes atuavam cada um dentro de um grupo ou célula, mas os agentes se comunicavam intragrupo realizando compras e vendas.

**Figura 1:** Grupos de comerciantes estrangeiros que atuavam no Panamá, Cartagena e Peru



Fonte: Newson, Linda A, e Susie Minchin. *From Capture to Sale: The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century*. Leiden; Boston: Brill, 2007. (Elaboração própria).

De todos os envolvidos direta ou indiretamente no tráfico, oito deles tiveram problemas com o Tribunal da Inquisição, porém somente Manuel de Acosta, Francisco Rodriguez de Solis, Fernando Lopez de Acosta, Juan Rodriguez Mesa e Blas de Paz Pinto, foram de fato processados.<sup>67</sup> Escaparam das acusações Felipe Rodriguez, Garcia Vaez Enríquez, Simón Vaez Enríquez, Manuel Rodriguez Lamego e Andrés de Vanquésel. No entanto, todos reuniam características de criptojudeus, a origem portuguesa, a ocupação e pelo fato de serem cristãos novos. E nada garante que não tenham sido perseguidos pelo Tribunal de Lima.

Estima-se que 10% dos 1.500 *vecinos* de Cartagena das Índias fossem estrangeiros no primeiro quartel do século XVII. Destes, 79,34% eram portugueses majoritariamente

<sup>67</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

das regiões centro e sul de Portugal. Essas regiões concentravam maior número de hebreus ou cristãos novos. Essa foi a forte razão para instauração do Tribunal na cidade em 1610.<sup>68</sup>

Os comerciantes portugueses bem-sucedidos migraram para as índias no início do seiscentos, refizeram suas vidas, compraram cargos públicos, se naturalizaram e alguns tornaram-se respeitáveis *vecinos* casados com mulheres da cidade, que lhes garantiu o dote usado como investimento inicial nos seus negócios. A prosperidade encontrou empecilho a partir da década 1630 quando o Santo Ofício perseguiu com mais vigor os portugueses.<sup>69</sup>

Grande parte desembarcou de forma clandestina em navios negreiros, frotas ou galeões. Havia três mecanismos legais para viver na América, as cartas de naturalização, que no período de ampla concessão entre 1621 a 1645 foram emitidas apenas 196; as licenças individuais, concedidas as pessoas que tivessem qualidades, atributos ou ocupações pertinentes que justificassem sua entrada e a *composición*, que regularizava a situação do estrangeiro a partir do pagamento em dinheiro, a quantia variava de acordo com os bens de cada um. De certa forma, os estrangeiros poderiam contar com a “tolerância” das autoridades locais. Os imigrantes Italianos, apesar de menor número, foram mais bem quistos na sociedade que os portugueses, possuíam as cartas de naturalização e alguns enriqueceram no ramo do comércio. Os flamencos e franceses também se arriscaram no comércio e nas funções de serviços.<sup>70</sup>

Os imigrantes poderiam residir em Cartagena ou seguir para outras regiões. De acordo com Vilar, em análise do ano de 1630, a maioria dos portugueses viveu na cidade por um período acima de 10 anos. Nesse mesmo ano, 70,64% tinham entre 20 e 50 anos. As suas ocupações eram o comércio, a trata negreira, as atividades do mar, a medicina e o artesanato. Como visto acima, os mais notáveis ocuparam até mesmo cargos públicos de alcaides, alguaciles e depositários.<sup>71</sup>

O grosso dos cristãos novos teve menos sorte que os casos documentados e conhecidos. Esses eram os oficiais de baixa patente, os mineiros e os *pulperos* que mal tinham uma *cama de viento*. Os mais bem estabelecidos tinham uma casa no *Getsemaní* e alguns poucos escravos que ajudavam nas tarefas para conseguir sustentar o núcleo.<sup>72</sup>

---

<sup>68</sup> Vilar, “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)”.

<sup>69</sup> Vilar.

<sup>70</sup> Vilar.

<sup>71</sup> Vilar.

<sup>72</sup> Vilar.

Os tratantes e comerciantes da figura 1, foram certamente exceções. Essa rede se envolveu nos assuntos do Estado do Brasil apoiando a Companhia das Índias Ocidentais no ataque a Pernambuco. Só Juan Rodríguez Mesa, contribuiu anualmente com a cota de 300 pesos.<sup>73</sup> Sem contar os 1.800.000 ducados levantados para financiar a guerra da Holanda contra Espanha.<sup>74</sup>

O já referido Juan Rodríguez Mesa, possuía uma fragata própria para a navegação e comércio entre Santo Domingo, Cuba, Caracas, Barlovento e Maracaibo. Seu poder só não foi maior que do seu sócio Vanquésel, que no mesmo período, aliviou a sentença do traficante e amigo Antonio Núñez Gramajo, de quem falaremos adiante. Os 65.000 pesos apreendidos pelo Santo Ofício, em 1638, indicam a prosperidade dos negócios de Mesa. Não menos significativo foram os 40.000 pesos confiscados durante a prisão do mercador Francisco Sólis.<sup>75</sup>

O primeiro membro da família Gramajo a desembarcar em Cartagena foi Fernández Gramajo no ano de 1587, com 30 anos idade, natural da região do Algarve. Quatro anos mais tarde já havia erguido algumas casas, se naturalizado e posto sua fortuna a disposição da defesa da cidade. Foi um grande benfeitor, construiu e socorreu vários conventos, além de ter ocupado o posto de administrador no hospital local. Sua riqueza veio da trata e da comercialização de alguns produtos da terra como farinha e tabaco entre os portos de Angola, Guiné e Cabo Verde. Fernández Gramajo dispunha também de agentes em Lima e Lisboa, nesse último seu agente cuidava dos contatos com Sevilha.<sup>76</sup>

Por razões inteligentes o Gramajo mais velho adquiriu um sítio em Bocachica, ponto estratégico da cidade, onde poderia escapar da fiscalização. Além de cultivar açúcar, o sítio foi usado como local de desembarque de escravos sem registros. Ele dispunha de uma casa muito confortável cercada de luxos na cidade e mais 4 outras, em que trabalhavam 20 escravos de uso próprio. Seu sucessor nos negócios e herdeiro foi Antonio Núñez Gramajo, seu sobrinho que passou as Índias em 1619 quando tinha 30 anos.<sup>77</sup>

Antonio Núñez Gramajo iniciou rapidamente suas atividades com uma fragata, operando no Caribe no negócio de farinha. Também prestou serviço de fiador dos lotes

---

<sup>73</sup> Schorsch, *Swimming the Christian Atlantic*.

<sup>74</sup> Schorsch. p.150-167.

<sup>75</sup> Vilar, “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)”, 161.

<sup>76</sup> Seu sócio em Lisboa era Fernán Suárez Rivero e os agentes que recebiam os carregamentos negreiros em Sevilha eram Gaspar López de Setúbal e Héctor Antúnez, vecinos dela. Ver em: Vilar, “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)” p.167.

<sup>77</sup> Vilar.



de escravos desembarcados no porto. Porém, em 1627 teve problemas com as autoridades locais que investigaram a legalidade do seu negócio. O herdeiro dos Gramajo só não foi obrigado a voltar para o reino, onde aguardaria o julgamento, porque teve de administrar a herança de outro tio, um traficante também chamado de Jorge Gramajo, que havia falecido em Cartagena.<sup>78</sup> Sabemos que Andrés de Vanquéssel intercedeu por ele junto as autoridades locais.<sup>79</sup>

A família Gramajo não foi processada pelo Tribunal da Inquisição durante os anos de perseguição, mas encontramos alguns de seus escravos respondendo aos processos. Em 1628 quando Jorge Fernández Gramajo ainda era vivo seu escravo Pedro Angola foi levado ao cárcere. Já na década de 1630 quando seu sobrinho administrava os negócios caíram nas garras da Inquisição, a sua ex-escrava Juana Fernandez Gramajo e o negro Juan Gramajo.<sup>80</sup>

Os Gramajo ocuparam o cargo de depositário geral, pessoa encarregada de cuidar de todas as mercadorias apreendidas no porto até que o proprietário resolvesse os trâmites legais. Se os direitos da Fazenda Real não fossem pagos o bem iria a leilão. Os bens apreendidos eram quase sempre escravos. Os escravos ficavam sob os cuidados do depositário geral nos galpões públicos, geralmente recebiam pior tratamento do que os escravos dos galpões particulares.<sup>81</sup> Os depositários recebiam uma porcentagem sob cada peça leiloadada, como o valor da comissão era fixo, não se preocupavam tanto com a saúde e bem-estar dos africanos.<sup>82</sup>

Outro traficante português no cargo de depositário geral foi Luis Gómez Barreto. Barreto foi um comerciante e *assentista* experiente que antes de se fixar em Cartagena atuou na rota entre Lisboa e Brasil, Santo Tomé e Santo Domingo. Depois de morar em Santo Tomé decidiu mudar de rota, traficando entre Angola e Cartagena. Ao chegar a cidade contraiu matrimônio com Doña Bárbara Pereira e fez do casamento um evento social importante. Depois de casado arriscou-se nos negócios na rota de Lima, fez 4 viagens. Quando finalmente se estabilizou, decidiu comprar o cargo de depositário que

---

<sup>78</sup> Com a morte do outro tio Núñez Gramajo teve de responder a um processo movido pela viúva queixosa pela partilha dos bens. Doña Catalina Ortiz exigiu 106.985 pesos, 8 reales e 5 escravos. Então coube a ele vender os bens do tio e atender os pedidos de todos os herdeiros. Ver em: Vilar p. 169.

<sup>79</sup> Vilar, “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)”.

<sup>80</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>81</sup> Linda A. e Susie Newson e Minchin, “Cargazones de negros en Cartagena de Indias en el siglo XVII: nutrición, salud y mortalidad” (Cartagena de Indias en el Siglo XVII, Cartagena das Índias: Banco de la República, 2007), 207–43.

<sup>82</sup> Newson e Minchin, *From Capture to Sale*.

saiu por 10.000 ducados, mas garantiu sua participação no *Cabildo* da cidade com direito a voto. A maior vantagem desse cargo foi ampliação da sua rede de contatos, pois como depositário conseguiu estabelecer vínculos com todos os traficantes que passaram pela cidade, inclusive com alguns portugueses residentes em Sevilha.<sup>83</sup>

Em 1637, quando foi perseguido pelo Tribunal tinha 65 anos, acusado pelos conhecidos tratantes portugueses Juan Rodríguez Mesa, Francisco Pinero e Blas de Paz Pinto.<sup>84</sup> Em depoimento declarou-se inimigo de Juan Rodríguez Mesa e do “hombrecillo de poca consideración”<sup>85</sup>, referindo-se a Blas que lhe devia algum dinheiro.

Em Salvador, o tecido social teve influências das antigas concepções medievais europeias, em que o rei representa a cabeça, a nobreza os membros, o clero o coração e o povo a energia que sustentava o todo. Soma-se a concepção corporativista algumas peculiaridades da experiência colonial como a grande propriedade fundiária e a escravidão, experiência muito mais ampla que no reino.<sup>86</sup>

A grande propriedade foi marcada pelo poder dos senhores sob seu núcleo familiar que compreendia sua prole, parentela, agregados, trabalhadores livres, escravos etc. Essa relação foi marcada pela obediência, paternalismo e proteção.<sup>87</sup>

A aristocracia da terra extrapolou as fronteiras do seu núcleo quando se articulou em torno dos meios de representação e poder a fim de, defender seus interesses quanto grupo, que justifica a presença consistente dos senhores e lavradores na Câmara Municipal da Bahia durante o seiscentos.<sup>88</sup> Sabemos pelas fontes inquisitoriais que Gaspar de Barros, de 35 anos em 1618, foi vereador da Câmara e membro de uma das mais importantes famílias do recôncavo.<sup>89</sup>

Para Stuart Schwartz, a sociedade colonial era mais complexa que as Ibéricas, pois havia a presença de mestiços e negros nem sempre escravizados, graças a possibilidade da alforria e as uniões mistas.<sup>90</sup> Das uniões nasceram os mestiços, figura que a população atribuiu características pejorativas.<sup>91</sup> Provavelmente, desconfiavam de sua condição

---

<sup>83</sup> Vilar, “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)”.

<sup>84</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>85</sup> Vilar, “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)”, 174.

<sup>86</sup> Stuart B. Schwartz, *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550 - 1835*, 1. reimpr (São Paulo: Co. das Letras, 1995).

<sup>87</sup> Schwartz.

<sup>88</sup> Krause, “A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista.”

<sup>89</sup> “Livro das denúncias”.

<sup>90</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

<sup>91</sup> Schwartz.

híbrida, pois viviam entre dois, mundos por um lado casados pelas leis da Igreja, conhecedores do mundo dos europeus, da língua, costumes e os códigos. Por outro, viviam boa parte de suas vidas nos sertões com os gentios, participavam dos seus ritos e praticavam a poligamia.<sup>92</sup> De todo modo, nessa sociedade eles engrossaram as fileiras dos trabalhadores assalariados, artesãos e pequenos agricultores.<sup>93</sup>

A comunidade mercantil local era formada por pequenos, médios e grandes homens de negócio. Esse grupo não esteve tão bem organizado nos mecanismos formais de poder quanto a nobreza da terra, mas ainda assim, em 1609 mostrou seu descontentamento com a implementação de um Tribunal da Relação na Bahia. Os mercadores viram no Tribunal a representação direta da monarquia em solo americano, prejudicando suas atividades que por vezes beiravam a ilegalidade.<sup>94</sup> Certamente, o temor dos comerciantes era ter suas atividades investigadas assim como no caso de Antonio Núñez Gramajo, nesse mesmo período em Cartagena.

No início do século XVII, a população branca da Bahia girava em torno de 4.000 pessoas, cerca de 80 famílias na cidade. Segundo Cardim, esse número era ainda maior, 10.000 brancos e 2.000 famílias.<sup>95</sup> Assim como em Cartagena no início do seiscentos, a maior parte dos imigrantes em Salvador era de origem portuguesa, da região Norte: Minho, Estremadura e Alentejo. A região norte do país era considerada núcleo dos hebreus remanescentes e residência da gente humilde.<sup>96</sup> Se em Cartagena os portugueses do centro sul foram taxados de cristãos novos, em Salvador os do Norte não foram tratados de maneira diferente.

---

<sup>92</sup> Ronaldo Vainfas, *A heresia dos índios: catolicismo e rebeldia no Brasil colonial* (São Paulo, Brazil: Companhia das Letras, 1995).

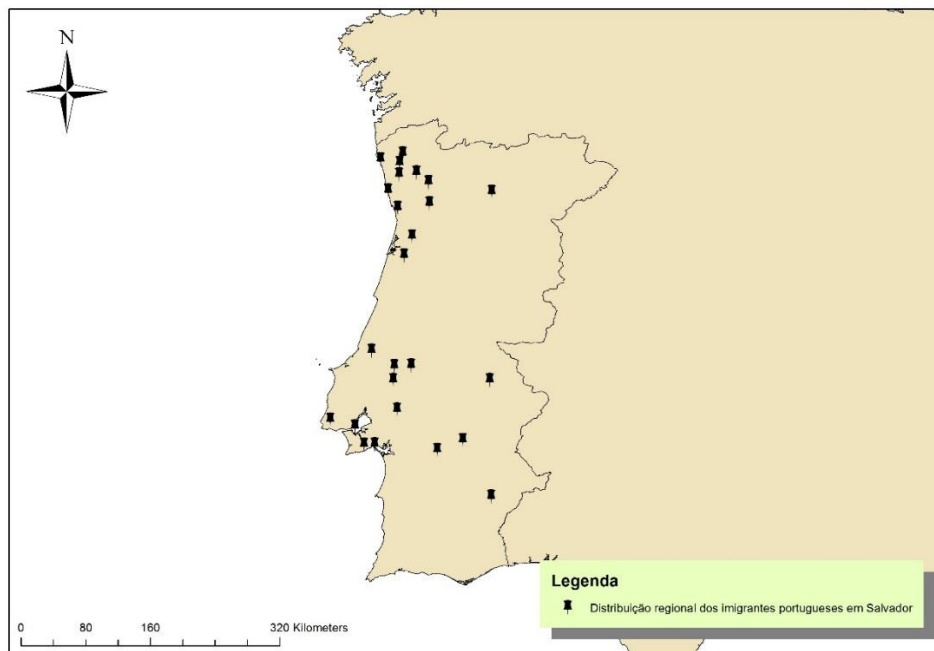
<sup>93</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

<sup>94</sup> Stuart B Schwartz e Berilo Vargas, *Burocracia e sociedade no Brasil colonial: o Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores, 1609-1751*, 2011.

<sup>95</sup> Schwartz citando as estimativas de Gabriel Soares e Pedro Cardim. Em: Schwartz e Vargas, 101.

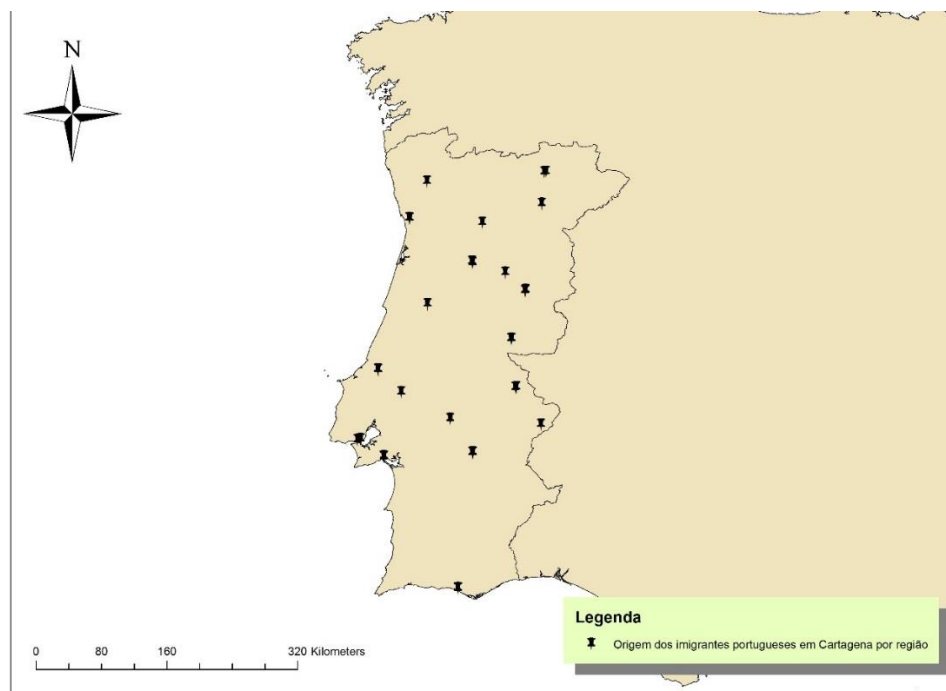
<sup>96</sup> Schwartz e Vargas, *Burocracia e sociedade no Brasil colonial*.

**Mapa 2:** Distribuição regional dos imigrantes portugueses da Bahia durante a segunda visitação do Tribunal Lisboeta, em 1618



Fonte: "Livro das denunaes", 1587 a 1618, Arquivo Nacional Torre do Tombo, PT/TT/TSO-IL/038/0800. Livro 800. (Elaborao própria).

**Mapa 3:** Distribui o regional dos imigrantes portugueses de Cartagena durante os 50 anos de funcionamento do Tribunal da Inquisio



Fonte: Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. *Cincuenta aos de Inquisio en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*. 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Elaborao própria).

Depois da primeira visitação as bandas do Brasil em 1591, levada a cabo pelo licenciado Heitor Furtado, muitos cristãos novos buscaram refúgio em Buenos Aires e outros em Lima.<sup>97</sup> Certamente, para conhecer a história dos judeus e cristãos novos é necessário pesquisar não só as duas pontas do Atlântico, mas também as rotas comerciais da América Latina por onde se espalharam fugidos ou a convite de familiares anteriormente instalados.

Em Salvador, tudo indica que os cristãos novos se integraram melhor a sociedade, se compararmos a Cartagena, parece que a limpeza de sangue não foi um empecilho a ascensão.<sup>98</sup> A situação dos portugueses na colônia hispana foi paradoxal, se por um lado os cargos públicos e até o *cabildo* estiveram nas mãos dos mercadores, a ponto de encontrarmos alguns deles em posição de mando mesmo depois do período de separação de Portugal da União Ibérica em 1640<sup>99</sup>, por outro, o grosso dos imigrantes era considerado inferior ao Italianos, por exemplo.

Nesse aspecto podemos levantar duas hipóteses: a sociedade baiana foi mais aberta e permitiu a ascensão dos considerados impuros de sangue aos postos elevados da hierarquia social, como senhores de engenho e lavradores ricos. Ou, o perfil dos portugueses residentes em Cartagena era diferente, constituído por homens mais voltados ao enriquecimento por vias do comércio que o status.

Com isso não se pretende diminuir a importância do comércio em Salvador, pelo contrário, a cidade como entreposto ganhou mais relevância com a prosperidade da região platina. Esse contato atraiu muitos portugueses para Tucuman e Buenos Aires, com objetivo de participar das trocas com Potosí e a área mineradora dos Andes.<sup>100</sup>

É possível, que muitos tratantes e mercadores lusos fossem agentes de redes que atuavam tanto na rota Cartagena-Lima, quanto Salvador-Buenos Aires- Lima. Seriam estes indícios de uma potencial complementaridade entre os dois portos? Se as redes se integravam, essa seria uma boa possibilidade, ainda que de difícil resposta, dadas as características das fontes e mesmo a existência delas. Há pelo menos dois exemplos de comerciantes que atuavam na rota Lisboa- Brasil e que depois se mudaram para

---

<sup>97</sup> Schwartz e Vargas.

<sup>98</sup> Schwartz e Vargas.

<sup>99</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>100</sup> Carla Maria Carvalho Almeida e Mônica Ribeiro Oliveira, “Conquista do Centro-sul: fundação da colônia de Sacramento e ‘achamento’ das Minas”, in *História Colonial*, 1º ed, vol. 2 (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014), 267–334.

Cartagena, de onde passaram a operar entre Angola- Panamá- Cartagena- Lima, o já citado depositário geral Luis Gómez Barreto e Fernandez Gramajo.

Os mercadores *avecindados* em Cartagena mantinham seus interesses em Salvador, melhor exemplo disso foi a participação de Juan Rodríguez Mesa e Blas de Paz Pinto no ataque a Pernambuco pelas províncias unidas sob o comando da Holanda, na condição de membros da WIC, Companhia das Índias Ocidentais. Para os cristãos-novos não importavam os limites dos impérios e suas colônias.

Cruzamos as listas nominais dos estrangeiros de 1630 em Cartagena<sup>101</sup>, dos correspondentes do reino na colônia<sup>102</sup>, os processados na visitação de 1618<sup>103</sup> e os perseguidos pelo Tribunal de Cartagena entre os anos de 1610-1660.<sup>104</sup> O resultado são ligações duvidosas, os nomes que coincidem em mais de uma lista são comuns e não nos permite afirmar que são a mesma pessoa. Encontramos na lista de correspondentes do reino, um João Gonçalves carregador de embarcações do agente Cristóvão Álvares no porto do Rio de Janeiro. O mesmo nome aparece processado na Visitação de 1618, onde informou ser natural da Ilha da Madeira e possuir 25 anos. Se forem a mesma pessoa, é provável que João Gonçalves tenha morado em Salvador antes de trabalhar para Cristóvão Álvares no Rio de Janeiro.<sup>105</sup>

Outro nome que coincide em duas das 4 listas é o de Antônio Fernandes, sócio correspondente no Rio de Janeiro, teria a seu serviço 3 carregadores de embarcação. Há indícios de uma curta passagem de um tal Antônio Fernandes em Cartagena, pois foi registrado no censo de 1630, quando tinha 30 anos de idade e apenas seis dias na cidade. Por não ter carta de licença foi multado em 30 pesos, mas antes declarou ser traficante por ocupação, natural da cidade de Lagos, distrito de Faro em Portugal.<sup>106</sup>

Os estrangeiros em Salvador representaram 50,6% da população, sendo 95,23% portugueses, numa média de 36 anos de idade, o mais novo com 16 e o mais velho de 70

---

<sup>101</sup> Vilar, “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)”.

<sup>102</sup> Leonor Freire Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, 2 vols. (Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002).

<sup>103</sup> “Livro das denúncias”.

<sup>104</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>105</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*; “Livro das denúncias”.

<sup>106</sup> Leonor costa Freire e Enriqueta Vilar.

anos. Os demais 4,76% dos estrangeiros não podemos generalizar, pois são poucos, um neerlandês, um marroquino, um francês e um sevilhano, com idades entre 26 e 40 anos.<sup>107</sup>

**Tabela 3:** Origem dos envolvidos nos registros da visitação de 1618

Origem	Número
Portugal	80
França	1
Holanda	1
Marrocos	1
Sevilha	1
Nascidos na América	27
Origem desconhecida	54

Fonte: “Livro das denúncias”, 1587 a 1618, Arquivo Nacional Torre do Tombo, PT/TT/TSO-IL/038/0800. Livro 800. (Cálculos próprios).

A maior parte dos portugueses na Bahia se dedicou ao comércio, assim como em Cartagena. Havia desde caixeiros, como Luiz Álvares, até mercadores de grande porte como Pero Ferreira, que aos 29 anos de idade mantinha negócios com Angola e outros portos.<sup>108</sup> Outros se dividiam entre lavradores de cana, artesãos e estudantes. Aqui, dispomos somente de dados do ano 1618 e por isso, corremos o risco de realizar uma observação estática, assim como nos adverte Vilar a respeito do levantamento de estrangeiros realizado em 1630.

**Tabela 4:** Ocupação dos portugueses residentes em Salvador

Ocupação	Número
Mercador	16
Lavrador de cana	6
Estudante	4
Artesão	3
Barbeiro	3
Funcionário Real	3
Marinheiro	3
Militar	3
Padre	3
Prestador serviço <sup>109</sup>	2
Senhor de engenho	2
Advogado	1
Cirurgião	1
Feitor	1

<sup>107</sup> Na ausência de um levantamento do número de estrangeiros para Salvador, a fonte usada foram os registros inquisitoriais de 1618.

<sup>108</sup> “Livro das denúncias”.

<sup>109</sup> Um era cozinheiro e o outro à serviço de Simão Fragoso

Lavrador de mandioca	1
Proprietário	1

Fonte: Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*. 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997. (Cálculos próprios).

A presença de estudantes em Salvador, não houve em Cartagena, indica talvez o maior tempo de permanência dos colonos, pois os estudantes seriam, pelo menos, a segunda geração na América. O desejo de criar raízes expresso na permanência geracional reforça a hipótese dos interesses distintos que moviam os migrantes nos dois portos. Salvador oferecia a possibilidade de viver melhor e essa opção se passava necessariamente pela aquisição de terras, uma riqueza que não se coloca no bolso. Assim como Schwartz mostrou em *Segredos Internos*, na colônia qualquer pessoa comum poderia aspirar a fidalguia.<sup>110</sup> A procura por status da terra pode ser observada no grupo dos lavradores que representa o segundo mais numeroso dentre as ocupações dos perseguidos em 1618. Dessa forma, insistimos nas formas e oportunidades distintas de acumulação e status em cada cidade.

Até meados do seiscentos os estrangeiros poderiam entrar no círculo da elite política baiana sem muitas barreiras. Os mercadores ascendiam economicamente e poderiam ser absorvidos pelas grandes famílias detentoras do poder. Thiago Krause definiu como elite política o número de indicações e mandatos na câmara para os cargos de procurador, vereador e juiz ordinário. O primeiro ocupado muitas vezes por estrangeiros, enquanto o segundo e o terceiro permaneceram sob o controle dos reputados locais, devido ao seu grau de importância.<sup>111</sup>

A mobilidade social pode ser justificada pela atividade econômica desenvolvida na colônia lusa que permitiu o enriquecimento de pessoas de origem humilde e de passado marrano. Os novos ricos foram incorporados a elite política pelo casamento, pelo compadrio e pela ocupação dos cargos políticos, sem que necessariamente precisassem se casar para alcançar a ascensão na câmara.<sup>112</sup>

A limpeza de sangue talvez tenha sido a barreira mais difícil de contornar nesse contexto, visto que um escândalo com o Tribunal da Inquisição poderia retardar os planos

<sup>110</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

<sup>111</sup> Krause, “A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista.”

<sup>112</sup> Krause.



de ascensão e até barrar a ocupação de cargos e obtenção de mercês.<sup>113</sup> Para Mafalda Soares da Cunha, a distinção religiosa (cristão novo – velho), nos primórdios da colonização, foi mais significativa que as diferenças geográficas, pois em um mundo cheio de perigos e incertezas, como foi a experiência colonial, a cooperação entre os europeus foi mais presente.<sup>114</sup>

Dessa forma, na Bahia houve maior instabilidade e renovação da elite política, o contrário do que aconteceu no Rio de Janeiro, onde o poder esteve concentrado nas mãos de poucas famílias. A eleição dos sujeitos mais jovens para os cargos da câmara marcou a consolidação das famílias tradicionais no recôncavo, pois os jovens não tinham feitos próprios, mas sim o nome da família a qual pertenciam. E se a família era tradicional, significava sua presença por gerações nesse mesmo espaço.<sup>115</sup>

Os potentados locais, muitas vezes, fizeram fortuna no comércio, e depois apagaram seu passado de cristão novo unindo-se a alguma família de cristãos velhos, adquirindo terras e posteriormente, títulos e participações como membros das irmandades.<sup>116</sup>

Em Cartagena, o valor da terra foi menos significativo. O exemplo do capitão Vanquésel ilustra bem a racionalidade dos poderosos dessa cidade. Vanquésel adquiriu terras como uma extensão dos seus negócios no comércio negreiro, porque através delas poderia abastecer com mantimentos suas peças de escravo.<sup>117</sup> Essa atitude visava garantir a manutenção do tráfico, visto que a cidade enfrentou diversas crises de abastecimento durante o período do seiscentos.

Já família Gramajo comprou o sítio em Bocachica visando burlar a fiscalização e o pagamento das taxas, desembarcando nele as peças que excediam os números da licença.<sup>118</sup> A terra aqui, tem o caráter mais utilitário que garantia e ampliava as oportunidades do tráfico, sem que o status se passasse pela sua posse.

O status parece ter sido renegado ao segundo plano de tal maneira que não encontramos nenhuma estratégia aparente para os enlacs matrimoniais em Cartagena, que reforça a ideia sobre a importância do dote e não o prestígio da família. Parece que

---

<sup>113</sup> Krause.

<sup>114</sup> Mafalda Soares Cunha, “A Europa que atravessa o Atlântico (1500-1625)”, in *O Brasil Colonial* (Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2014), 271–314.

<sup>115</sup> Krause, “A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista.”

<sup>116</sup> Krause.

<sup>117</sup> Vilar, “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)”.

<sup>118</sup> Vilar.

os portugueses em Cartagena foram menos cuidadosos em esconder as origens hebraicas dos seus ancestrais ou simplesmente não precisaram.

Dos estrangeiros encontrados nas relações de causa do Tribunal de Cartagena, apenas 22 se declararam casados. Conhecemos a origem de 7 dos seus cônjuges: dois de Espanha, dois de Cuba, um de Cartagena, um de Lisboa e um francês, e por tanto, não podemos afirmar se contraíram matrimônio com antigas famílias de residentes para ascender socialmente. Temos as informações de residência de 19 desses cônjuges, 7 deles no Caribe, 7 no interior de Nova Granada, 2 em Cartagena, um na Venezuela e 2 foram deixados na Espanha.<sup>119</sup>

Um dado curioso é que destes 22 processados, 10 foram casados com mais de um cônjuge. E em dois casos, um único acusado nomeou 3 cônjuges diferentes. A naturalidade dos cônjuges da segunda ou terceira união é majoritariamente americana. A maior parte nascida no interior de Nova Granada, dois no Caribe e um em Oaxacla, México.<sup>120</sup> A interpretação mais plausível é que a primeira união tenha acontecido ainda nos seus países de origem e a segunda na América, onde passaram a viver como bígamos.

Os dados compilados por Enriqueta Vilar, sobre os estrangeiros casados em Cartagena das Índias, reforçam a única razão aparente dos enlaces nesse porto, o dote. Na lista, 25 estrangeiros se uniram a mulheres nascidas na cidade, 29 com nascidas fora dela e mais 11 sem origem conhecida. De todas elas, apenas 9 deixaram o registro do valor do dote, 6 deles oferecidos pela união com naturais de Cartagena.<sup>121</sup>

**Tabela 5:** Valor do dote dos estrangeiros casados em Cartagena XVII

Nome	Esposa	Natural	Valor dote (peso)
Domingo Antúnez	Sebastiana Zapata	Sevilha	3.000
Diego Díaz de Olivera	Dulce María de Soto	Sevilha	10.000
Manuel Fernández	Isabel Ruiz	Cartagena	1.000
Juan González	Francisca Morales	Osuna	500
Pedro González	Isabel González	Cartagena	1.000
Juan Gutiérrez San Román	María de Villa vicencio	Cartagena	3.000
Pablo Hernández de León	María de León	Cartagena	<i>Media casa y 2 negras</i>
Alonso Martín	Leonor Fernández Gramaxo	Cartagena	1.500
Bartolomé Mayoco	Catalina López de Miota	Cartagena	8.000

Fonte: Vilar, “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)”.

<sup>119</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>120</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>121</sup> Vilar, “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)”.

Aparentemente, os núcleos parentais da cidade de Cartagena foram ainda mais instáveis que em Salvador. Não encontramos nos registros inquisitoriais nenhuma estrutura familiar que tenha mais de uma geração. Dentre os casados há poucos casos de relações de parentesco citadas, salvo algumas exceções. É o caso de Diego Osorio, processado em 1617, quando tinha 23 anos de idade, deu por naturalidade a governação da Venezuela. Em depoimento deixou claro que foi incorporado pela família de sua esposa, os Garcia. A esposa de Osório era natural e residente no Panamá, mas com origens em Zaragoza por parte de mãe. A segunda exceção é Mariana Nunez de 46 anos, natural e residente em Cuba, foi a primeira geração da família nascida na América. Na mesma Ilha conheceu Diego Nunez com quem se casou. Seu pai, de sobrenome português, Manuel Correa, em 1660 morava nas Canárias e sua Tia Dona Blanca Henriquez, na Cidade do México.<sup>122</sup>

## **Conclusão**

A vida dos cativos na cidade de Cartagena era mais livre e as suas chances de alcançar a alforria eram maiores que em Salvador, em contrapartida os mecanismos clientelistas típicos da sociedade do Antigo regime, o compadrio e o casamento católico, lhes foi escasso. Acreditamos que a diferença se deva principalmente as práticas econômicas desenvolvidas em cada cidade.

Se Salvador foi a capitania mais importante do Estado do Brasil devido a sua capacidade produtiva, mesmo nos períodos episódicos de crise, Cartagena, porém, se caracterizou pela ausência de grandes latifúndios. Se a grande propriedade e o trabalho escravo moldaram as relações na Bahia, em Cartagena os cativos que permaneceram na cidade rapidamente engrossaram o grupo de gente de todas as cores, de forros, libertos, mulatos, mestiços etc. Se os colonos na Bahia permaneciam tempo suficiente para desenvolverem estratégias políticas a fim de garantir seus interesses, em Cartagena os postos e funções eram úteis para aumentar os rendimentos no tráfico.

Uma das grandes diferenças é que os residentes de Salvador ficaram, enquanto os de Cartagena estavam na América. Os mapas da origem dos portugueses imigrantes mostram muito bem que os colonos do recôncavo eram na maioria dos casos gente de

---

<sup>122</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

poucos recursos na terra natal. Talvez voltar a terra natal signifique a perda do status e poder adquiridos no além-mar. Essa sociedade de fronteiras mais porosas se desenvolveu a partir das oportunidades de acumulação pela terra.

Em Cartagena, os imigrantes, muitos deles por acaso, se estabeleceram pela oportunidade de acumular. Alguns circularam pelo atlântico por muitos anos antes de fixarem residência. Certamente, circular foi uma forma de especular qual era o destino mais vantajoso ou tentar se inserir direta ou indiretamente no tráfico. Essa hipótese nos leva a crer em pontos de intercessão entre os espaços de Salvador e Cartagena realizados por pessoas que passavam curtas temporadas ou mantinham contatos aqui, lá.

## Capítulo 2

### Atividade econômica de Cartagena das Índias no século XVII

#### Introdução

Neste capítulo abordaremos os aspectos da economia portuária de Cartagena das Índias considerando os pontos mais discutidos na historiografia, como o monopólio, a posição estratégica da cidade na rota da Carrera das Índias, o tráfico de escravos e os mercadores residentes na praça.

A fim de, repensar o papel do monopólio para o desenvolvimento do porto, analisamos alguns fluxos e trocas entre a cidade e o interior de Nova Granada. Com isso, tentaremos ressaltar que as ligações estabelecidas por Cartagena não se restringiram ao comércio transatlântico. E que para manter o tráfico de escravos, considerada atividade mais atraente, foi necessário contar com as zonas do interior que abasteceram com alimentos básicos a população fixa e itinerante do porto.

Para tal empreitada usamos um conjunto de fontes heterogêneas, algumas fiscais como as da Real Fazenda, as alcabalas, aduanas e de abastecimento. Outras nominais para conhecermos melhor os negócios de alguns estrangeiros residentes em Cartagena, como as relações de causa do Tribunal da Inquisição.

#### A navegação e o comércio transatlântico

A cidade de Cartagena das Índias do século XVII foi tradicionalmente descrita como o grande porto da América Latina, porta de entrada para o abundante mercado peruano, cabeça do tráfico negreiro e o lar de muitos estrangeiros mercadores, homens do mar e homens da fé. A localização geográfica e as boas condições para o ancoradouro da baía foram os grandes responsáveis pela prosperidade e a fama. O porto perderia a centralidade somente em fins do seiscentos com o crescimento da região platina no tráfico de escravos.<sup>123</sup> Muito se discutiu sobre o monopólio e seu papel na vida econômica do complexo portuário. Apesar de importante, não acreditamos que tenha sido vital, uma vez que a cidade estabeleceu ligações comerciais desde muito cedo com a região Caribenha, responsável por parte dos suprimentos necessários para o abastecimento dos *vecinos*, dos soldados e dos escravos desembarcados.<sup>124</sup>

---

<sup>123</sup> O abastecimento do Peru passa a ser feito apenas por Cabo de Hornos e Buenos Aires, a partir da segunda metade do século XVIII. Ver em: Castillo Mathieu, *La llave de las Indias.*, 319.

<sup>124</sup> Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640.*

A Carrera das Índias funcionava da seguinte maneira, os comboios deveriam sair do porto de Sevilha, regularmente, acompanhados de uma “nave capitã, debía ser un galeón con un mínimo de 300 toneladas, armado con ocho grandes cânones de bronce, cuatro de hierro y 24 piezas menores que llevara 200 hombres...”<sup>125</sup> liderando o comboio de mercantes. Tudo isso, para garantir a proteção contra os saques e ataques de corsários e piratas.

Havia duas rotas oficiais, a de *Nueva España* e a de *Tierra Firme*. A primeira tinha como destino Veracruz, a segunda em *Nombre de Dios* até o ano de 1598, quando decidiram mudar para *Portobelo*, um outro porto localizado no Panamá. A razão principal da mudança foi a insalubridade e as más condições de Nombre de Dios, “nunca passou de um conjunto de cabanas numa praia aberta”.<sup>126</sup>

Ainda assim, no Panamá, as embarcações passavam apenas o tempo necessário para realização das feiras, buscando o mais breve possível seguir para Cartagena. Estimase que o tempo de realização da feira era de até dois anos, considerado suficiente para venda de todo carregamento nas Índias. O comboio deveria sair da península a cada dois anos, na prática, porém, se tornou cada vez mais irregular ao longo do mesmo século.<sup>127</sup>

“Entre finales del siglo XVI y 1620, a veces se celebraban anualmente, pero em ocasiones había intervalos de dos años. Hasta 1650 el promedio fue de una feria cada 1,3 años; entre 1651 y 1663 de una a cada 1,7 años; y a partir de 1664, de una cada 5,6 años, lo que evidencia el progresivo deterioro del sistema desde mediados del siglo XVII.” (CALVO, 2000. p.84)

As decisões dos portos de saída e chegada tiveram influências políticas. A escolha de Sevilha aconteceu pela influência da sua burguesia de origem italiana, genovesa, pisan e bolonhesa. Tal poder foi expresso na fundação de um *consulado* próprio, criado para receber as mercês reais. Alguns pontos secundários também entraram na decisão, como a posição do porto, afastado do mar o que garantiria mais proteção contra os ataques. Além disso, poderiam contar com os ventos à sudoeste para facilitar a navegação. Sem dúvida, a casa de contratação de Sevilha foi decisiva para eleição do porto, porque era considerada uma escola de tradição em formar marinheiros, onde os interessados em embarcar para

---

<sup>125</sup> José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias: viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, 3. ed, Sección de obras de historia (México: Fondo de Cultura Económica, 1999), 90.

<sup>126</sup> Murdo J. Macleod, “A Espanha e a América: o comércio Atlântico, 1492-1720.”, in *História da América Latina*, org. Leslie Bethell, 2ª, vol. 2 (São Paulo, SP, Brasil; [Brasília, Brazil: EDUSP : Imprensa Oficial ; Fundação Alexandre de Gusmão, 2012), 339–90.

<sup>127</sup> Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*.

Índias deveriam adquirir suas licenças e passagens mediante ao pagamento dos direitos a Coroa.<sup>128</sup>

Apesar das medidas e proibições, muitos estrangeiros se infiltraram no monopólio entre o reino e as possessões ultramarinas. Na Península, havia estrangeiros de origem holandesa, inglesa, alemã e portuguesa direta e indiretamente envolvidos. Os estrangeiros atuaram como fornecedores das mercadorias que seguiriam para as feiras nos trópicos ou como prestamistas dos mercadores que necessitavam de capital para empreitada. Esse foi um dos primeiros mecanismos para minar o exclusivismo antes mesmo de sair da Europa, pois o capital que voltava nos porões dos navios não pertencia apenas aos Habsburgo.<sup>129</sup>

Para John Elliott os estrangeiros controlaram todo comércio entre Península e América, no que chamou de “portão europeu de acesso à América”, até a década de 1620. E quando o velho mundo havia se tornado completamente dependente da prata, o porto de saída mudou de Sevilha a Cádiz, forçando a um rearranjo de todas as redes de contato e a uma renovação no quadro dos agentes responsáveis.<sup>130</sup>

Sobre as condições da navegação no atlântico, sabe-se que as viagens de ida foram mais rápidas que as de volta, a corrente de ventos favorecia o primeiro percurso. No século XVI, uma viagem de Andaluzia a Cartagena, poderia levar 50 dias de ida e 115 de volta. Até 1550 foram empregues as caravelas famosas pela leveza e rapidez, como as de Colombo de até 100 toneladas. Em meados do seiscentos foram substituídas pelos galeões que possuíam maior capacidade de armazenamento, pesando em torno de 400 toneladas.<sup>131</sup>

Os primeiros marinheiros e tripulantes eram homens desempregados do litoral de Sevilha, Palos e Cádiz. Normalmente, tinham capitães de origem portuguesa pela ampla experiência na tradição marítima e o domínio dos conhecimentos fundamentais como astrologia, conhecimento dos ventos, velas e da bússola. Encontrar marinheiros para as frotas até o século XVII não foi tarefa fácil. Os marinheiros deveriam reunir um conjunto de habilidades como a lida com o ferro, a cozinha e até experiência como piloto.<sup>132</sup>

Se tomarmos as relações de causa do Tribunal da Inquisição como um indicativo demográfico dos residentes da cidade, entre 1610-1660, podemos dizer que a maior parte

---

<sup>128</sup> Macleod, “A Espanha e a América: o comércio Atlântico, 1492-1720.”

<sup>129</sup> Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*.

<sup>130</sup> John H. Elliott, “A Espanha e a América nos séculos XVI-XVII”, in *História da América Latina*, org. Leslie Bethell, 2ª, vol. 2 (São Paulo, SP, Brasil; [Brasília, Brazil: EDUSP : Imprensa Oficial ; Fundação Alexandre de Gusmão, 2012), 75–124.

<sup>131</sup> Macleod, “A Espanha e a América: o comércio Atlântico, 1492-1720.”, 339–90.

<sup>132</sup> Macleod, “A Espanha e a América: o comércio Atlântico, 1492-1720.”

dos homens do mar esteve envolvida com atividades ilícitas. Ao todo 21 sujeitos foram processados, dentre eles 16 se declararam piratas, 4 marinheiros e apenas um como piloto. Os piratas tinham origem belga, inglesa e holandesa; os marinheiros do Porto e Canárias, enquanto o piloto era português. Juan de Arsell, o mais jovem, de 17 anos; e o mais velho Juan Patier com 55 anos.<sup>133</sup>

Os primeiros grupos de passageiros, foram da baixa nobreza, porque os camponeses não tinham dinheiro suficiente para custear a viagem e os nobres não constituíam o grupo mais necessitado das riquezas da América. Os recém-chegados procuravam lucros rápidos e não tinham a intenção de permanecer na colônia. Muitos destes já se encontravam na Península quando a primeira mina foi descoberta em Nova Espanha, 28 anos depois das primeiras ondas de imigrantes nas Índias.<sup>134</sup>

As condições de vida a bordo dos navios não eram das melhores, entre uma alimentação precária e acomodações apertadas. A luta contra o escorbuto só encontrou certo alívio em meados do XVII, quando descobriram o poder das frutas cítricas. A água disponível não era potável e por isso, os passageiros bebiam o vinho. E para piorar, o alimento mais abundante foram os biscoitos de farinha.<sup>135</sup>

Cada passageiro deveria levar suas provisões desde que não excedesse 900 quilos, esse limite deveria incluir não só alimentos, mas também vestimentas, ferramentas, baús e artigos para dormir. No geral, as dietas baseavam-se em biscoitos, vinhos, arroz, queijo, azeite, vinagre, carne de porco e pescado. As naves eram apertadas e os tripulantes não deveriam realizar muitos movimentos. Alguns divertiam com jogos e leituras, outros reclamavam dos ratos, pulgas e piolhos. Toda a aventura custava em torno de 49 ducados em 1607, por cada passageiro clérigo. Enquanto do Panamá a Lima, o trajeto custava, sem a bagagem, 60 pesos.<sup>136</sup>

No velho mundo as mercadorias mais apreciadas eram os corantes, as pérolas e os metais preciosos. A cochonilha, da Nova Espanha, e o anil, de Veracruz, Venezuela, Honduras e algumas ilhotas do Caribe, caíram no gosto Ibérico e se tornaram constantes na pauta de exportação americana até meados do seiscentos. Ademais, foram amplamente apreciados o açúcar de Santo Domingo, o pau brasil, os couros e peles das Antilhas.<sup>137</sup>

---

<sup>133</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>134</sup> Macleod, "A Espanha e a América: o comércio Atlântico, 1492-1720."

<sup>135</sup> Macleod.

<sup>136</sup> Martínez, *Pasajeros de Indias*.

<sup>137</sup> Macleod, "A Espanha e a América: o comércio Atlântico, 1492-1720."



Nesse período, os produtos exóticos já tinham ganhado o paladar dos espanhóis: o gengibre, o fumo, o chocolate, a baunilha e a salsaparrilha, oriundos de Veracruz, Honduras e Campeche.<sup>138</sup>

O perfil de importação dos colonos mudou depois da crise de 1550. Nesse momento, cresceu o interesse pelos produtos manufaturados como têxtis, armas, cristais, papéis e livros, mas o vinho e o azeite ainda permaneceram nos carregamentos.<sup>139</sup>

Mesmo com altos e baixos, o auge entre 1517-1542<sup>140</sup> e a primeira crise na década de 1550, o sistema de frotas perdurou até o século XVIII. A decadência coincidiu com a crise do ciclo do ouro na América, em que nem mesmo o ciclo seguinte, de exploração da prata a partir de 1590, foi capaz de reerguer os tempos de glória da Carrera.<sup>141</sup>

Nos momentos de auge quanto nos de crise, a cidade de Cartagena se adaptou rapidamente as mudanças e se preparou para receber os desembarcados oferecendo-lhes infraestrutura e serviços.<sup>142</sup>

“Cartagena, se consolidó desde muy temprano como una ciudad de servicios, com claras funciones portuárias, a merced de la confusa e irregular organización del sistema de flotas, diversificando, por este motivo, sus prácticas comerciales.” (ORTEGA, 2002, p. 85)

O maior parceiro comercial da cidade no Caribe foi Cuba, que entre 1610-1640 respondeu por 35,7% dos barcos desembarcados no porto, contendo principalmente farinha.<sup>143</sup> O segundo vínculo mais estreito foi com a vizinha Venezuela, cujo transporte era feito pelo lago do Maracaibo, a fim de evitar os riscos da navegação de cabotagem na costa. Uma parte do carregamento de tabaco, farinha, açúcar e cacau ficava em Cartagena para o abastecimento local e a outra seguia para Veracruz. A cidade serviu como ponto intermediário pela sua segurança, visto que os saques piratas eram frequentes no porto de Martinica e no Golfo de Honduras.<sup>144</sup>

Com Rioacha o comércio girou em torno do couro, gado, sal, queijo e pau brasil. Com Santa Marta o interesse era no açúcar, sal e pau brasil.<sup>145</sup> Esses vínculos se

---

<sup>138</sup> Macleod.

<sup>139</sup> Martínez, *Pasajeros de Indias*.

<sup>140</sup> De acordo com as cifras de Haring baseadas em registros do número de entrada e saída das naves no porto espanhol, foram 705 saídas no período entre 1517-29 e 939 entre 1530-42. Informações citadas por José Luis Martínez no livro: *Passajeros de Indias: Viajes transatlânticos em el siglo XVI*.

<sup>141</sup> Macleod, “A Espanha e a América: o comércio Atlântico, 1492-1720.”

<sup>142</sup> Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*.

<sup>143</sup> Antonio Vidal Ortega, “Circulación de capital y circulación comercial en Cartagena de Indias 1580-1640: una aproximación desde las cajas reales”, n° 4 (1996): 101–30.

<sup>144</sup> Ortega. 1996.

<sup>145</sup> Ortega. 1996.

enfraqueceram nos seiscentos, mas se recuperaram no século seguinte com o comércio de gado.<sup>146</sup> Os laços mais regulares nesse período foram estabelecidos com Veracruz, Santo Domingo e Jamaica<sup>147</sup> Enquanto a Nicarágua representou 6% das embarcações ancoradas no porto.<sup>148</sup>

No início a cidade de Cartagena atraiu muitos mercadores de Nombre de Dios e Santo Domingo interessados em comercializar com o Peru. O primeiro impacto dessa onda migratória foi o encarecimento dos gêneros alimentícios, como chamou atenção Pedro Heredia, fundador da cidade, ainda em 1536: “estas cosas del Perú tiene a la gente tan desatinada”<sup>149</sup>:

“Em primer lugar em España, a principios de 1534, no se encuentran barcos para viajar a las Indias, por estar todos tomados para ir al Perú (...) Los bastimentos valen caros, como por ser siempre muy hospedado de huéspedes que por aquí pasan, que es ésta la puerta de los que van y vienen del Perú. (MATHIEU, 1997. p.59).

### **A integração com o interior do Novo Reino de Granada**

O rio Magdalena foi uma via de comunicação e transporte fundamental entre o Caribe e o interior do território neogranadino. Em 1650 a importância do rio foi reconhecida pelas autoridades locais, pois construíram um canal ligando a cidade de Cartagena ao rio. Ao longo de suas *ciénagas* foram construídos portos intermediários que serviram de entreposto comercial e ponto de descanso para os passageiros com destino a Santa Fé de Bogotá. Nos portos encontravam estalagens, tendas e bodegas onde poderiam comprar e vender, os mais prósperos entre 1620-1630, foram Mompóx, Tenerife e Honda.<sup>150</sup>

---

<sup>146</sup> Vladimir Daza Villar, *Los marqueses de Santa Coa: una historia económica del Caribe colombiano, 1750-1810*, 1. ed, Colección Cuadernos coloniales 14 (Bogotá, D.C: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2009).

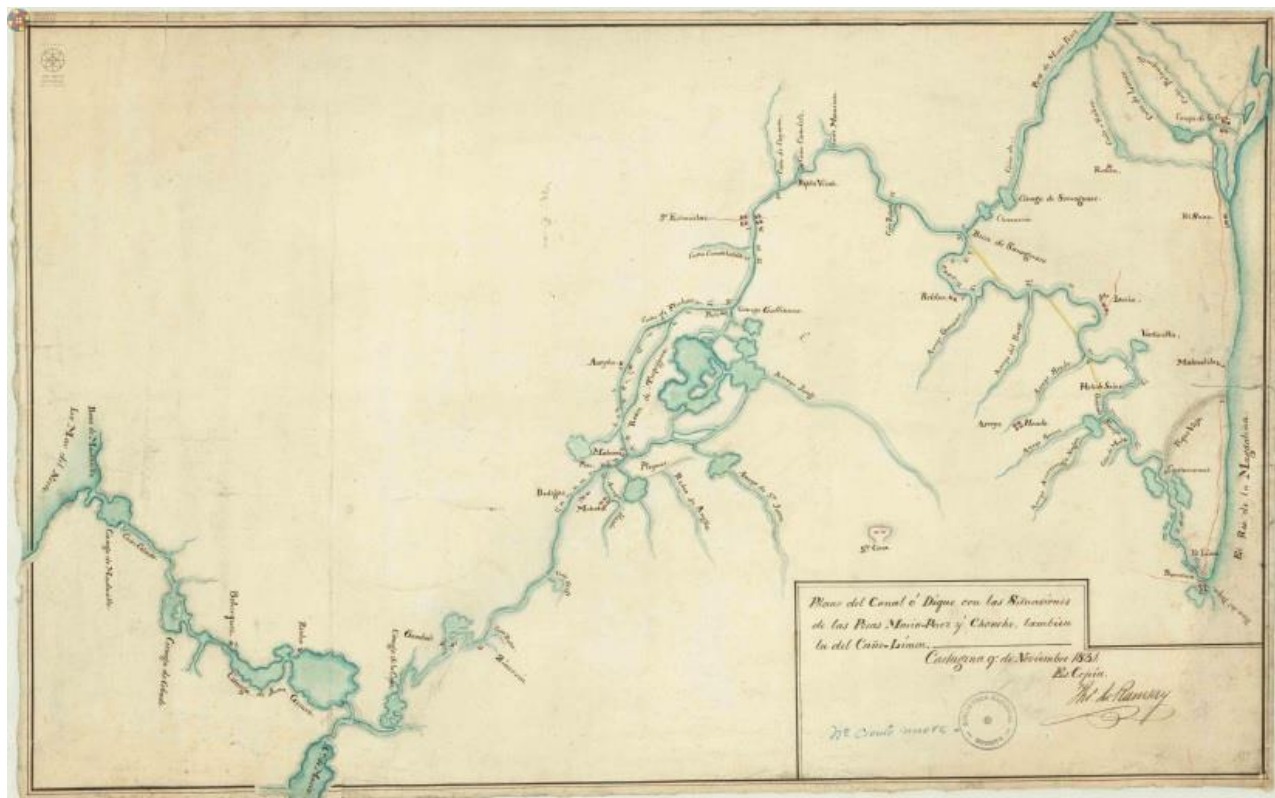
<sup>147</sup> Os principais produtos recebidos da Jamaica eram de origem bovina: sebo, carne, couro e manteiga. Ortega, 1996.

<sup>148</sup> Ortega, “Circulación de capital y circulación comercial en Cartagena de Indias 1580-1640: una aproximación desde las cajas reales”.

<sup>149</sup> Castillo Mathieu, *La llave de las Indias.*, 59.

<sup>150</sup> Castillo Mathieu, *La llave de las Indias.*

**Mapa 1:** Plano de construção do canal que ligaria Cartagena ao rio Magdalena em 1607

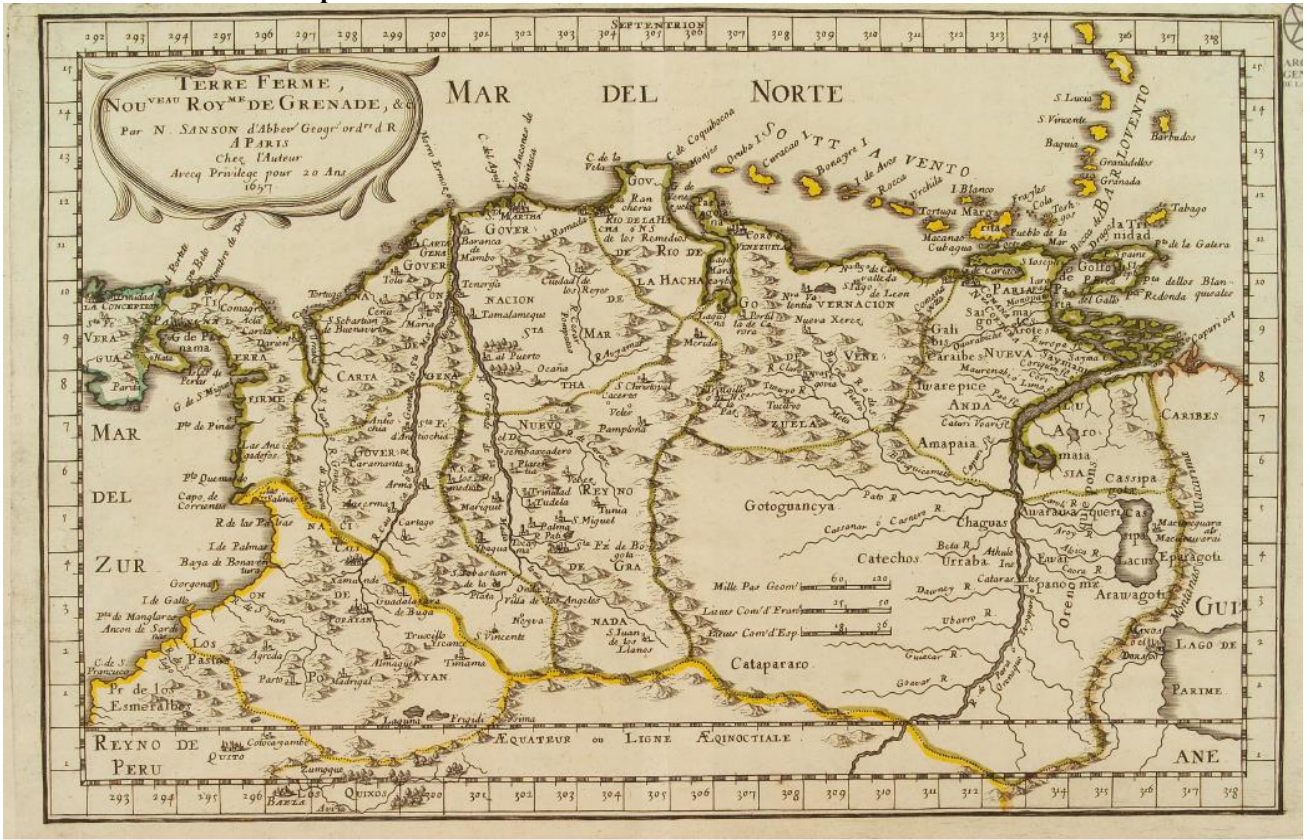


Fonte: Archivo General de la Nación de Colombia. Sección: Mapas y planos. Fondo: Mapoteca: SMP.2.CO.AGN.SMP.2, REF.1240.

O lago do Maracaibo também desempenhou importante função na integração do espaço regional, ligando Nova Granada com a governação da Venezuela, em razão do canal direto com o golfo, facilitando o abastecimento e comunicação com Santa Marta, Rioacha, Valledupar etc.<sup>151</sup>

<sup>151</sup> Castillo Mathieu.

Mapa 2: Interior do Novo Reino de Granada em 1657



Fonte: Archivo General de la Nación de Colombia. Sección Mapas y planos. Fondo: Mapoteca SMP: 4. Fecha inicial: 1654; Título: Tierra Firme, Nuevo Reino de Granada y Popayán. CO. AGN. SMP: 4. REF X-28.

Algumas investigações sobre Cartagena se ocupam demasiado pelo tema do monopólio.<sup>152</sup> Nelas a importância econômica da cidade é medida pelo seu papel na Carrera das Índias. Essa análise feita do ponto de vista metropolitano, esconde ou negligência as trocas e a dinâmica própria da colônia com o interior. Por isso, pretendemos aqui, chamar atenção para os vínculos com o espaço regional, mas sobretudo, com o interior através da análise de alguns dados encontrados nos fundos fiscais e de abastecimento da cidade, a fim de destacar que cidade foi tão dependente do continente quanto do oceano.

Carlos Sempat Assadourian, em investigação sobre a integração do espaço regional peruano, critica as investigações sobre América Latina colonial, porque segundo ele, ainda privilegiam a relação metrópole-colônia, em que a estrutura econômica é baseada no acúmulo máximo de riqueza retirada das regiões promissoras e remetida a metrópole.

<sup>152</sup> Me refiro a Antonio Vidal Ortega e Nicolás del Castillo Mathieu

O expoente dessa nova forma de pilhagem seria a administração pública da fazenda por meio do monopólio comercial, cuja orientação é deixar o mínimo de recursos na colônia.

De acordo com o autor, a historiografia deveria compreender as relações no próprio espaço colonial, através da observação dos fluxos, produções, ciclos, uso da moeda, mão de obra, mercados consumidores Inter coloniais etc. Em sua obra demonstrou como as regiões de mineração, Peru e Potosí, arrastaram outras economias para sua órbita, transformando-as em economias complementares a exploração da prata. São os casos dos mercados do Chile e Córdoba, responsáveis por abastecer o complexo com gado, tecido, ovelha, mula e outros gêneros.<sup>153</sup>

O modelo de funcionamento da economia por meio de núcleos interligados nos leva mais uma vez a repensar a centralidade do monopólio nos trópicos. Talvez, as econômicas locais sofressem mais com os abalos internos das zonas centralizadoras do que com as flutuações no ultramar.

E ainda segundo Assadourian, a crise no complexo minerador produziu um efeito dominó. No mercado de Córdoba o preço da mula caiu entre 1626-1630. Em decorrência da baixa nos ingressos, os argentinos se encontravam em uma crise em fins do seiscentos refletida na diminuição das importações do comércio transatlântico. O processo de ruralização foi outra consequência, as pessoas abandonaram as cidades, provocando a ausência de moedas no mercado e regressando ao escambo com gêneros alimentícios.<sup>154</sup>

---

<sup>153</sup> Carlos Sempat Assadourian, *El sistema de la economía colonial: el mercado interior, regiones y espacio económico*, 1a ed, Serie Historia (México, D.F: Editorial Nueva Imagen, 1983).

<sup>154</sup> Assadourian.



Mapa 3: Regiões auríferas do Peru



Fonte: Arquivo general de la ación de Colombia. Sección: Mapas y planos. Fondo: Mapoteca SEMP 4. Año 1574. CO.AGN.SMP.4, REF.X-64.

Segundo Vidal Ortega, em análise do espaço regional caribenho, as regiões não contempladas pelo monopólio estiveram fora do grande circuito comercial ou “rotas de máximo comercio”. A saída foi entrar indiretamente, encontrar alguma produção que

pudesse ser remetida a Cartagena. Nessa visão as pequenas produções são consideradas frágeis, dependentes além de esquecidas pelas frotas.<sup>155</sup>

Para solucionar o problema, o rei incentivou a produção de tabaco em 1620, concedendo isenção de impostos, em uma visão paternalista de governo. A cultura do tabaco ganhou o Caribe rapidamente. O produto era remetido a Cartagena que foi definida como cabeça desse monopólio.<sup>156</sup> Aqui, mais uma vez, há traços da visão externa sobre a economia local, em que as ilhas esperaram pelas orientações reais para descobrir sua vocação produtiva.

Da mesma forma interpretou a função dos navios de correspondência. Para Ortega, as embarcações com notícias da península, sobre a data de realização das feiras, o preço dos produtos, a condição do mercado, o volume do carregamento, as preferências do momento e a qualidade dos produtos, foram muito aguardadas pelos mercadores na colônia. A ponto de os mercadores subornarem as autoridades fiscais, para terem acesso em primeira mão e garantir vantagem no ato da negociação.<sup>157</sup> Se Cartagena abrigou importantes redes comerciais que mantiveram contatos além-mar, por que esperariam por um navio de correspondência com informações apenas da Espanha?

Preferimos pensar que os mercadores da península se interessavam mais pelas índias do que o contrário, porque para eles conhecer a demanda evitaria prejuízos na hora de carregar as embarcações em Sevilha. Uma feira malsucedida nos trópicos representava prejuízo para o mercador, investidor e credor europeus.

O dinamismo da colônia encontrou caminhos para solucionar as carências produzidas pelas feiras. Jamaica e Curaçao, por exemplo foram dois celeiros sempre disponíveis, com produtos mais baratos e abundantes devido ao menor tempo de distância entre o galpão e o mercado consumidor. Sabe-se que o tempo de travessia foi crucial para o cálculo do lucro, embora houvesse outras variáveis como volume, peso e preço. O vinho demorava em torno de 50 dias antes de virar vinagre pela umidade nos porões dos navios, por tanto, quanto mais distante menor a possibilidade do lucro.<sup>158</sup> Isso significa que as frotas deveriam chegar sempre antes da necessidade, caso desejassem concorrer com o contrabando regional pelo abastecimento.

---

<sup>155</sup> Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*.

<sup>156</sup> Vidal Ortega.

<sup>157</sup> Vidal Ortega.

<sup>158</sup> Macleod, "A Espanha e a América: o comércio Atlântico, 1492-1720."

Outra variável que poderia interferir no sucesso da feira eram os desdobramentos do mercado interno. Um bom exemplo é o já citado caso argentino, onde a crise teve reflexos na importação dos produtos europeus, obrigando os colonos produzirem, por exemplo, seus próprios têxteis de qualidade grosseira para atender as necessidades básicas dos núcleos familiares.<sup>159</sup>

### **Os atores sociais no mercado de Cartagena: O caso da rede judaica**

A História do Capitão Andrés de Vanquéssel é um dentre outros exemplos, como vimos no capítulo 1, do dinamismo dos agentes que atuaram na cidade no século XVII. De todas as atividades que desempenhou a mais curiosa e pioneira foi a criação de um sistema de crédito voltado ao financiamento da trata negreira, que o tornou uma das pessoas mais ricas do porto.<sup>160</sup>

A história da empresa corajosa está nos autos dos processos judiciais onde o Capitão respondeu pela morte de um vizinho. O crime teria sido cometido pelos seus filhos, mas recaiu sobre ele porque seus inimigos desejavam vingança e viram no acontecimento uma oportunidade de envolvê-lo.<sup>161</sup>

Uma vez preso as autoridades investigaram seus livros de contas e descobriram os registros dos seus clientes. Logo, as operações foram consideradas a margem da lei, porque não pagavam impostos e escapavam ao controle do fisco.<sup>162</sup> Os tratantes não prestavam contas de suas atividades as autoridades, assim como aconteceu com o representante da família Gramajo, descrito no capítulo 1.

Os livros continham registros realizados e pendentes entre os anos de 1632-1639. No ato da prisão somavam todos em torno de 1 milhão de pesos, emprestados a juros de 10%, totalizando 171 operações. Os empréstimos destinados a aquisição de cativos foram finalizados em 1636, após essa data desaparecem dos registros os sobrenomes portugueses e a finalidade do dinheiro. É possível que uma das razões seja a intensa perseguição do Tribunal da Inquisição na década de 1630.<sup>163</sup>

---

<sup>159</sup> Assadourian, *El sistema de la economía colonial*.

<sup>160</sup> Rivera, “Una banca en el mercado de negros de Cartagena de Indias”.

<sup>161</sup> Rivera.

<sup>162</sup> Rivera.

<sup>163</sup> Rivera.



Sabemos que no mesmo ano o sócio do Capitão Vanquésel, o português Juan Rodríguez Mesa foi processado pela Inquisição de Cartagena, acusado de judaísmo na seita do já conhecido rabino Blas de Paz Pinto.<sup>164</sup>

Ao todo 19 pessoas foram processadas por participarem das reuniões diárias na casa de Blas, localizada na praça dos Jagueyes<sup>165</sup>, entre 12:00 e 14:00h, horário em que as cortinas eram fechadas. Dentre as testemunhas que confessaram ouvir os ensinamentos do rabino estavam o próprio Juan Rodríguez Mesa e alguns de seus parentes, Duarte Lopez Mesa e Álvaro Lopez Mesa.<sup>166</sup>

Mesa foi um dos nomes mais citados nos depoimentos dos portugueses perseguidos, perdeu apenas para Blas de Paz Pinto. Nas relações de causa ele apareceu 18 vezes na condição de testemunha, 7 na de acusado e 2 como cúmplice. Nas declarações não foi poupado nem mesmo pelos próprios familiares, pois Álvaro Lopez Mesa, comerciante e residente em Mompox, no ano de 1642, não hesitou em acusá-lo. A imagem a seguir mostra as ligações entre os acusados de judaísmo no Tribunal, nela podemos observar a centralidade de Mesa no grupo.

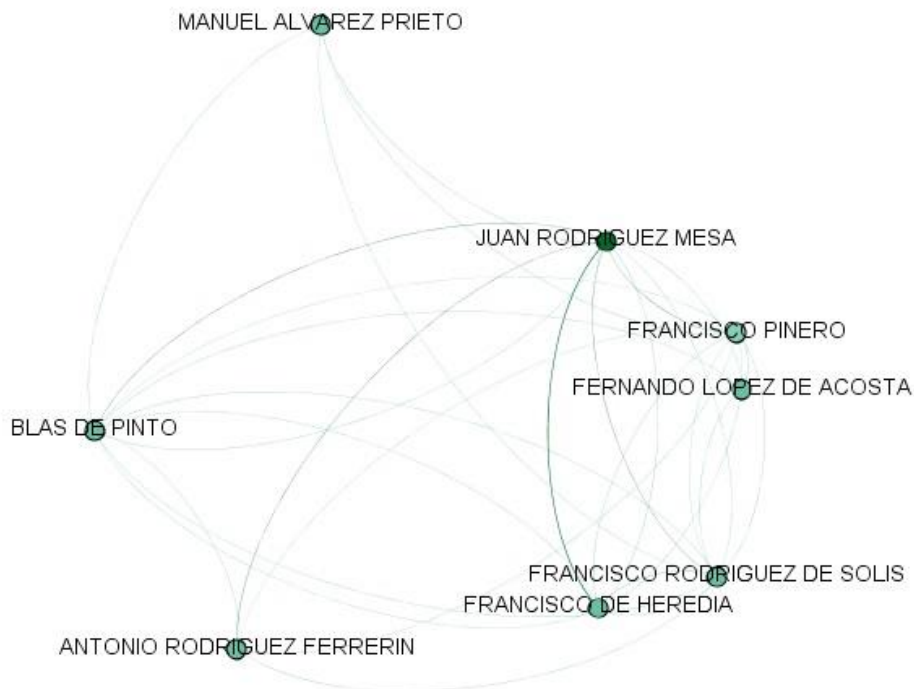
---

<sup>164</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

<sup>165</sup> De acordo com a relação de fé de Blas de Paz Pinto, nessa ficava o único porto responsável por abastecer toda a cidade de Cartagena. Ver em: Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>166</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

**Figura 1.** Rede de sujeitos ligados entre si por denúncias nas relações de causa do Tribunal da Inquisição de Cartagena 1636-1642



Fonte: Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*. (Elaboração própria).

A imagem acima não inclui todo grupo de perseguidos sob acusação de judaísmo, apenas os mais relevantes, ou seja, os mais citados que apresentavam maior número de vínculos. Sabemos somente dos membros arrastados pelo Tribunal e não o número total de integrantes do grupo, pois nada impede a existência de outros que tenham escapado da documentação. Isso significa que a rede pode ter sido mais ampla, articulando outros espaços.

Os sujeitos destacados na imagem foram considerados hebreus velhos e propagadores da doutrina, o que os tornou ainda mais culpados. Os mais envolvidos foram Francisco Rodriguez de Solis e Blas de Paz Pinto, mortos no cárcere em decorrência da gravidade da heresia que gerou maior número de audiências e sessões de tortura. Desse grupo a maior parte se ocupava do comércio. O mais jovem deles foi Antonio de Acosta de 21 anos, morador da Jamaica processado em 1637. O mais velho Luis Gomez Barreto, de 65 anos morador de Tolu. Todos de origem portuguesa, exceto por Antonio Rodriguez Ferrerin, Sevilhano de 28 anos, perseguido em 1637.<sup>167</sup>

<sup>167</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

A história de Blas de Paz Pinto é interessante, uma vez que o raio de suas ações fez ponte entre três continentes Europa, África e América. O eborense confessou ter deixado Angola por motivos pessoais, sua irmã teria sido perseguida pelo Tribunal acusada de judaísmo, cuja reconciliação lhe custou a amputação das mãos. Uma das primeiras denúncias recebidas foi do já conhecido Diego Lopez, cirurgião acusado de bruxaria na junta de Rufina e Justa<sup>168</sup> (Capítulo 1).

Blas morreu sob tortura, durante o processo em decorrência de uma fratura na garganta após uma sessão na câmara do tormento, no potro. A lesão o impediu de se alimentar, mas antes de morrer, segundo o parecer dos inquisidores, dava sinais de estar dementado.<sup>169</sup> Pertence a ele o relato mais esclarecedor a respeito do funcionamento e o alcance da rede:

“Y confesó [Blas de Paz] que era judio judaizante (...) dijo que él había ayunado los miércoles y viernes (...) y que guardaba por fiesta los sábados poniéndose ropa limpia (...) y que para tratar de la ley de Moisés en su casa y en la de Juan Rodríguez Mesa y em la de Manuel de Fonseca y em la de Francisco Rodríguez de Solís, se juntaba com (...) Manuel de Fonseca, Manuel Álvarez Prieto, Manuel de Acosta, hijo del factor Fernando López de Acosta y Alvaro de Silvera, que al presente está em Angola, y con Francisco Piñero y Luis Gómez Barreto, Francisco de Heredia , Antônio Rodríguez Ferrerín, Antonio de Acosta hijo de factor, a hacer los ritos y ceremonias judaicas y a confesar los días de ayuno que hacían, y que Juan Rodríguez Mesa solía hacer muchas prácticas em su casa sobre algunos lugares de la sagrada escritura y de que no había venido el mesías prometido, y declaro que quando Violante Duarte le había enseñado la ley de Moisés era muchacho y que como tal se había inclinado a ella, y que después había ido a Angola adonde había hallado a Manuel Álvarez Prieto (...) Y declaró contra Amaro Denis que al presente está preso en la Inquisición de Lima (...).” (SPLENDIANI, 1997.p 441)

Quatro anos mais tarde encontramos um dos membros do grupo novamente envolvido em problemas, dessa vez com as autoridades fiscais da cidade. Antonio Rodriguez Ferrerin, o único castelhano, foi encontrado transportando um carregamento irregular de roupas com destino a Mompox, onde afirmou ter uma pequena tenda.<sup>170</sup>

Em 14 de outubro, o contador Pedro Cordero de Cantillana informou a Real Fazenda de Cartagena sobre um navio saído da Espanha que havia atracado no porto de Santa Marta, descarregando mercadorias sem registro e alguns passageiros, dentre eles estava Ferrerin.<sup>171</sup> O capitão responsável pela embarcação Juan Lorenzo de Mejia

---

<sup>168</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>169</sup> Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar.

<sup>170</sup> Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas, tomo I fólhos: 725-787.

<sup>171</sup> Disponível em: Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas, tomo I fólhos: 725-787.

Matamoros, trouxe no porão 100 botijas de vinho, 6 botijas de azeite, 1 caixa e 2 petacas de roupas de castilha e um volume desconhecido de sal.<sup>172</sup>

Ferrerin se declarou proprietário das roupas, disse ainda ter licença para trazê-las, mas não apresentou provas. Os oficiais da Real Fazenda pediram o livro de registros da Espanha, a fim de verificar a versão contada por ele. Até a conclusão do processo o livro parece não ter chegado a Cartagena. O plano do comerciante era desembarcar em Santa Marta, onde o carregamento seria pego por Pedro Sanchez, encarregado de transportá-la até o Magdalena. As margens do rio o piloto Gaspar de los Reys aguardava com ordens de conduzi-las a Mompox.<sup>173</sup>

Segundo a fonte o carregamento da embarcação de Matamoros pertencia a pelo menos três donos, dentre deles o já citado Ferrerin. Uma parte das botijas de vinho pertencia a Francisco de Viera, dono de uma bodega em Lima, e a outra ao contador da Fazenda Real Don Pedro Estrada. As seis testemunhas<sup>174</sup> listadas no processo afirmaram que algumas botijas foram vendidas à 8,5 pesos e outras à 8 pesos e 2 reales cada uma, na dita vila de Mompox.<sup>175</sup>

E ainda acrescentaram detalhes da operação logística no transporte. Aparentemente, a tarefa de equilibrar as mercadorias nas canoas foi difícil, pois o peso máximo suportado era de até 170 botijas. Para escondê-las das autoridades foi necessário cobri-las com lona e realizar o percurso à noite. Sabe-se que para receber as mercadorias clandestinas o contador Don Pedro Estrada possuía uma casa com ancoradouro dentro do rio que servia para receber os carregamentos pela noite. Em desfecho, o único acusado nesse processo foi o capitão Juan Lorenzo de Mejia Matamoros, condenado no ano de 1644, a pagar 85 pesos aos cofres reais.<sup>176</sup>

Essas informações permitem conhecer melhor os negócios de Ferrerín, pelo menos entre os anos de 1637 e 1641. Podemos pensar que o agente realizou operações simultâneas de curta e longa distância. Enquanto morava em Santa Fé, mantinha seus

---

<sup>172</sup> Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas, tomo I fólhos: 725-787.

<sup>173</sup> Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas, tomo I fólhos: 725-787.

<sup>174</sup> As testemunhas por ordem de comparecimento são: 1) Juan Xuarez de Fonseca tratante de 30 anos residente em Mompox; 2) Diego Fernandez Morenzon, tratante de 40 anos residente em Mompox; 3) Antônio Lopez, tratante de Mompox; 4) Bartolomeu de Moziana, tesoureiro da Santa Cruzada de Mompox; 5) Pedro Mojollon Laso, traficante de 47; 6) Francisco de Aciara, 36 anos. Disponível em: Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas, tomo I fólhos: 725-787.

<sup>175</sup> Esse era um valor relativamente alto se compararmos com um carregamento de ervas finas espanholas de alcaparras, consideradas bens de luxo no século XVII, onde 3 barris também custavam 85 pesos. Ver em: Newson e Minchin, “Cargazones de negros en Cartagena de Indias en el siglo XVII: nutrición, salud y mortalidad”.

<sup>176</sup> Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas, tomo I fólhos: 725-787.

negócios em Mompox, mas comprava pessoalmente seus produtos da Espanha. Além disso, contava com um esquema logístico consolidado, porque tinha a seu serviço dois agentes responsáveis por transportarem a mercadoria até o porto final, Pedro Sanchez e Gaspar de los Reys. Certamente, o segundo piloto foi indispensável, posto que a navegação rio acima no escuro era trabalho árduo.

Para ser remador de boga o sujeito deveria ter experiência topográfica para se localizar apenas observando a paisagem ou relevo.<sup>177</sup> O valor do serviço em 1673 era aproximadamente 50 pesos de 8 reales, supostamente justo se pensarmos nos riscos do trajeto, com a formação dos redemoinhos, as chances do barco afundar caso colidisse com algum tronco, sem contar nos ataques dos animais selvagens.<sup>178</sup>

Um dos comerciantes proprietários do carregamento clandestino, transportado pelo capitão Juan Lorenzo de Mejia Matamoros, aguardava o seu carregamento em Mompox de onde seria remetido para sua bodega em Lima. Provavelmente, as botijas de Francisco de Vieira foram vendidas a um preço muito superior que os 8,5 pesos mencionados pelas testemunhas em Mompox, pois seu destino era abastecer a região mineradora. Esse caso ilustra ainda que o Peru não foi abastecido apenas pela rota do Pacífico, mas também por caminhos que cruzavam o interior neogranadino.

Retomemos o caso do grupo acusado de judaísmo para observar a dispersão espacial dos envolvidos e seu raio de ação, a fim de levantarmos algumas hipóteses sobre a atuação da rede na atividade econômica de Cartagena das Índias.

---

<sup>177</sup> Archivo General de la Nacion. Sessão: Real Hacienda. Tomo 23 fólhos: 221-241.

<sup>178</sup> Daza Villar, *Los marqueses de Santa Coa*.

**Mapa 4:** Local de residência do grupo acusado de judaísmo 1636-1642



Fonte: Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar. (Elaboração própria).

Os membros se dispersavam pelo Caribe, em Havana, Honduras, Panamá, Jamaica; na cidade de Cartagena e outros no interior, Santa Fé, Mompox e Tolu. Coincidência ou não, essas áreas são as mesmas descritas anteriormente como parceiras comerciais do porto de Cartagena. Logo, a primeira hipótese é que a rede atuava na América central e no interior do continente.

Podemos interpretar a ação do grupo como um indício da autonomia dos mercados locais e regionais, articulados de forma autônoma por indivíduos que estabeleciam ligações entre si, integrando desde espaços longínquos a províncias do interior. O segundo palpite é que as redes por vezes atuaram a margem da lei, como observamos no caso de Ferrerin. O grupo foi tão bem organizado que talvez as reuniões na casa de Blas de Paz Pinto não tratassem apenas de assuntos religiosos.

Em depoimento, os acusados listavam seus vínculos com outros sujeitos e a localização deles. Esses vínculos fazem parte indiretamente do grupo, por isso foram incluídos no raio de ação da rede, conforme podemos observar no mapa 5.

**Mapa 5:** Os vínculos externos do grupo perseguido por judaísmo 1636-1642



Fonte: Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar. (Elaboração própria).

No mapa 5, cada ponto de partida das setas representa um membro do grupo (Figura 1), enquanto o destino são os sujeitos citados nos depoimentos, envolvidos, por tanto, indiretamente. O arranjo espacial descoberto aqui, é ainda mais amplo que no mapa anterior (mapa 4), isso significa que a rede dispôs de ampla influência nos três continentes.

O ponto em Havana se liga com o Istmo do Panamá, com o Peru e com a Holanda. O ponto em Cartagena se liga a Espanha e ao Peru. Enquanto outro ponto também saído de Cartagena aponta para Santa Fé e Peru. A hipótese é que as ligações representam as áreas de comércio do grupo e os seus agentes intermediários. Notamos que não pode ser coincidência que os pontos saídos de Havana e Cartagena tivessem em comum o destino do Peru.

Cartagena e Havana eram pontos de concentração das embarcações que seguiriam para Lima. Arriscamos o palpite que Havana foi o entreposto da rota do Pacífico, antes de cruzar o istmo. Enquanto Cartagena o entreposto da rota por terra que atravessava o continente. Provavelmente, o grupo se esforçou para operar, simultaneamente, em todas as rotas de acesso ao Peru.

Possivelmente, cada rota se especializou em um tipo de abastecimento. Se observarmos o mapa 3 novamente, veremos que o ponto em Cuba se ligava a Holanda e o de Cartagena com a Espanha, reforçando a hipótese de que os produtos importados por cada entreposto atendiam a demandas diferentes, mas com o mesmo destino, Lima. Além disso, as rotas também se especializaram no tipo de mão de obra importada. A rota do Pacífico os adquiriu da Guiné e a terrestre de Angola.

As razões dessa estratégia podem ser inúmeras, preferimos pensar que controlar o máximo de caminhos possíveis significa garantir o abastecimento caso ocorra a obstrução da outra via, mesmo que os produtos importados por cada uma delas fossem diferentes.

Certamente, havia outros pontos de entrada usados para atingir o interior do continente. Um deles foi citado por Don Gerônimo de Villa Cruzes, que em 1689, tinha intenção de entrar com um carregamento clandestino de roupas da Holanda por Caracas. O seu plano era desembarcar em Caracas, seguir para Popayan e terminar a viagem em Quito, onde residia. O comerciante foi apreendido e encaminhado para Real Audiência em Santa Fé, mas antes, aproveitou o novo percurso para vender algumas peças na cidade de Tunja.<sup>179</sup>

## **Os tipos de produtos na dinâmica do mercado de Cartagena e Nova Granada**

### **Farinha**

Dos fundos fiscais analisados entre os anos de 1587 e 1691<sup>180</sup>, a farinha é responsável por 26% dos registros de transações comerciais no novo reino. A farinha assim como o milho compunha boa parte dos carboidratos básicos na dieta dos colonos, o que justifica sua importância.

As fontes mostram que no ano de 1618, circulou pela cidade aproximadamente 5.409 arrobas de farinha, destas 40,6% eram de arremate e 59,3% de contrabando. Além disso, encontramos mais 386 cargas e 57 mochilas.<sup>181</sup> Convém aqui, usarmos apenas o

---

<sup>179</sup> Vendeu em Tunja 2 carregamentos de tecido e em Santa Fé 45. Archivo General de la Nacion. Sessão: aduanas, tomo 18 fólhos: 356-437.

<sup>180</sup> Essas datas são descontínuas e os fundos fiscais trabalhados aqui foram: Aduanas, abastos, alcabalas e Real Hacienda.

<sup>181</sup> O volume total de farinha: 5409 arrobas, 386 cargas e 57 mochilas de farinha. Os três tipos de volume citados pela fonte foram mantidos, pois não encontramos informações para converter as cargas e as mochilas em arrobas.



volume em arrobas, pois “cargas” no seiscentos podem indicar a farinha manipulada em forma de cazabi.<sup>182</sup>

Os dados permitem saber apenas o destino dos carregamentos e não a zona agrícola onde foram produzidos. Para Cartagena foram destinados 42,5%, mas não sabemos se para o consumo local ou reexportação. E mesmo que as fontes declarem o destino, nada garante que o produto não tenha sido vendido durante o percurso. Muitas vezes a carestia de gêneros alimentícios levou a população a pressionar as autoridades do *cabildo* para liberação das mercadorias clandestinas apreendidas.

Em 13 de setembro de 1618 foi solicitado ao receptor da Real Audiência, Pedro de Amaya, autorização para sacar a farinha retida em Honda, para abastecer a população de Cartagena. O solicitante apelou para que a justiça fosse feita, punindo o mais breve possível os responsáveis por burlar o fisco com sequestro de bens, mas que liberassem a farinha para o povo que de nada tinha culpa. Ao tomar conhecimento do caso o juiz e alcaide, doutor Juan de Villabona Cubiurre, ordenou que o proprietário do carregamento, Gonçalo Ramirez Tenorio, comparecesse com urgência ao conselho de Bogotá para prestar esclarecimentos. No decorrer da investigação descobriu que a farinha teria entrado no porto de Honda com a colaboração do juiz de farinha, mediante a suborno.<sup>183</sup>

De acordo com a lei, os navios deveriam apresentar a licença e a carga as autoridades de Cartagena. A informação era anotada no livro da real contadoria, responsável por tornar público o conteúdo do carregamento a toda comunidade por meio de um papel pregado na porta da sede, por isso o nome “pregonar”.<sup>184</sup> A regra valia para as embarcações de portos vizinhos e afastados, da Nicarágua a lagoa de Maracaibo, todos deveriam pagar os direitos na cidade.<sup>185</sup>

Geralmente, os oficiais corruptos tinham como punição a suspensão do seu salário. No caso de Simon de Amaya Serrano, provavelmente parente do receptor da Real Audiência Pedro de Amaya, além da suspensão do salário de 100 pesos, foi condenado a pagar uma multa de 200 pesos e prestar serviços no “Castilo de Bocachica” pelo período de dois anos.<sup>186</sup>

---

<sup>182</sup> Víctor Manuel Patiño, *Historia de la cultura material de la América equinoccial*, vol. VI (Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1990), 80.

<sup>183</sup> Patiño, VI:60.

<sup>184</sup> Archivo General de la Nación. Sessão: Alcabalas. Tomo 2. Fólios: 854-862.

<sup>185</sup> Archivo General de la Nación. Sessão: Alcabalas. Tomo 2. Fólios: 854-862.

<sup>186</sup> Archivo General de la Nación. Sessão: Aduanas. Tomo 5. Fólios 213-299.

Cerca de 48% dos carregamentos de farinha tinham a intenção de chegar a Honda.<sup>187</sup> Chegando lá foram encaminhados para Cartagena, Vila de Leyva, Mompo e Tenerife.<sup>188</sup> Esse dado pode ser explicado pela centralidade do porto na logística do abastecimento do Novo Reino durante o período colonial.<sup>189</sup> E exemplo não nos faltaram. Em 1618, Pedro Vásquez escondeu a farinha ilegal em Honda, com objetivo de vendê-la posteriormente em Santa Fé. No mesmo ano, um tal Juan Lozano remeteu a farinha armazenada em sua casa na vila de Tunja para Honda. Outro Benito Duran enviou um carregamento a Pedro Veracruz dono de uma tenda em Honda.<sup>190</sup> Por fim, sua importância torna-se ainda mais evidente nas palavras do ouvidor e alcaide da Real Audiência, Don Juan de Villabona Cubierre, quando:

“Mando q Gonzalo Ramirez Tenozío vaya al sitio que llaman la venta dela villeta que es en el camino real del dicho puerto de Onda por donde forcosamente pasan y na de passar todas las harrinas que van deste reyno al dho puerto y en el assista todo el tempo que fuere necessário gastando que otra cosa se probea y mande por la dicha Real Audiencia o por su mrd. en su nombre y toda la harina que llegare al dho sitio y venta o a otra parte que tubiere noticia y notifique.” (ABASTOS. Tomo: 11. Fólhos: 487-585)

Sabemos que o porto de Honda redistribuía a farinha não só pelos relatos das testemunhas, mas também pelos números. De acordo com a nossa base de dados, saíram de Honda 700 arrobas de farinha ilegal, cerca de 46,3% de todo volume contrabandeado que conhecemos o remetente.<sup>191</sup>

Não conhecemos o valor de venda da farinha, porque a maior parte dos carregamentos eram irregulares e foram apreendidos. Exceto pela rápida menção do vendedor Juan Lozano, que em 1618 declarou ter vendido 210 arrobas por 744 reales, 3,5 tomines cada.<sup>192</sup> Em 1642, 100 botijas de vinho valiam 6.800 reales, vendidas a 68 pesos cada uma.<sup>193</sup> E em 1691, uma carga com 198 mochilas de biscoito custava 2.080 reales.<sup>194</sup>

---

<sup>187</sup> Com destino a Honda foram 920 arrobas; Mariquita 400 arrobas; Cartagena 100 arrobas; Santa Fé 200 arrobas; Remédios 100 arrobas e Tunja 200 arrobas. Sendo 1289 arrobas sem destino declarado pelas fontes.

<sup>188</sup> Archivo General de la Nacion. Sessão: Abastos. Tomo 11. Fólhos: 854-862.

<sup>189</sup> Alexander O’Byrne, “El desabastecimiento de géneros agrícolas en la Provincia de Cartagena de Indias a fines del período colonial”, n° 50 (2013): 59–78.

<sup>190</sup> Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas. Tomo 13. Fólhos 981-985.

<sup>191</sup> De Honda saíram 700 arrobas; de Leyva 510 arrobas; Pamplona 200 arrobas e Tunja 100 arrobas. A fonte não revela a origem de 1.899 arrobas.

<sup>192</sup> Archivo General de la Nacion. Sessão: Abastos. Tomo: 11. Fólhos: 487-589. Na fonte o valor dos 210 arroba são 93 pesos, convertemos em reales para fins de comparação. (1 peso = 8 reales.) Consultado em: Valencia Villa, *Alma en boca y huesos en costal*.

<sup>193</sup> Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas. Tomo: 16. Fólhos: 1-230.

<sup>194</sup> Archivo General de la Nacion. Sessão: Real Hacienda. Tomo: 12. Fólhos: 491-499.

Isso significa que a farinha foi um produto mais acessível e provavelmente indispensável na dieta.

Nos registros existem mais destinos que origens declaradas, cerca de 60% a mais. Especulamos que os carregamentos sem origem sejam importados de fora do continente, das colônias de potências rivais. Os comerciantes de maneira estratégica, omitiam a origem para não responderem por crime de traição contra o Império Habsburgo. Certamente, o crime de traição reservaria uma pena mais severa que o contrabando entre colônias. O mapa 4 mostra a circulação da farinha em Nova Granada, incluindo os carregamentos que não conhecemos a origem ou destino.

**Mapa 6: O fluxo de farinha em Nova Granada**



Fonte: Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas. Tomos 4. Fólios: 538-544/ Aduanas. Tomo: 11. Fólios 487-589. (Elaboração própria).

A maior parte das setas se movimentam continente adentro, o que indica que a produção local, em Leyva, Pamplona e Tunja, não foi suficiente para abastecer a população que precisou recorrer a importação.

O ponto localizado no Caribe representa toda a farinha que não sabemos a origem ou destino. Dele saem mais setas que chegam, reforçando a hipótese de que a farinha consumida no Novo Reino veio de fora no ano de 1618.

Aparentemente, a movimentação das setas no interior do continente confirma a centralidade do porto de Honda, pois foram de encontro a ele. Uma das setas, antes de atingir o destino, fez parada em Cartagena. Outras saíram de Leyva e Tunja para o porto e de lá foram redistribuídas para Santa Fé e Mariquita.

Partindo dessa hipótese, comparamos o volume da produção interna de farinha com o volume importado. Verificamos que juntas as províncias de Pamplona, Leyva Tunja e Chitagoto movimentaram 810 arrobas em 1618, que representa apenas 15% do volume total que circulou em Nova Granada no mesmo ano.<sup>195</sup> Significa que a produção interna do cereal não supriu as necessidades da população local, tampouco as da população flutuante desembarcada no porto. Se o alto Peru foi basicamente abastecido com o trigo cultivado nas proximidades, porque o preço final não cobriria os gastos com o transporte a longa distância.<sup>196</sup> Em Nova Granada os colonos dependiam das importações, sobretudo do contrabando.

## **Gado**

Em princípios do século XVI, a carne de porco era a mais apreciada que a bovina em Cartagena. Os colonos adquiriram alguns hábitos alimentares das tradições nativas pré-hispânicas, como consumo de javali, tigre, raposa, esquilo e o tatu. Em 1588, uma libra de boi custava três vezes menos que a de cerdo, enquanto o frango em 1620 não passava de 2 reales.<sup>197</sup> Com o passar do tempo, o boi se tornou a opção mais acessível pela ampla disponibilidade na América.

No século seguinte a carne suína custava cinco vezes mais que a bovina. Entre 1626-34 um porco custava 100 reales contra 4,5 a 5 reales a arroba do boi, enquanto o frango de 7 a 12 reales a unidade.<sup>198</sup> O porco tornou-se menos consumido, usado por vezes

---

<sup>195</sup> Cerca de 5.409 arrobas no total incluindo o arremate e o contrabando. Abastos. Tomo 11 Fólios: 487-589; Abastos. Tomo 4. Fólios: 538-544.

<sup>196</sup> De acordo com Assadourian, os cereais poderiam vir de localidades mais afastadas quando as colheitas eram ruins ou no caso dos centros urbanizados, onde a população consumia mais. Ver em: Assadourian, *El sistema de la economía colonial*, 147.

<sup>197</sup> Mónica Therrien, “Más que distinción, en busca de la diferenciación: arqueología histórica de Cartagena de Indias en el siglo XVII” (Cartagena de Indias en el Siglo XVII, Cartagena das Índias, 2007), 17–66.

<sup>198</sup> Newson e Minchin, “Cargazones de negros en Cartagena de Indias en el siglo XVII: nutrición, salud y mortalidad”.

como alimento de propriedade medicinal, tal como o frango. As tartarugas e os peixes foram presença constante na dieta dos moradores do porto ao longo do século.

Encontramos nas fontes de abastecimento as solicitações dos criadores para a venda da carne ao abatedouro da cidade, chamado de *carnicería*. O documento começa com a fixação do preço inicial por parte do produtor. O valor seria negociado no decorrer do processo até que ambas as partes chegassem a um acordo, em seguida ocorria o arremate.

Dos preços iniciais fixados pelos produtores, o mais alto foi 5 reales por arroba, a média era de 4,5 e o mais baixo 4 reales. Em alguns casos o comerciante oferecia parte da mercadoria a um valor mais baixo e o restante pelo valor inicialmente fixado, provavelmente para não ficar em prejuízo. Doña Mariana de Armas Clabijo (ver capítulo 1), propôs em 23 de dezembro de 1639, a venda de 3.000 cabeças de gado ao cabildo. Dessas, 1.000 seriam vendidas ao preço de 4 reales e 2.000 a 4,5 reales.<sup>199</sup>

De todo gado abatido na *carnicería* da cidade, no ano de 1639, 29,3% veio das savanas de Tolu, 13% de Mompox e apenas 4% de Cartagena, ao contrário do que insiste a historiografia. Ao que tudo indica, o preço da carne compensava os custos com o transporte a média distância, pois encontramos o registro de 800 cabeças compradas de Santa Fé.<sup>200</sup>

**Tabela 1:** Origem do gado remetido a Cartagena no ano de 1639

Origem	Cabeças gado
Tolu	19100
Mompox	8560
Cartagena	2300
Santa Fé	800
Sem origem	34400
Total	65160

Fonte: Archivo General de la Nacion. Sessão: Abastos. Tomo: 1. Fólios: 487-589/ Abastos. Tomo 11. Fólios: 1-50. (Cálculos próprios)

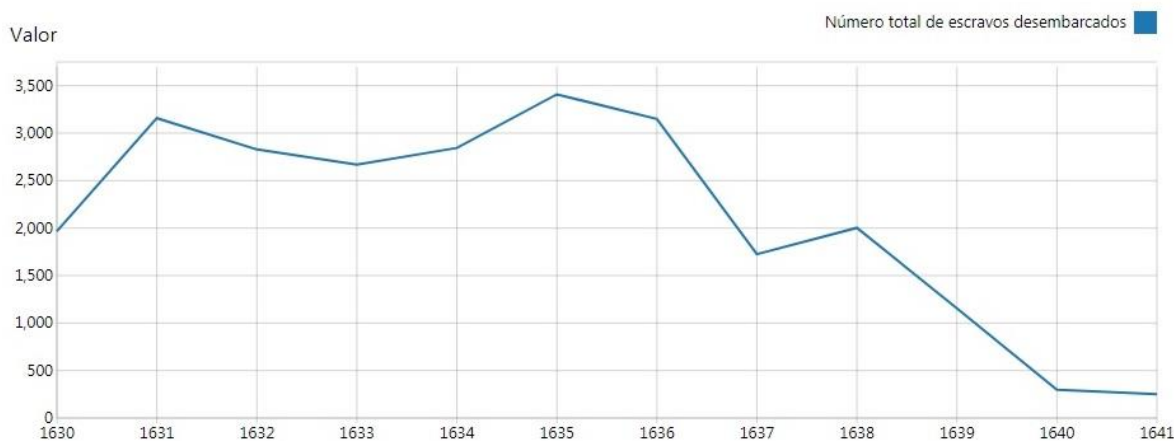
<sup>199</sup> Abastos. Tomo 1 e 11. Fólios: 1-50 / 1-91.

<sup>200</sup> Abastos. Tomo 11. Fólios: 1-91.

Em 1630 Cartagena tinha aproximadamente 24.000 habitantes<sup>201</sup>, mas pelo volume de carne remetido a província, num único ano, pensamos que a população poderia até mesmo duplicar em certos períodos. O total do gado abatido seria suficiente para abastecer a população fixa, com fartura, por no mínimo dois anos. A discrepância entre gado e habitantes foi tão grande capaz de abastecer toda a população fixa, cativa (10.000 a 12.000 em 1630) e militar (400 a 500 em 1620)<sup>202</sup> juntas, por também dois anos.

As autoras Linda Newson e Susie Minchin calcularam que nos barracões da cidade os escravos consumiam aproximadamente 485 gramas de carne bovina por dia, o mesmo que um soldado do presídio ou marinheiro, no mesmo período. Sinônimo de bom tratamento das peças antes da venda em Lima.<sup>203</sup> De acordo com esse dado, um único escravo consumia por ano cerca de 174,6 quilos de carne de boi. Desse modo, seriam necessários um total de 349.200 quilos de carne, só para abastecer os recém-chegados entre 1630-1641 (aproximadamente 2.000 escravos por ano)<sup>204</sup>.

**Gráfico 2:** O número total de escravos desembarcados no porto de Cartagena entre 1630 a 1641



Fonte: Base de dados do Slave Voyages. Consultado em: 03/10/19

<sup>201</sup> Sobre o censo realizado em 1777 em Cartagena e algumas informações a respeito do total de seus habitantes em 1630. Ver em: Adolfo Roca Meisel e María Diaz Aguilera, “Cartagena de Indias en 1777: un análisis demográfico”, n° 45 (1997): 21–57; Newson e Minchin, *From Capture to Sale*.

<sup>202</sup> Newson e Minchin, “Cargazones de negros en Cartagena de Indias en el siglo XVII: nutrición, salud y mortalidad”.

<sup>203</sup> NEWSON, L; MINCHIN S. Cargazones de negros en Cartagena de Indias em el siglo XVII: Nutrición, salud y mortalidade. In: STEVENSON, Haroldo C; ROCA, Adolfo M. (Ed). *V simpósio sobre la historia de Cartagena*. 2007. p. 208-243.

<sup>204</sup> : Base de dados do Slave Voyages. Consultado em: 03/10/19

Obviamente, essas aproximações são frágeis, pois não consideramos uma variável importante, que é o tempo em que os escravos permaneciam nos galpões até a venda. Sem contar que nossos cálculos partem do princípio de que toda sociedade consumia a mesma porção diária de carne que um escravo nos barracões em 1633. Provavelmente, os escravos dos galpões tinham uma dieta mais farta que os colonos pobres, porque se tratava de um investimento que deveria ser recuperado o quanto antes pelo proprietário. Além disso, para calcular quantos quilos de carne havia em um boi, usamos como valor de referência o peso do animal atual na hora do abate, uma vez que não encontramos nas fontes do período.<sup>205</sup>

## Outros

A maior parte dos produtos que classificamos como “outros” são manufaturados, importados em fins do século XVI em pequenas quantidades. Tudo indica que foram para abastecimento próprio, uma vez que não dispõem de informações sobre o preço adquirido nem vendido. Eram vinhos, azeites, livros e até sardinha. Encontramos também duas embarcações distintas, uma da Holanda e a outra da Espanha, transportando o mesmo tipo de carga, têxteis variados dentre eles, lã, roupas íntimas, cambraia e seda. Ambos desembarcaram em Caracas, mas apenas um dos carregamentos passou por Cartagena antes de seguir viagem para Quito.<sup>206</sup>

**Tabela 2:** Produtos importados em Nova Granada nos anos 1587, 1589 e 1590

Ano	Origem	Destino 1	Destino 2	Produto	Volume	Tipo volume
1587	Espanha	Cartagena		sardinha	15	arrobas
1587	Espanha	Cartagena		vinho	25	botijas
1589	Holanda	Caracas	Cartagena	roupa	73	cargas
1590	Espanha	Caracas	Quito	cambraias	2	petacas
1590	Espanha	Caracas	Quito	lã	6	petacas
1590	Espanha	Caracas	Quito	lenceria	9	fardos
1590	Espanha	Caracas	Quito	livros	4	petacas
1590	Espanha	Caracas	Quito	seda	2	petacas

Fonte: Aduanas. Tomo 17. Fólios 427-463/ aduanas. Tomo 18. Fólios: 356-437 (Cálculos próprios)

Em 1606, a fragata Nuestra Señora de la Candelária atracou em Cartagena com 95 arrobas de *sarcia* da Nicarágua. A palavra *sarcia* é usada para se referir a fardo ou

<sup>205</sup> Luiz Antonio Monteiro, “O seu boi dá lucro?”, *Nutroeste nutrição animal* (blog), [s.d.].

<sup>206</sup> Aduanas. Tomo 18. Fólios: 356-437.

carga, por isso, não sabemos que tipo de produto era. Além de 30 quintales de *alquitranada*, produto usado para impermeabilizar o casco dos navios. A embarcação pertencia a Geronimo da Fonseca e ao maestro Francisco Diaz, ambos de Portobelo, que confessaram comprar da Nicarágua e revender em Cartagena. Nessa mesma ocasião, acrescentaram as suas culpas um carregamento de tabaco e outro de vela, que lhes custou 500 pesos de multa, pagos à Câmara.<sup>207</sup>

Apenas dois carregamentos legais desembarcaram no porto nos anos de 1615 e 1616. Um deles carregava 130 quintales de azougue<sup>208</sup> vindos do norte da Espanha, trazidos por um Gabriel, como destino a Santa Fé e Honda. A outra parte da mercadoria, 99 quintales, foi para Vila de Leyva e de lá para Mariquita. Em resumo, tudo foi vendido por 53 pesos de prata. Possivelmente, a demanda de azougue cresceu em fins do século XVI com a crise da produção de Huancavelica, que obrigou a coroa a suprir a demanda.<sup>209</sup>

Por término, achamos um negócio de fretes de mulas no interior do continente, que disponibilizava 142 bestas entre as cidades de Chitagoto, Cartagena, Honda, Facatativa, Santa Fé e Tunja.<sup>210</sup> Com essa informação pensamos na possibilidade de Cartagena receber e despachar seus carregamentos por vias fluviais e terrestres, embora o percurso por terra fosse mais oneroso, pois precisava de no mínimo 100 animais para um único trajeto. Os produtos considerados pesados como vinho, azeite, cera, ferro e sabão eram preferivelmente transportados pelas vias fluviais.<sup>211</sup> Uma mula poderia suportar até 10 arrobas de cargas. Os produtos normalmente transportados no lombo dos animais foram os queijos, biscoitos, conservas, mantas, jamones e tabaco.<sup>212</sup> As mulas foram trazidas durante todo período colonial da vizinha Venezuela.<sup>213</sup>

Após 1642, os produtos de luxo reaparecem na importação, como 2.775 botijas de vinho, 6 de azeite e uma caixa de roupas direcionadas a Mompox. Depois de percorrer 20 léguas o carregamento de vinho foi vendido por 8,5 pesos cada. E ainda, em finais do

---

<sup>207</sup> Aduanas. Tomo 5. Fólios: 213-299.

<sup>208</sup> Quintales é uma medida referente a metais como: Plomo labrado, cobre, ferro, pólvora etc. Também é usada para alimentos e outros materiais: sebo, estopa, biscoito arroz e passas. Ver em: Patiño, *Historia de la cultura material de la América equinoccial*, VI:90.

<sup>209</sup> Macleod, “A Espanha e a América: o comércio Atlântico, 1492-1720.”

<sup>210</sup> Temos os nomes de alguns proprietários: Juan Correa dono de 30 mulas; Juan Lozano e Rafael Lozano juntos tinham 10; Rodrigo Salguero 10 e Gride Villabona 30.

<sup>211</sup> Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*.

<sup>212</sup> Abastos. Tomo: 11. Fólios: 486-589.

<sup>213</sup> Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*, 149.



seiscentos encontramos um carregamento de sombreros espanhóis destinados a Cartagena e Quito.<sup>214</sup>

Entre 1691-97, as fontes deixam de registrar a origem dos carregamentos e os produtos de necessidade básica voltam, foram 198 mochilas e 139 costales de biscoitos para o presídio de Cartagena. As mochilas vendidas à 260 pesos e 60 costales saíram por 60 pesos.<sup>215</sup>

### **A parte que coube a Cartagena no Imposto da Armada de Barlovento em 1668**

A armada de Barlovento foi criada em 1635 para proteger a navegação no Caribe, cobrindo desde a costa da Venezuela, América Central, Golfo do México e Antilhas. Inicialmente foi composta por “12 galeones, 2 tapaches y 2 tartanas, com uma tripulación minera y de armas de 2.500 hombres.”<sup>216</sup> O custo de criação foi nada menos que 1.200.000 pesos e o de manutenção 600.000 pesos. Ambas despesas seriam custeadas pelas *cajas reais* regionais, o valor variava de acordo com a necessidade de proteção de cada uma delas.

A função da *caja real* era administrar os recursos da coroa nas américas. Os tesoureiros e contadores deveriam enviar todos os recursos obtidos a metrópole, as despesas na América deveriam se restringir ao pagamento dos gastos públicos como os salários e a promoção da religião.<sup>217</sup> Na prática, como veremos adiante as demandas com segurança e outras despesas retinham os recursos nas colônias, assim como veremos no caso da Bahia, capítulo 3.

As *cajas* menores recolhiam os impostos da sua jurisdição e os encaminhava para as *cajas* centrais. Quando as pequenas não enviavam sua parcela, as centrais arcavam com a dívida. E ainda era responsabilidade delas enviar socorro as periféricas nos momentos de necessidade. Nas Índias as centrais eram as *cajas* do México e Veracruz, grandes responsáveis pelo financiamento da armada.<sup>218</sup>

---

<sup>214</sup> Aduanas. Tomo: 16. Fólios: 1 -230.

<sup>215</sup> Real Hacienda. Tomo: 21. Fólios: 491-499.

<sup>216</sup> Ernest Sánchez Santiró, “La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)”, in *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX) =: Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*, 1º ed (Juiz de Fora: Editora UFJF ; México, D.F. : Instituto Mora, 2012), 65–90.

<sup>217</sup> Santiró.

<sup>218</sup> Santiró.

Cartagena foi uma das cidades mais beneficiadas com a proteção da escolta de Barlovento, mas para pagar sua parte do trato repartiu a dívida entre as províncias do interior do Novo Reino. Nos fundos de aduanas encontramos os valores que as províncias destinaram ao pagamento do imposto em 1668.<sup>219</sup> Juntas as províncias pagaram cerca de 71% do total da dívida de 420.192 reales. Curiosamente, enviaram recursos algumas vilas da governação da Venezuela: Barina, La Grita, Mérida San Faustino de los Rios, na fronteira, conforme a tabela 3.

**Tabela 2:** O valor pago e o total da dívida do imposto da Armada de Barlovento, por cidade, no ano de 1668

Origem	Valor pago em reales	Total dívida em reales
Antioquia	20912	45392
Barina	248	2400
Honda	2944	24000
La Grita	136	1200
Leyva	1432	12000
Mariquita	2536	48000
Merida	1720	14400
Minas de las Vetas	2920	7200
Muzo	4304	36000
Ocaña	520	2400
Palma	1624	3600
Pamplona	1720	4800
San Antonio de Gibraltar	2864	24000
San Faustino de los Rios	136	1200
San Juan Giron	1080	2400
Santa Fé	239200	160000
Tunja	8696	19200
Velez	6560	12000

Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas. Tomo: 11. Fólhos: 667-786 (Cálculos próprios).

O dinheiro arrecadado nesse ano seria destinado ao reparo dos barcos da armada que voltaram com avarias desde as últimas três campanhas, como informou Francisco de Castillo de la Concha. Disposto a receber a parte que cabia a Cartagena, Francisco Concha nomeou quatro mercadores locais para cobrarem a dívida na província de Santa Fé. Cada

<sup>219</sup> Os valores da tabela foram convertidos de patacones para reales. Fonte: Valencia Villa, *Alma en boca y huesos en costal*.

cobrador receberia 16 reales diários por seus serviços. Um deles foi Don Andrés de Soto Lopez, o tesoureiro da Real Audiência e o outro o Capitão Joseph Betancour.<sup>220</sup>

Os comerciantes de Cartagena e Mompox declararam falência em fins do seiscentos e não pagaram sua parte da dívida. A cidade se aproveitou da condição privilegiada para chantagear as demais províncias, ameaçando fechar a entrada e saída do porto até que a soma fosse arrecadada. Mais que depressa, em 6 de junho do mesmo ano, 88 comerciantes abastados da *rua Real*, em Santa Fé, enviaram recursos para o reparo da Armada.<sup>221</sup>

As províncias que chegaram mais perto de quitar sua parte da dívida foram Vélez com 55% pagos, Antioquia 46%, Tunja 45,2%, Palma e San Juan Giron ambas 45%. A província de Santa Fé foi um caso à parte, pois sozinha levantou 50% do valor arrecadado. O critério de divisão considerava o que cada uma delas poderia pagar. Desse modo, podemos conhecer quais foram as mais prósperas de todo Novo Reino, através das dívidas.

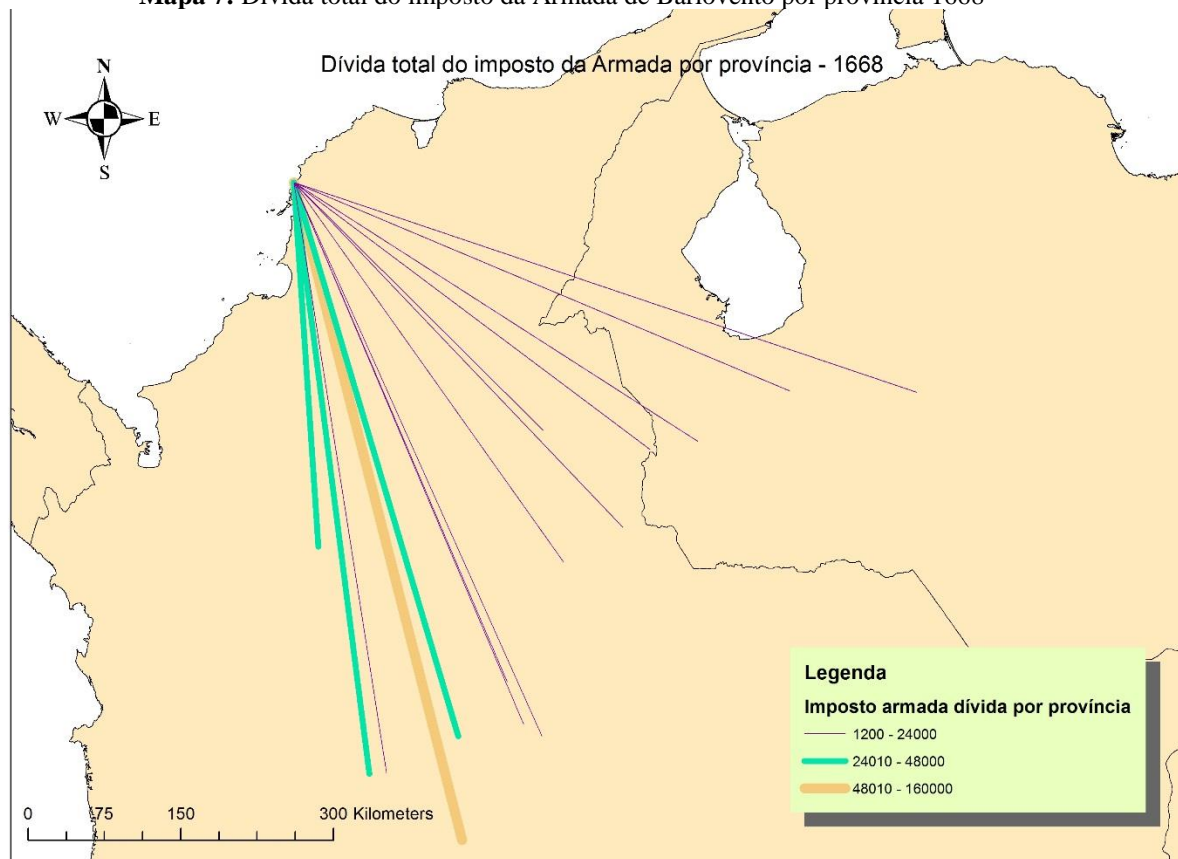
Conforme o mapa 7, as cidades mais prósperas eram Santa Fé, Mariquita, Antioquia, Muzo, Honda e Tunja. Contudo, ter uma dívida alta não significa quitá-la. Mariquita, por exemplo, pagou apenas 5% e Muzo 12%.

---

<sup>220</sup> Abastos. Tomo 11. Fólhos: 667-786.

<sup>221</sup> Abastos. Tomo 11. Fólhos: 667-786.

**Mapa 7:** Dívida total do imposto da Armada de Barlovento por província 1668



Fonte: Archivo General de la Nacion. Sessão: Aduanas. Tomo: 11. Fólios: 667-786 (Elaboração própria).

## **Cartagena de Índias um porto negro no Caribe.**

A necessidade de mão de obra africana cresceu desde fins do século XVI em Nova Granada. Os mineiros da região da Antióquia, das minas de Cárceres, Remédios e Zaragoza<sup>222</sup>, precisavam dos comerciantes não só para abastecê-los com as peças, mas também para fornecer-lhes crédito.

Para financiar a exploração das jazidas os mineiros penhoravam até mesmo os seus próprios trabalhadores escravizados para adquirir novos. Em alguns casos, os comerciantes confiscavam os meios de produção dos mineiros, provocando brigas e queixas. Os mineiros pediam para que o monopólio das licenças dos escravos fosse passado à monarquia, pois poderia oferecer prazos maiores para o pagamento.<sup>223</sup>

<sup>222</sup> A década de 1580 foi auge da exploração mineradora na região. Ver em: Colmenares, *Historia económica y social de Colombia*.

<sup>223</sup> Colmenares.

Concomitante ao emprego da mão de obra escrava esteve a exploração indígena. Nas minas de Choco, região de Popayán, Cartago e Anserma, esse regime de trabalho vigorou durante todo século XVII, os aborígenes representavam 15% de toda mão de obra masculina ativa.<sup>224</sup>

A princípio os índios foram incumbidos de carregar, descarregar e remar nas bogas do rio Magdalena. Ainda em 1560 uma Real Cédula proibiu esse tipo de exploração, mas que na prática perdurou até 1590. Somente após 1620 os remadores foram substituídos por africanos.<sup>225</sup>

Os mineiros pediam para que a oferta legal de escravos fosse ampliada, pois o trabalho nas minas era intenso e exigia dedicação integral, coisa que a população indígena não poderia mais aguentar. Diante desse cenário Cartagena tornou-se rapidamente um dos únicos monopólios no recebimento e redistribuição de cativos da América, assim como Veracruz.<sup>226</sup>

Os mineiros do interior disputavam a oferta de cativos com Lima e no seiscentos a disputa ficou ainda mais dissimétrica. Além da escassez, os cativos vendidos nas minas alcançavam um preço muito maior, um negro especializado nesse tipo de trabalho, em 1616, valia entre 400 a 450 pesos em ouro. Em muitos casos, eram adquiridos de minas vizinhas, não deixando escapar os escravos velhos e tampouco as crianças.<sup>227</sup>

Segundo Nicolás del Castillo, a partir de 1595, atracaram em Cartagena entre 20 a 22 navios negreiros, contendo aproximadamente 300 cativos cada, cerca de 6.000 almas por ano.<sup>228</sup> E usando a metodologia de Enriqueta Vila Vilar<sup>229</sup>, argumenta que para ter a dimensão do volume desembarcado é necessário multiplicar os números das licenças oficiais por três. O contrabando representava dois terços de todo carregamento.

Alguns negreiros com destino a Veracruz, faziam antes escala em Cartagena, onde poderiam esconder as peças que excediam o número da licença. Depois de passar pelas autoridades fiscais, voltavam para resgatar o excedente e vende-lo ao longo da costa.

---

<sup>224</sup> Colmenares.

<sup>225</sup> Sobre as condições de navegação no rio Magdalena: Castillo Mathieu, *La llave de las Indias.*; Daza Villar, *Los marqueses de Santa Coa.*

<sup>226</sup> Colmenares, *Historia económica y social de Colombia.*

<sup>227</sup> COLMENARES, 1999.

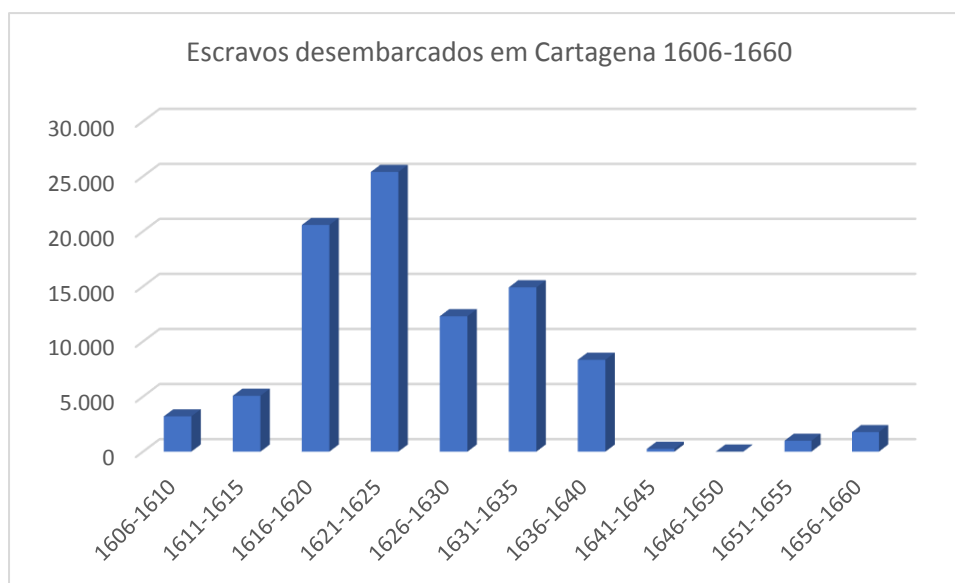
<sup>228</sup> O autor comparou os dados atuais com os cálculos dos cronistas Padre Sandoval e Vázquez Espinosa. E concluiu que o número de batismo que Sandoval realizou fora o mais próximo do número de escravos desembarcados no porto.

<sup>229</sup> A autora estima que entre 1695- 1640, 3.000 escravos chegaram anualmente ao porto de Cartagena.

Certamente, o sucesso do esquema dependia da colaboração dos moradores e dos funcionários reais subornados.<sup>230</sup>

O gráfico 2, mostra que o número de africanos desembarcados em Cartagena, no período proposto por esse trabalho, 1610-1660, é ainda maior. Aproximadamente 92.762 pessoas, representadas com intervalo de 5 anos, segundo estimativas do Slave Voyages.

**Gráfico 2:** Escravos desembarcados em Cartagena 1606-1660



Fonte: Base de dados do Slave Voyages. Consultado em: março de 2019.

Os maiores carregamentos estão concentrados na década de 1620, certamente foram encaminhados a Lima e outras regiões da América central, pois nesse período a mineração em Nova Granada se encontrava em crise.<sup>231</sup>

Potosí nessa década também enfrentou uma crise que provocou o efeito dominó nas economias regionais, responsáveis por abastecer o complexo com mulas, gado e algodão, como vimos anteriormente.<sup>232</sup> Possivelmente, o complexo foi tão dependente dos escravos que mesmo durante a crise manteve a curva de importação elevada, por essa razão os navios não somavam menos de 10.000 peças entre 1620-1635.

O segundo aumento na importação, que aconteceu entre 1656 e 1660, poderia estar relacionado ao início do segundo ciclo minerador em Nova Granada, em fins do século, nas minas de Chocó, de acordo com Germán Colmenares.<sup>233</sup>

<sup>230</sup> Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*.

<sup>231</sup> Colmenares, *Historia económica y social de Colombia*.

<sup>232</sup> Assadourian, *El sistema de la economía colonial*.

<sup>233</sup> Colmenares, *Historia económica y social de Colombia*.

Encontramos nos fundos de alcabalas, para o período proposto aqui, um total de 352 peças desembarcadas no porto, onde 80% eram ilegais. Em 1634, o Capitão Diego Luiza, teria vendido seu carregamento clandestino, com 50 peças de Angola, por 322 pesos cada, valor que informou estar abaixo do mercado. E o Capitão informou ainda que realizou a venda porque pretendia se livrar dos escravos o quanto antes, para não ser pego pelas autoridades, que para legalizá-las cobriam 200 pesos a peça.<sup>234</sup> No ano anterior, um carregamento legal, com 21 peças nagôs, custava também 322 pesos a peça. O responsável pela venda pagou somente 132 pesos e 2 reales ao funcionário Ambrosio Arial, na contadoria da cidade.<sup>235</sup>

A principal razão para a variação de preço dos escravos nas minas estava na irregularidade do tráfico. O assento de Báez Coutinho é um bom exemplo, pois recebeu 290 peças em 1603, 762 no ano seguinte, 190 em 1605, 2.980 em 1606 e por fim, apenas 80 em 1607. Em fins do século o preço variava de 200 a 300 pesos de ouro.<sup>236</sup> Enquanto em Lima a peça era vendida pelo dobro do valor, entre 550 e 600 pesos, um pouco menos que o salário de um oficial real, cerca de 1.000 pesos, ou de um corregidor que variava de 1.000 a 2.000 pesos, no mesmo período.<sup>237</sup>

A vida a bordo para os africanos durante os dois meses de travessia não foi fácil. Estima-se que 15% deles morriam no trajeto.<sup>238</sup> A fim de, minimizar o prejuízo os traficantes embarcavam uma quantia um pouco maior, tendo em vista as possíveis perdas. Essa tolerância foi reconhecida pela fiscalidade que tornou legal a entrada de até 40% a mais do número estabelecido na licença do traficante.<sup>239</sup>

Ao desembarcar os carregamentos seguiam para os galpões onde eram tratados os danos da viagem, como as doenças de pele, escorbuto, infecções, feridas causadas no ato da captura, inflamação do globo ocular, mais comum entre os negros da Guiné etc. Alguns traficantes eram médicos cirurgiões ou dispunham de algum a seu serviço.<sup>240</sup>

---

<sup>234</sup> Archivo General de la Nacion. Sessão:Alcabalas. Tomo: 14. Fólios: 545-584

<sup>235</sup> Sessão:Alcabalas. Tomo: 14. Fólios: 545-584

<sup>236</sup> Colmenares, *Historia económica y social de Colombia*, 310–11.

<sup>237</sup> Newson e Minchin, *From Capture to Sale*, 225–26.

<sup>238</sup> Contudo, de acordo com a consulta realizada na base de dados do Slave Voyages, entre 1610-1660, apenas cinco escravos morreram na travessia, sendo 3 entre 1616-1620 e 2 em 1631-1635. Um número pequeno se compararmos as mortes no porto negreiro de Veracruz, para esse mesmo período, um total de 68 vidas.

<sup>239</sup> Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*.

<sup>240</sup> Newson e Minchin, “Cargazones de negros en Cartagena de Indias en el siglo XVII: nutrición, salud y mortalidad”.

É o caso do já conhecido Blas de Paz Pinto, que prestou serviços como traficante e cirurgião a Manuel Bautista Pérez. É possível que o convívio entre Blas de Paz Pinto e Diego Lopez, também cirurgião, tenha ocorrido durante a lida com os escravos enfermos, que explica como se conheciam tão bem, conforme discutido no capítulo 1.

Em dez anos, 1620 a 1630, Manuel Bautista Pérez fez descer a Lima, com ajuda do agente Sebastián Duarte responsável pela aquisição dos carregamentos, cerca de 200 a 300 cativos.<sup>241</sup>

“El 21 de septiembre de 1633, Sebastián Duarte compró 28 lotes de esclavos con un total de 377 individuos, de los cuales 202 eran esclavos de los Ríos de Guinea, y 175 de Angola.” (MICHIN; NEWSON, 2007. p.210).

Para o período foi um número considerável, pois os lotes usuais eram menores, de 15 a 20 almas, o que demonstra a vitalidade nos negócios de Manuel Pérez. De acordo com Linda A. Newson e Susie Minchin, a rede de indivíduos a serviço do traficante se subdividia entre os agentes que compravam, os que transportavam pela América e os que vendiam.<sup>242</sup>

A rede de Manuel Baustista Pérez atuava entre Cacheu, Cartagena, Panamá e Lima. Cruzavam o istmo do Panamá com destino ao porto de Callao em Lima, viagem que poderia durar até 10 semanas. Em Cartagena, os escravos de Pérez eram acomodados em duas casas alugadas, uma para os negros do Norte da Guiné e outra para os de Angola. E lá permaneceriam por no máximo 15 dias antes da venda, por recomendação do próprio Pérez.<sup>243</sup>

A orientação do agente era deixar Portobello o mais rápido possível, pois a estadia nesse porto significava maior despesa com alimentação dos escravos. O Panamá é uma região de clima úmido e quente, desfavorecida para agricultura. As zonas de cultivo foram monopolizadas por poucos agricultores que a fim de, minimizar a demanda irregular das frotas, protegeram-se mantendo os preços sempre altos. Os ataques piratas agravavam ainda mais a situação, pois dificultavam a importação de gêneros alimentícios de outras regiões do Caribe. A estocagem também não solucionaria a crise, porque o clima úmido reduzia a vida útil dos alimentos a dois meses. Para cortar os custos, a estratégia de

---

<sup>241</sup> Newson e Minchin.

<sup>242</sup> Newson e Minchin.

<sup>243</sup> Newson e Minchin, *From Capture to Sale*.



Manuel Bautista Perez era atracar nos meses de outubro ou novembro, períodos de menor demanda do porto.<sup>244</sup>

Os agentes de Pérez usaram as duas rotas existentes para cruzar o istmo, a terrestre e a fluvial. O trajeto fluvial apesar de mais barato, apresentava maiores riscos, pois estava exposto aos ataques piratas na Costa, antes de cair no rio Chagres. O lado positivo é que dificultava as tentativas de fuga dos cativos. A terrestre foi feita a pé e para dificultar as fugas era necessário vigilância redobrada, o que ampliava os gastos.<sup>245</sup>

Em Lima, os escravos eram abrigados em casas privadas, antes da aquisição da chácara de Bocanegra. Em 1630 o carregamento foi dividido, os homens seguiram para San Lázaro, uma área da cidade reservada para recebê-los e isolá-los do resto da população, evitando assim as epidemias de varíola ou sarampo. E as mulheres foram alojadas na casa de Juan Juiz. As peças não vendidas no mercado local eram remetidas a Arica e Pisco, sendo Pisco o empório mais lucrativo.<sup>246</sup>

Ao todo havia 24 factorias espalhadas pela cidade, a maioria localizada nas ruas de *Santa Clara* e *Santo Domingo*. Nicolás del Castillo deu conta de sete espalhadas por outras ruas. 1ª em uma próxima a rua *San Diego* com *Santa Clara*; 2ª na rua da Catedral até o mar grande, do português Manuel Pinto de la Gama; 3ª na rua *Alcibia*; 4ª perto do convento de San Agustín; 5ª na praça de los *Jagueyes*; 6ª no bairro *Santo Domingo* e 7ª no edifício alto na rua *Tejadillo*, a última antes de chegar ao mar, com capacidade para receber até 200 escravos.<sup>247</sup> O mapa 6 mostra as ruas das factorias listadas, salvo a sexta, por se tratar de uma referência vaga.

---

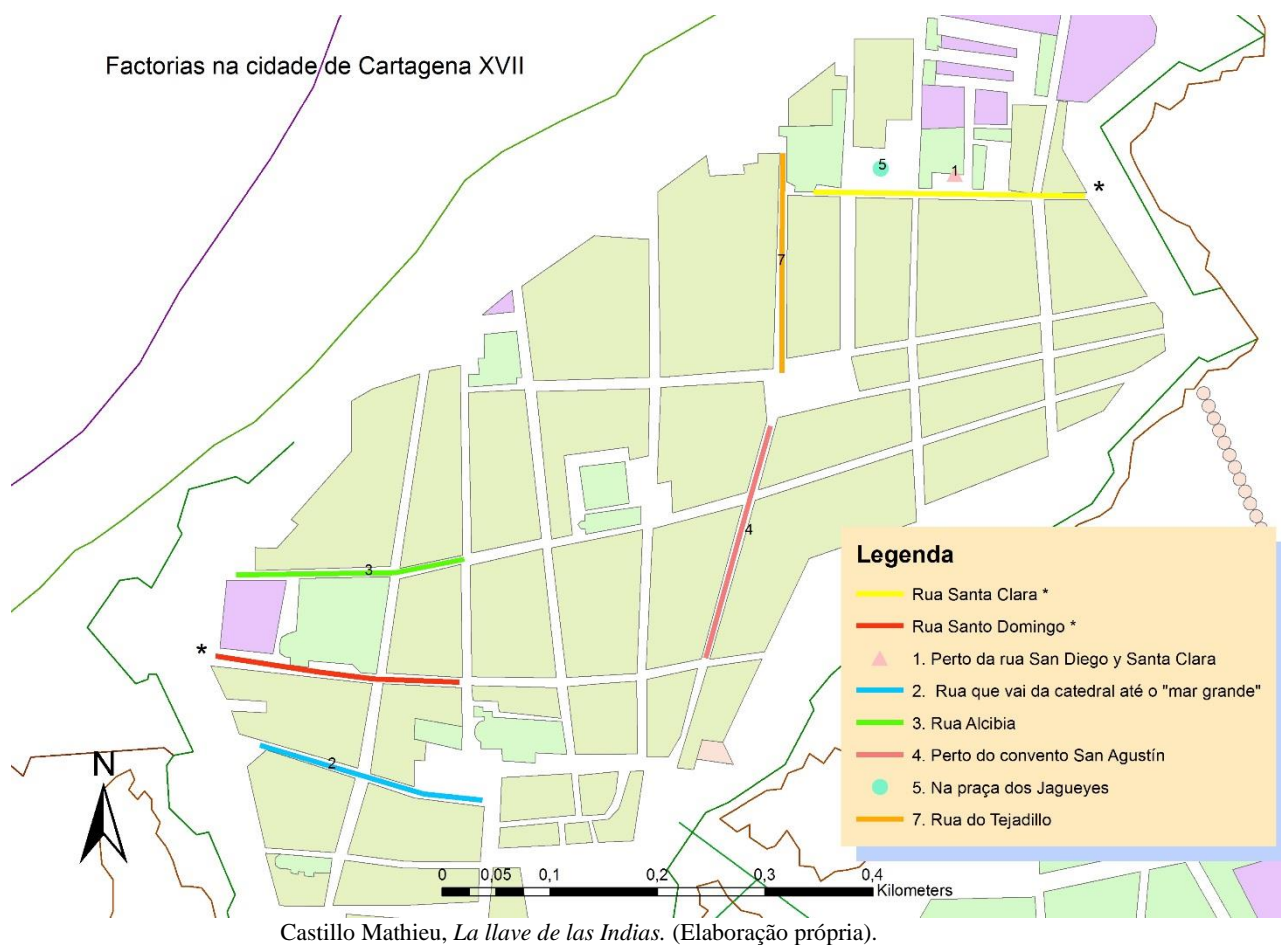
<sup>244</sup> Newson e Minchin.

<sup>245</sup> Newson e Minchin.

<sup>246</sup> Newson e Minchin, 218.

<sup>247</sup> Castillo Mathieu, *La llave de las Indias.*, 248.

**Mapa 8:** As factorias da cidade de Cartagena das Índias XVII



Provavelmente, a factoria da rua dos *Jagueys* era a casa de Blas de Paz Pinto, antiga propriedade de Diego de Rebolledo<sup>248</sup>, chamada de sinagoga pelos inquisidores. Sabemos que a casa simples, de parede meia com Alonso Martín, era localizada na rua Santa Clara, na praça do único poço da cidade, de frente para a casa de Martín Felex, por essa data já defunto.<sup>249</sup>

<sup>248</sup> Henry Leonardo Acosta Araque, “Nueva Ámsterdam y Cartagena de Indias. Judíos Emancipados y Cristianos Nuevos en busca de un Nuevo Porvenir. Una aproximación Histórica” (Trabalho de conclusão, Universidad Distrital Francisco José de Caldas, 2016).

<sup>249</sup> Relação de causa de Blas de Paz Pinto. Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*.

**Mapa 9:** Provável localização da casa de Blas de Paz Pinto



Fonte: Splendiani, Sánchez Bohórquez, e Luque de Salazar, *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*. (Elaboração própria).

## Conclusão

O desenvolvimento da cidade de Cartagena das Índias não se restringiu apenas a espera das frotas e do comércio exclusivo com a metrópole. Os migrantes que enfrentaram penosas viagens transatlânticas buscavam nas Índias o acúmulo de riquezas através do comércio, coisa que dificilmente conquistariam se obedecessem às regras impostas pelo monopólio. A carreira no seiscentos enfrentou uma série de altos e baixos, e sua irregularidade no abastecimento foi uma das brechas que provocou o fortalecimento do contrabando, além da infiltração dos estrangeiros desde o comércio na península.

A cidade se organizou em torno do comércio atlântico e caribenho, sem dar as costas para o interior. Observamos que integração com o continente, negligenciada em alguns trabalhos, não se deu apenas em direção ao Peru, mas também no interior do Novo Reino de Granada, graças a via de comunicação estabelecida pelo rio Magdalena. Dessa

forma é possível afirmar que Cartagena das Índias articulou três escalas de comércio, local, regional e transatlântica.

O tráfico de escravos foi, sem dúvida, o maior responsável por conectar a cidade ao comércio transatlântico e a necessidade de abastecer a população local a conectou a grande região do Caribe. No entanto, nesse capítulo procuramos destacar os vínculos internos, geralmente ofuscados pela fama de porto negreiro, construídos pela circulação de produtos, bens e serviços que ligaram o interior a costa.

Por término, o dinamismo da ação dos traficantes e seus agentes apontam para a possibilidade de uma articulação simultânea entre o interior, o mar dos Caraíbas e o comércio de longa distância. A partir dessas ações percebemos que talvez Salvador e Cartagena das Índias estivessem conectadas pela diligência dos negociantes.

### Capítulo 3

#### A economia portuária baiana do século XVII

##### **Introdução:**

Nesse capítulo serão discutidos alguns aspectos da economia baiana no seiscentos. Na primeira parte procuramos mostrar o debate sobre a crise da empresa açucareira estabelecido sobretudo, a partir da década de 1620, conforme defendem algumas pesquisas. Do outro lado, apresentamos novos estudos otimistas que apontam para a estabilidade e até mesmo lucro do negócio durante todo século. Na segunda parte, explicamos a estrutura fiscal colonial a fim de compreender alguns dos argumentos desenvolvidos no debate anterior e na análise dos dados, como o rendimento dos dízimos e os estancos de sal e pesca de baleias. Bem como, mostrar o funcionamento e desdobramento do fisco na América Lusa em comparação com a América Espanhola nos períodos de conflito.

A terceira parte foi dedicada a análise dos dados de entrada e saída dos produtos no porto de Salvador a partir da documentação como requerimentos, cartas, consultas, provisões, pareceres, autos e conhecimentos. Além de esparsa a documentação não é de natureza propriamente econômica, como os fundos consultados para o capítulo 2. O material foi encontrado na sessão da Biblioteca Nacional digital, o projeto Resgate, documentos avulsos da Bahia entre 1604-1828, do fundo conselho ultramarino Brasil-Bahia. Dessa forma, o esforço foi reunir fragmentos de dados sobre as mercadorias que de algum modo passaram por Salvador, como ponto de partida, entreposto ou destino.

##### **Visões sobre a economia Baiana no século XVII**

Em conjunturas opostas, Ruggiero Romano defendeu que a economia Americana no século XVII apresentou uma tendência oposta a crise instaurada na Europa, baseando-se nos preços dos gêneros alimentícios em circulação, exceto nos casos da Inglaterra e Holanda. E chega à conclusão, observando os casos do México, Potosí, Peru e Arequipa, que a tendência dos preços no seiscentos foi mais alta que no século seguinte. Em sua análise a alta dos preços é um sinal de prosperidade da economia Americana.<sup>250</sup>

---

<sup>250</sup> Romano, *Coyunturas opuestas*.

Para América Lusa, que destinou menos atenção que a Hispana, Ruggiero Romano mostrou com os dados de H.B. Johnson Jr., a alta do preço da farinha de mandioca, carne seca e manteiga para o mesmo período. No entanto, o próprio autor admitiu que os dados são irregulares ano a ano. Além disso, não entrou na formulação dessa hipótese o preço do açúcar e dos escravos que segundo o próprio tendeu a cair até 1690, com um pequeno período de estabilização entre 1620-75. São necessárias algumas considerações a respeito do preço da mão de obra<sup>251</sup>.

A compra de mão de obra africana era parte dos custos fixos da produção do açúcar. Se o escravo era comprado por um preço menor, é necessário observar quais eventuais impactos isso acarretaria a produção. Com a redução do fator mão de obra é possível que o senhor aumentasse sua margem de lucro, devido ao incremento da produção e seus subgêneros<sup>252</sup>. Talvez Romano tenha colocado no mesmo bojo o preço do açúcar e do escravo, porque analisou o preço do açúcar no mercado externo, sem considerar as implicações e desdobramentos do mercado brasileiro.

Alguns autores compartilham o mesmo otimismo de Romano sobre a economia colonial americana. Antônio Sampaio, em diálogo com Charles Boxer, Frédéric Mauro, Stuart Schwartz e Vera Ferlini, discorda da crise da economia açucareira do século XVII, destacou a importância que cada um deles atribuiu ao preço e o volume da produção em suas análises<sup>253</sup>.

Aqueles que se concentraram no preço do açúcar como indicativo da crise, Boxer e Mauro, voltaram os olhares para a Europa e esqueceram-se de que a mudança do preço não necessariamente afetaria o volume da produção. Para o autor, o mercado interno deveria ser analisado a partir de desdobramentos próprios. Ademais, Sampaio mostrou a possibilidade do crescimento de um mercado consumidor interno no seiscentos, capaz de atender as necessidades dos colonos por gêneros agrícolas. Tal dinâmica manteria a produção mesmo nos períodos de crise, que o autor preferiu chamar de crises conjunturais da indústria açucareira<sup>254</sup>.

Como Romano bem explicou, o preço é formado pela oferta e demanda que são expressas em signos imaginários e físicos. Ou seja, a baixa do preço não estaria diretamente ligada a produção, uma vez que esse mercado, com traços de uma economia

---

<sup>251</sup> Romano.

<sup>252</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

<sup>253</sup> Antônio Carlos Jucá Sampaio, “Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional”, in *O Brasil colonial*, vol. 2 (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014), 379–418.

<sup>254</sup> Sampaio.

natural, se baseia muitas vezes em pagamentos futuros e mecanismos de crédito a serem pagos com a próxima safra. E imaginários porque são dívidas pagas ou alienadas sem a presença da moeda propriamente dita.

Romano insiste que a crise em Potosí não poderia ser estendida a todo Peru. E demonstra isso com alguns dados da produção têxtil que se manteve forte mesmo durante o período de crise do complexo minerador. Nesse momento de sua argumentação, estabeleceu diálogo implícito com Carlos Sempat Assadourian, pioneiro em enfatizar a autonomia da economia colonial frente o monopólio, que interpretou o complexo minerador de Potosí<sup>255</sup> como um ímã de atração de outras economias que existiram em razão do grande núcleo.

No caso do Brasil, Sampaio seguindo a mesma trilha da crítica de Romano, insistiu na existência de um mercado consumidor justamente para se contrapor a ideia de produções interdependentes e subsidiárias do negócio açucareiro. E usou como exemplo a diversidade das produções na Bahia, Pernambuco, São Paulo, Rio de Janeiro e seus arredores que produziam mandioca, frutas cítricas, trigo etc. Na sua visão os engenhos conseguiram se especializar na produção do açúcar porque o mercado interno garantiu-lhes a possibilidade.

Também saiu em defesa da prosperidade do seiscentos, com análise voltada para o caso baiano Thiago Krause. Em diálogo com Stuart Schwartz assim como Sampaio, insistiu no problema de interpretação da crise a partir do preço no mercado externo. E defendeu que a economia baiana do seiscentos foi bem-sucedida, com crescimento de 2% ao ano entre 1633-98. E sustenta a visão de crescimento apoiado no aumento do número de engenhos e o impulso na produção, devido ao barateamento da mão de obra africana a partir de 1650. Outro argumento seria a diversificação das atividades internas, como a cultura do fumo, por exemplo. E por fim, aponta como indicativo o aumento na arrecadação do dízimo, principalmente nos anos de 1656 e 1668<sup>256</sup>.

Como advertiu Romano em uma tímida nota de rodapé, é necessário cautela ao interpretar os dízimos como “movimento de subida”, porque: a) o produto do dízimo pode representar o aumento do preço ou o aumento da produção, não sabendo ao certo a qual atribuir o fenômeno; b) Há múltiplas razões para o aumento do dízimo dentre elas o

---

<sup>255</sup> Assadourian, *El sistema de la economía colonial*.

<sup>256</sup> Thiago Krause, “Crise ou prosperidade? A Bahia no século XVII”, in *Estudos em História Colonial: a Bahia de Todos os Santos e outros espaços luso-americanos*. (Feira de Santana: Editora da Universidade Estadual de Feira de Santana, 2018), 71–97.

aumento populacional, sem que isso implique no aumento da produção per capita; c) As exonerações livraram muitos poderosos do pago da taxa. E estes eram responsáveis, muitas vezes, pelas maiores parcelas de terra cultivada; d) O sistema fiscal apresenta variações nos períodos de taxação, as vezes com mais vigor outras com menos, sem que esse rigor corresponda apenas ao período de bonança da economia. Sem contar que o sistema funcionou com a colaboração de funcionários corruptos<sup>257</sup>. Por tanto, a correlação entre fisco e desempenho econômico não pode ser tomada como natural, ou pelo menos sem algumas ressalvas.

Stuart Schwartz, também sinalizou prudência no uso dos dízimos, pois a curva de aumento da produção nem sempre é acompanhada pela curva de preços. Com isso quis dizer que nem sempre a produção reflete o aumento da arrecadação. Ademais, alguns grupos estavam isentos do pagamento do imposto, os religiosos e cavaleiros de ordens militares. Alguns engenhos novos também se beneficiaram da isenção. Sem contar que os subgêneros do açúcar nem sempre foram taxados. Por outro lado, o uso do dízimo como indicador é seguro, porque representava cerca de 90% da produção de açúcar<sup>258</sup> portanto, seguramente, a taxação esteve sob o açúcar, embora em regra fosse cobrada sob todos os produtos.

Quando se trata da crítica ao preço como indicativo de desenvolvimento, o próprio Schwartz criticou as pesquisas pautadas nas series europeias para economia americana. Para ele, os preços americanos e europeus por vezes apresentavam conjunturas opostas<sup>259</sup>. E deu exemplo do preço nas praças da Inglaterra ou Holanda, que não refletiam a condição colonial, como os problemas no transporte e o açúcar acumulado nos trapiches em consequência. O açúcar acumulado corria o risco de perecer, o que rebaixaria o seu preço, agravando o cenário de calamidade entre os senhores. Ainda assim, o autor tomou como fonte as series de preço para determinar as tendências gerais da atividade açucareira, e defendeu que a economia baiana foi feliz até a década de 1620, com um período de estagnação ainda em 1618<sup>260</sup>.

Em Romano a simples observação dos preços levaria apenas ao conhecimento dos produtos em fluxo no mercado, embora não acredite na existência de um mercado na

---

<sup>257</sup> Romano, *Coyunturas opuestas*.

<sup>258</sup> Schwartz, *Segredos internos*, 154.

<sup>259</sup> Para ele o preço do açúcar vendido na Europa era 3 vezes mais alto que o vendido pelos engenhos. Stuart B Schwartz, “O Nordeste açucareiro no Brasil colonial”, in *O Brasil Colonial*, vol. 2 (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014), 337–78.

<sup>260</sup> Schwartz, *Segredos internos*.



América no século XVII, mas sim em relações mercantis internas fortes, mais uma vez em oposição a Assadourian. E argumentou que a necessidade de consumo era tão rápida que impediu a circulação da moeda, escassa na colônia Lusa<sup>261</sup>.

Para Leonor Costa, os comerciantes vendiam suas mercadorias e bens de capital aos senhores em troca do pagamento realizado em caixas de açúcar<sup>262</sup>. E argumenta, com base nos registros de tonelagem dos navios após 1624, que as viagens de volta foram mais procuradas pelos comerciantes peninsulares do que as de ida, devido ao crescente interesse nos lucros do açúcar. Algumas embarcações se lançaram ao mar apenas com o necessário para a viagem, sem nenhum produto para a venda.

Como dito acima, para Schwartz a economia açucareira teria enfrentado dificuldades já em 1620 com o crescimento da rivalidade Holandesa no Atlântico. O Rio de Janeiro se desenvolveu justamente nos momentos de crise nas capitânicas do nordeste, como o ataque a Bahia em 1624. A partir da década de 1630 o cenário descrito é ainda mais calamitoso, com a invasão de Pernambuco que favoreceu a produção baiana. Porém os produtores não tiveram sorte, pois no caminho havia os concorrentes antilhanos<sup>263</sup>.

O açúcar caribenho, produzido em Barbados, Suriname, Jamaica e Martinica, foi cultivado com auxílio de produtores pernambucanos experientes. A alta do preço no mercado Europeu, devido à queda no volume exportado com a invasão de Pernambuco, teria estimulado os concorrentes. Esse produto, embora inferior ao brasileiro em volume e qualidade, ganhou o mercado consumidor rapidamente. As praças de Londres e Holanda barraram o açúcar brasileiro, pois agora eram eles também produtores. Isso representou uma queda de 40% do volume do açúcar brasileiro exportado. Na impossibilidade de consumir todo açúcar produzido pela colônia, Portugal deixou de lucrar com a reexportação do açúcar aos vizinhos europeus, como fizera antes<sup>264</sup>.

A concorrência caribenha trouxera outras dificuldades ao já castigado senhor de engenho. A década de 1630 assistiu a ascensão dos concorrentes e fez diminuir o mercado consumidor, gerando efeitos negativos internos e externos. As perturbações na produção foram provocadas pela perda significativa do mercado consumidor. Como se não bastasse, a procura pela mão de obra africana nas Antilhas encareceu os custos fixos do

---

<sup>261</sup> Assadourian, *El sistema de la economía colonial*; Romano, *Coyunturas opuestas*.

<sup>262</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, 222.

<sup>263</sup> Schwartz, *Segredos internos*; Schwartz, "O Nordeste açucareiro no Brasil colonial".

<sup>264</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

produtor que precisaria dispor de cada vez mais recursos para produzir o mesmo volume. A margem de lucro dos senhores e lavradores teria ficado ainda mais reduzida<sup>265</sup>.

A disputa pelo abastecimento de escravos se deu com a América Hispana. As peças eram adquiridas por Cartagena das Índias, que desde meados do século XVII havia se convertido em um dos maiores portos negreiros do mundo Atlântico perdendo apenas para Nova Espanha<sup>266</sup>. Os negreiros foram mais atraídos pelo pagamento realizado em prata de Potosí, antes do declínio da mineração na década de 1630<sup>267</sup>, do que em caixas de açúcar. A disputa dos mercados consumidores pode ser observada no aumento dos contratos legais no reino com destino as Índias de Castela, como mostrou Costa<sup>268</sup>.

Entre 1580-1601, o número de contratos legais para o Brasil representava 5%, para Índias de Castela 13%. Entre 1602-14 o Brasil passou a predominar, 42% contra apenas 17% para os vizinhos hispanos. E entre 1615-23 a diferença é menos acentuada, 28% e 22%. A autora explica a queda nas escrituras para o Brasil como consequência de um conjunto de ações, como: a baixa taxa de utilização das naus, o aumento da taxa de frete, a eliminação dos contratos de arbitragem e a ação inquisitorial de 1618 tanto na península quanto nas colônias. O último acontecimento impactou o comércio porque a perseguição aos cristãos novos possibilitou o surgimento de novos comerciantes, houve a renovação do quadro mercantil<sup>269</sup>.

No entanto devemos considerar que esses cálculos foram baseados em contratos oficiais, dos agentes que compraram licenças da Coroa<sup>270</sup>. O mundo do contrabando, por exemplo, não foi incluído, porque muitas vezes não é possível conhecê-lo pela ausência de registros.

Voltando a descrição de Schwartz, nem mesmo o estabelecimento das frotas em 1649 pode reverter a situação. Os comboios respeitavam datas definidas de saída, na colônia isso significou maior tempo de espera para o embarque das mercadorias. Alguns produtores guardavam até duas safras, corriam o risco de perdê-las antes que alguma embarcação ancorasse no porto. Na verdade, a necessidade de um sistema de frotas ou a

---

<sup>265</sup> Schwartz.

<sup>266</sup> Vidal Ortega, *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*.

<sup>267</sup> Contudo, ao longo do século houve subidas vertiginosas (1635) seguidas de declínios. Ver em: Romano. 91

<sup>268</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*.

<sup>269</sup> Costa, 369.

<sup>270</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*.

implementação de uma escolta armada já era pauta discutida desde as perturbações em Pernambuco. No entanto, o primeiro comboio saiu em 1650<sup>271</sup>.

O comboio estava programado para sair entre os meses de agosto e março, com destino a São Tomé e Brasil. Eram acompanhados por 4 navios de armada. Uma frota teria em média cerca de 145 embarcações. Os navios de porte maior, naus e urcas, eram capazes de transportar até 400 caixas de açúcar, contra 200 caixas das caravelas ou patachos. A princípio foi vetada a participação dos holandeses no comércio com as índias, mas sem sucesso. Os estrangeiros se infiltravam através de seus intermediários portando nomes portugueses falsos, residentes em Viana ou Porto<sup>272</sup>.

Como consequência da criação da frota viria o ônus do monopólio sob os produtos importados como a farinha, o vinho, azeite e bacalhau. A Câmara de Salvador lamentava a taxa extra proveniente do pagamento anual do dote de Catarina Bragança, a cobrança pela proteção local, além da taxa para cobrir os custos da frota<sup>273</sup>.

De fato, no Brasil não houve um imposto sob um produto específico como a renda do pulque ou imposto dos naipes, como no caso da Nova Espanha para a arrecadação de fundos destinados a criação e manutenção da Armada de Barlovento<sup>274</sup>. Mas como observou Santiró, taxas como alcabalas só fizeram sacrificar o consumo interno. Provavelmente, abalou as importações brasileiras e suscitou mais gastos com a produção do açúcar.

Na pauta de importação, nesse momento, os minérios de ferro e cobre, importados do Norte da Espanha por Portugal, eram indispensáveis, pois com eles se fabricavam os tachos e formas usados na produção do açúcar. Provavelmente o agravamento dos impostos sob a importação e circulação refletiram em aumento do custo para o fabrico de açúcar<sup>275</sup>.

E por fim, somado a todas essas infelicidades, estavam as calamidades e epidemias enfrentadas no recôncavo em fins do mesmo século. Em 1665, uma epidemia de varíola levou muitos escravos a óbito. Em 1667 as tempestades causaram más colheitas. E a seca do período de 1671 a 1673 castigou a produção<sup>276</sup>.

---

<sup>271</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

<sup>272</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*.

<sup>273</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

<sup>274</sup> Santiró, “La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)”.

<sup>275</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

<sup>276</sup> Schwartz.

Na visão do autor, as perturbações políticas e a questão fiscal foram grandes responsáveis pela crise da economia açucareira. Os conflitos no mar geraram custos que foram repassados na forma de impostos e sobrecarregaram os bolsos dos colonos e teriam prejudicado a empresa do açúcar. Além de demandar medidas de segurança, como o monopólio e a criação de frotas, que se mostraram penosas para os comerciantes e a população local. Ainda pesava sobre os colonos os preços desfavoráveis no mercado externo, fruto da concorrência que ascendeu às custas do tormento vivido na América Lusa<sup>277</sup>.

E em uma crítica que pode até soar anacrônica, Schwartz aponta como um dos erros da monarquia a falta de reinvestimento dos ingressos do fisco em infraestrutura colonial. Como se o problema da economia baiana fosse a produção, pelo contrário, o problema estaria no consumo e no transporte nesse período, segundo o próprio autor.

Como argumento o próprio autor, o mercado consumidor estaria saturado e Portugal não tinha condições de absorver tanto açúcar produzido em sua colônia. Dessa forma, investir em produção resultaria na multiplicação de caixas aguardando o embarque nos portos. Ampliaria ainda mais o prejuízo do produtor quando elas começassem a apodrecer<sup>278</sup>. Se a situação era mesmo de declínio, que condições teria o produtor de fixar preços altos as caixas de açúcar em decorrência da sobrecarga do fisco?<sup>279</sup> Nesse ponto, a visão do autor é ambígua, pois em certos momentos o produtor é considerado um refém dos preços externos, em outros como quem deu as cartas ao fixar o seu preço. Alguns autores enxergam nos intermediários de Lisboa os culpados pelo encarecimento do produto nas praças europeias, descrevendo-os como homens gananciosos que ficariam com a maior parte do lucro. No entanto, o que o comerciante teria a ganhar segurando o preço do produto? Devemos acrescentar ao cenário da crise a variável do tempo de vida útil da mercadoria entre o porto, os porões dos navios e o desembarque até a venda na península.<sup>280</sup> Por fim, Schwartz defende que o período da paz não alterou o quadro de crise, pois o fortalecimento do tráfico negreiro que beneficiou a Bahia, também favoreceu a concorrência.<sup>281</sup>

---

<sup>277</sup> Schwartz.

<sup>278</sup> Schwartz; Schwartz, “O Nordeste açucareiro no Brasil colonial”.

<sup>279</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

<sup>280</sup> Tendo em vista que só uma viagem de ida e volta, Reino- Brasil, durava cerca de 210 dias. Costa, O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663).

<sup>281</sup> Schwartz, *Segredos internos*, 164.

Se pensarmos que durante o século XVII o volume da produção brasileira foi superior aos concorrentes, o que faria o mercado consumidor optar por um produto de qualidade inferior e de menor volume como o açúcar Antilhano? O volume inferior não o tornaria mais caro? E se os custos da produção andaram pareados, pelo menos no período de paz, o que levaria um produto melhor a perder para a concorrência. A ênfase na concorrência do açúcar caribenho como um dos fatores que arrastaram a economia baiana para a crise talvez precise ser ponderada.

Leonor Freire Costa mostrou que nem mesmo o aumento da taxa de frete, a partir de 1624, nas rotas do açúcar foi capaz de barrar o crescimento dessa economia. Autora que considera o transporte um elemento central na análise da economia colonial, demonstrou que o açúcar conseguiu arcar com a oscilação de 60 a 67% do preço do frete entre os anos de 1622-28, período em que a produção saltou para 70%<sup>282</sup>.

Para calcular a rentabilidade dos transportes a autora analisou os contratos do reino, exigidos para realização da viagem ao Brasil. E considerou algumas variáveis como o porte dos navios, a infraestrutura dos portos, a oferta e a demanda dos fretes, a taxa de utilização dos navios e o mais importante o tempo e a distância<sup>283</sup>.

O porte do navio implicava em um custo de escolha do armador no cálculo de rentabilidade do frete. Ele poderia escolher entre caravelas e naus. As caravelas eram menores e geralmente não poderiam transportar equipamentos de artilharia, o que deixaria a carga exposta aos ataques berberes nas Ilhas Canárias e da Madeira. No entanto, essa embarcação era a mais veloz para fugir aos ataques.

Os seguros de viagem, prêmio de arbitragem, os contratos de ganho e risco eram mais procurados quando as viagens eram realizadas em caravelas. Já as naus, navios de porte maior, que além das cargas poderiam transportar equipamentos de guerra, aumentavam a segurança contra os piratas, mas diminuía os prêmios de arbitragem. Naturalmente, os comerciantes alternavam a escola, ora as naus, ora caravelas<sup>284</sup>.

O lucro do armador dependia da tonelagem útil do navio, espaço útil para acomodar as mercadorias. A arqueação total seria o peso bruto do navio contando com: peso do motor, dos mantimentos básicos, da tripulação e da artilharia. O peso das caixas embarcadas variou muito durante o século XVII, até 1618 as caixas embarcadas eram de 18 arrobas, pós década 1640, 20 arrobas. Como nos portos não havia balança, os

---

<sup>282</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*.

<sup>283</sup> Costa.

<sup>284</sup> Costa.

carregadores confiavam na informação declarada. Isso fez com que optassem normalmente por 3 caixas para 1 tonelada. O ideal para evitar a subutilização dos espaços seriam 4 caixas de 13,5 arrobas para 1 tonelada ou 3 caixas de 18 arrobas<sup>285</sup>.

A tonelagem útil da embarcação era calculada de acordo com o tipo de produto, o vinho por exemplo, era considerado uma mercadoria leve. Uma embarcação poderia transportar até 1022-1025 litros e ainda ser considerado um peso leve. Enquanto em um espaço de 1,5m<sup>3</sup> não caberia mais de 54 arrobas de açúcar<sup>286</sup>.

A diminuição do tempo de parada nos portos seria uma das explicações para a otimização nos custos do transporte e as condições logísticas. A construção de armazéns poderia diminuir o tempo de espera do navio no porto, pois toda mercadoria estaria bem próxima do local do embarque. Pernambuco lançou mão dessa estratégia, mas na Bahia não apresentava condições para construção dessa estrutura logística, uma vez que o açúcar era embarcado em canoas e transportado até o porão, não era vantajoso.<sup>287</sup>

Também entra nesse cálculo o tempo de estadia das embarcações no porto para a redução nos custos do transporte<sup>288</sup>. Tomamos de empréstimo os dados de Costa para o século XVII (1600 a 1630), sobre o tempo de estadia das embarcações em cada porto brasileiro. No início do século, anos de 1605, 1610 e 1615, um navio demorava em média de 65 dias na Bahia. Nos anos de 1621 e 1630, 60 dias. Quanto mais carregado o navio estivesse, mais tempo no porto demoraria para negociar os seus produtos.

As embarcações faziam um circuito nos entrepostos da Madeira e Canárias, considerados mais rápidos. E outras em Algarve (36,6 dias) e Andaluzia (29,7 dias), considerados os mais lentos. Dos portos finais, Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia, o Rio de Janeiro foi a estadia mais longa do Brasil, com tempo médio de 69 dias.

Após os conflitos de 1624, ficou estabelecido que os entrepostos das rotas do açúcar seriam apenas Madeira e Canárias. A Ilha da Madeira foi a preferida pelas embarcações saídas de Lisboa e as Canárias pelas do Porto. O Douro foi um entreposto considerado estratégico para a boa taxa de utilização das embarcações até o século XVI, pois os comerciantes poderiam desembarcar as mercadorias de sobrepeso e seguir a viagem para o Brasil. Além do mais, essa parada significava a existência de um pequeno

---

<sup>285</sup> Costa.

<sup>286</sup> Costa.

<sup>287</sup> Tempo médio de estadia dos navios na Bahia: 60 dias. Em Pernambuco: 56 dias. Costa.

<sup>288</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*.

circuito comercial entre o grande circuito Portugal-Brasil. Já as Canárias eram conhecidas pela oferta de produtos do contrabando francês e inglês<sup>289</sup>.

A otimização do tempo é melhor expressa na relação entre viagens diretas-indiretas e a taxa de utilização das embarcações. Regra geral, as viagens diretas seriam vantajosas pelo encurtamento do tempo, crucial para o prolongamento de algumas mercadorias, mas perdia-se em taxa de utilização. Quanto mais rápida a viagem, mais leve o navio. Em contraponto estavam as viagens indiretas, onde se perdia em tempo, mas se ganhava em taxa de utilização. Essas viagens eram feitas por navios grandes carregados de produtos destinados a compra e venda ao longo do trajeto, marcados pelas longas escalas nos entrepostos e portos finais<sup>290</sup>.

O período entre 1580 a 1601 apresentam taxas de utilização mais elevadas, mesmo que os navios perdessem mais tempo no porto. Enquanto as viagens diretas, mais comuns a partir de 1624, representam maior perda nas taxas de utilização. Ou seja, as variáveis de taxa de utilização e tempo apresentam curvas distintas. Ou se obtém uma boa taxa de utilização abarrotando os navios, ou se tem tempo curto de viagem transportando quase nada<sup>291</sup>.

Outras variáveis circunstanciais poderiam alterar o preço do transporte, a taxa de avaria e a oferta e procura pelo serviço. A avaria era uma taxa extra destinada a cobrir pequenos gastos adicionais na entrada e saída dos portos. Normalmente ela seguia o preço dos fretes, 10% do preço do transporte de ida e 15% a 22% de volta. As variações circunstanciais do preço na hora de embarcar a mercadoria poderia ser de até 2.000 réis. Costa mostra alguns casos de reclamações por parte dos comerciantes denunciando preços diferenciados em uma mesma embarcação. Essa variação estava dentro da margem de negociação dos 2.000 réis. Talvez, o armador ou o mestre do navio tenha cobrado um valor de frete mais barato para os primeiros fretadores e para os outros, quando percebeu que o navio já estava lotado, cobrado um pouco mais<sup>292</sup>.

O tempo de viagem e a estadia nos portos, teve maior peso no aumento do custo dos transportes do que o próprio preço do produto. Desse modo, Costa adverte a Schwartz sobre os cuidados no uso das series de preços isoladas na análise da economia colonial.

---

<sup>289</sup> Costa, 281.

<sup>290</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*.

<sup>291</sup> Costa.

<sup>292</sup> Costa.

Outra advertência importante é no peso demasiado que se atribui aos eventos políticos para explicar a crise do açúcar<sup>293</sup>.

Ao contrário do que se pensa, o período de tréguas não foi próspero para a economia do transporte, entre 1609-1621 o preço sobe, mas por razões diferentes das apontadas por Schwartz. Se espera que a paz garanta a navegação tranquila, resultando em fretes mais baratos e no estímulo ao aumento da produção. Acontece que a diminuição do risco, diminuiu também a atividade especulativa. Isso significou a redução dos prêmios de arbitragem e os seguros de viagem, porque o regresso do navio era dado como certo. Isso diminui as ganâncias dos armadores e mestres de navio, pois o risco gerava o lucro e a especulação na praça de Lisboa<sup>294</sup>.

Seria então a trégua e não a guerra a razão do aumento do preço do transporte, levando a asfixia do negócio do açúcar entre 1618-23. E argumenta que a recuperação foi rápida, pois já em 1624, o negócio foi tão lucrativo a ponto de cobrir o período de alta sem precedentes do preço do transporte (1624-40)<sup>295</sup>.

Em resumo, observar apenas uma variável, o preço do açúcar, leva à equívocos na análise da economia do transporte. Isso faz com que as pesquisas apontem sempre as mesmas causas para a crise açucareira no seiscentos. São elas as perturbações de ordem política, os prejuízos causados pelas invasões, a culpa da Monarquia pelo agravamento do fisco sob a circulação de produtos com fim de empregar os recursos na manutenção das guerras, os apelos a criação de uma escolta ou frota etc.<sup>296</sup>

Se Schwartz viu no transporte do açúcar um dos grandes males da economia açucareira, que por falta de investimento da coroa levou a crise da atividade no século XVII. Costa acredita que em meio aos problemas enfrentados na navegação, o risco poderia ser coberto com capital estrangeiro, mecanismos de confiabilidade e o advento de inovações que garantiram a eficiência do transporte em determinados períodos.

Não se deve pensar que a guerra interrompeu as ligações comerciais. O comércio e a produção, mesmo em tempos difíceis, não foram reféns do transporte. Pelo contrário, nos períodos de risco foram criados mecanismos de confiabilidade onde as partes envolvidas nas transações estariam asseguradas. Os prestamistas sem dúvida, correram mais riscos e por isso, cercaram-se de toda previsibilidade possível, estipulando o tempo

---

<sup>293</sup> Costa.

<sup>294</sup> Costa.

<sup>295</sup> Costa.

<sup>296</sup> Costa.



de viagem e o valor das multas caso a embarcação atrasasse. Era dele também os custos de escolha ao optar por investir seu capital em um negócio tão imprevisível. O mais curioso é que os mesmos sujeitos que provocaram as perturbações no Atlântico forneceram capital para cobrir os riscos das viagens na condição de investidores. Os holandeses lucraram causando os riscos com o curso, cobrindo os riscos dos contratos mercantis e fretaram os barcos de maior porte<sup>297</sup>.

Os homens envolvidos na navegação, especuladores, comerciantes, mestres de navios, armadores e até mesmo a tripulação, não foram barrados pelas circunstâncias, mas fizeram seu negócio prosperar. E para alcançar os seus interesses contavam com as redes e intermediários que deveriam embarcar seu açúcar nos navios despachados ao reino. Estímulos não faltaram, pois os engenhos baianos seguiram produzindo principalmente após invasão de Pernambuco<sup>298</sup>.

As informações das embarcações com destino ao Brasil poderiam ser encontradas nas tabernas, estalagens e nos cafés no século XVIII. Os comerciantes e armadores se encontravam na “Rua Nova” em Lisboa, para acertar os pormenores da viagem<sup>299</sup>. A figura do “corretor de frete” era central nas negociações, pois ele fechava os contratos. Muitas vezes os contratos eram firmados no calor do momento, em um papel comum e posteriormente levados ao tabelião para serem padronizados.<sup>300</sup>

O espaço fretado dos navios normalmente era de 1/8, que corresponde a cerca de 30 a 36 caixas de açúcar. Os termos do contrato variavam de acordo com: o padrão da viagem, se direta ou indireta; o tempo de estadia em cada porto; a identidade dos envolvidos no contrato, cristão velho ou novo; o peso da carga; o valor das taxas de frete e avaria e por fim, as despesas da tripulação. Sabe-se que um homem do mar consumia por volta de 60 réis diários em alimentação.<sup>301</sup>

Os correspondentes ou procuradores fizeram com que a mercadoria circulasse pelo Atlântico em uma espécie de “circuito paralelo”. Suas redes incorporavam os residentes nas praças de localização estratégica nas rotas do açúcar, essa estratégia garantiu a otimização do tempo, pois quanto mais articulada era a rede, menos tempo os navios demorariam no porto. O funcionamento do grupo dependia dos valores de parceria e igualdade.

---

<sup>297</sup> Costa.

<sup>298</sup> Krause, “Crise ou prosperidade? A Bahia no século XVII”.

<sup>299</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, 251.

<sup>300</sup> Costa, 266.

<sup>301</sup> Costa, 351.

A confiança era a base no negócio da especulação, pois reduzia os custos de incerteza. Alguns membros poderiam ser ligados por laços de parentesco e religião. A operação funcionava assim, um agente expedia a mercadoria ao seu sócio encarregado de recebê-la no entreposto ou no porto final. Estes sujeitos se caracterizavam pela perambulação<sup>302</sup>. Exemplo disso foi o comerciante Diogo de Castro produtor de vinho em Tenerife que se mudou para o Rio de Janeiro para participar do comércio de açúcar com o reino. No porto brasileiro recebia o carregamento de vinho, sem a dificuldade legal que teria caso ainda morasse em Tenerife, e de lá remetia açúcar para Lisboa, contando com a ajuda dos outros membros da rede para fazê-lo chegar ao destino<sup>303</sup>.

Até 1614 um único mercador poderia ter mais de um correspondente no mesmo ponto, essa é uma rede densa, com relações de um para um, significa que o correspondente deveria passar mais tempo na colônia sem a possibilidade de ser substituído por outro intermediário<sup>304</sup>.

Daniel Strum também defendeu a lucratividade no comércio do açúcar mesmo no que considerou um período de crise, entre 1618-24. Sua análise baseada na observação dos prêmios de seguro indica taxas de 25, 40 e até 75%, muito superiores ao teto estabelecido por lei que era de 5%. Para calcular a lucratividade do negócio utilizou como fonte os contratos de ganho e risco, também usados por Eleonor Costa, e as apólices de seguro, onde o primeiro aporta a expectativa dos preços e o segundo os custos com o prêmio de seguro<sup>305</sup>.

As taxas de juros eram calculadas pelos mercadores considerando os riscos e os custos de oportunidade. Os riscos seriam de inadimplência, a escassez de informações, a liquidez, o prazo de retorno do investimento e as incertezas no retorno da embarcação. Por todos esses fatores os contratos de ganho e risco eram preferidos no contexto de imprevisibilidade dos negócios ultramarinos<sup>306</sup>.

As partes envolvidas nesse contrato eram investidores e agentes. O primeiro, geralmente um mercador, emprestava um valor ou bem ao mestre do navio para que realizasse a viagem. De volta a Península o agente reembolsaria o investidor com o valor do empréstimo e mais as taxas fixas acordadas anteriormente. As taxas poderiam mudar

---

<sup>302</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*.

<sup>303</sup> Costa, 272-73.

<sup>304</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*.

<sup>305</sup> Daniel Strum, "A lucratividade do comércio açucareiro e sua composição na década de 1620", in *Ramificações Ultramarinas. Sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso*. (Rio de Janeiro: Mauad Editora, 2017), 25-50.

<sup>306</sup> Strum.

de acordo com a rota. Se a viagem fosse direta, o ganho estaria na redução do tempo e diminuição do custo do transporte como dito acima. Se indireta, o mestre perderia em tempo, mas aumentaria os ganhos de arbitragem com as vendas nos entrepostos<sup>307</sup>.

Ao agente cabia as despesas com a tripulação, a embarcação e os tributos. Já o investidor estava mais exposto com risco de inadimplência por parte do mestre e o risco de perda do navio por acidentes e fenômenos naturais. Ademais, recaiu sob seus ombros o custo de transação, pois coube a ele fiscalizar as ações dos agentes e o de oportunidade, uma vez que poderia ter investido seu capital em um negócio menos arriscado<sup>308</sup>.

Ao longo do século parece que algumas medidas foram tomadas para diminuir os custos de oportunidade do investidor, garantindo-lhe alguma segurança. Os contratos estipulavam o tempo máximo que o agente estaria de posse do capital e o tempo que ele teria para comprar e despachar o açúcar a partir do momento em que chegasse ao destino. Seu encargo não terminava na compra, pois lhe era recomendado despachar o açúcar ao investidor em duas embarcações para evitar o prejuízo em caso de contratempo no mar. O investidor pagava o frete desde que as embarcações tivessem valores iguais<sup>309</sup>.

Segundo autor, os investidores preferiam receber em caixas de açúcar, pois este era comprado a um preço menor nos portos brasileiros e revendido a maiores ganâncias no mercado europeu.<sup>310</sup> Essa ideia reforça a separação clássica entre quem produz e quem vende, onde o lucro maior está no segundo grupo. E embora o autor discorde da crise açucareira no seiscentos, nesse ponto se aproxima das considerações de Schwartz.

Para o autor, as letras de câmbio no mercado europeu apresentavam fluidez, pois poderiam ser recambiadas entre as praças europeias em nome de outros beneficiários. O devedor arcaria com a dívida principal e mais as taxas cobradas de acordo com a praça onde se encontrava a letra<sup>311</sup>. Dessa forma, no mercado circularam os papéis referentes ao capital ou bem investido, sem a necessidade de que a dívida fosse quitada para recuperação do lucro do investidor. A possibilidade de mudar de credor garantia aos investidores a segurança, porque poderiam vender as dívidas para o azar do devedor. O valor dos papéis estava na expectativa do futuro.

Para Pedro Puntoni, a escassez de moedas não foi problema na colônia, mas sim a crescente desvalorização do sistema monetário, principalmente em fins do século XVII.

---

<sup>307</sup> Strum.

<sup>308</sup> Strum.

<sup>309</sup> Strum.

<sup>310</sup> Strum.

<sup>311</sup> Strum.

A causa seria a elevação do valor da moeda sem alteração do peso ou lastro, desvalorizando as que estavam em circulação na colônia. Ainda em 1613, a câmara de Salvador propôs a criação de uma moeda própria, com propósito de evitar as flutuações e a desvalorização das cunhagens anteriores. A moeda teria deixado de fluir dos principais canais que eram a América Hispana, com o declínio da produção de Potosí, e do reino, com a queda das importações dos produtos brasileiros, resultando em déficit na balança comercial. Para ele, que concorda com o antagonismo entre os homens da terra e de negócios, os comerciantes foram responsáveis pelo esgotamento do sistema monetário<sup>312</sup>.

Contudo, a análise de Puntoni mostra que dentro do sistema monetário as transações comerciais foram pagas normalmente com moeda-mercadoria, enquanto o sistema político preferivelmente em moeda-metal, para os soldos, os salários etc. E nos oferece uma boa explicação do primeiro:

“(…) impôs um sistema monetário que, apesar de ancorado na moeda-mercadoria, fazia-se mais presente pelo crédito e o complexo sistema de meios de pagamento, dependente de letras, promessas de pagamentos futuros, anotações – o que constitui uma forma antecipada da predominância da moeda contabilística ou fiduciária.” (PUNTONI, 2012. p.285)

De acordo com Strum, o negócio do açúcar foi lucrativo, proporcional ao custo de oportunidade, típico de uma atividade que não possuía grandes barreiras de entrada. Qualquer comerciante estrangeiro poderia participar do comércio açucareiro entre Portugal e Brasil, direta ou indiretamente por meio de intermediários. O que não acontecia no comércio de pedras preciosas, especiarias, têxtis finos e o tráfico negreiro, atividades que exigiam alto custo de entrada ou custo de arranque. Aos investimentos iniciais somam-se as despesas de proteção, porque as embarcações que transportavam as mercadorias de luxo deveriam ser muito bem equipadas. Além disso, havia medidas restritivas para escolher quem poderia entrar no negócio com objetivo de proteger os investimentos dos envolvidos<sup>313</sup>.

Para o autor as análises feitas até então sobre os rendimentos e despesas do negócio açucareiro, carecem de atenção a aspectos como: os custos de agência, transação, oportunidade e os prêmios de seguro. E atribui a Costa a interpretação desmerecida de

---

<sup>312</sup> Pedro Puntoni, “O ‘Mal do Estado Brasilico’: A Bahia na crise final do século XVII.”, in *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)* =: *Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*, Primeira ed (Juiz de Fora: Editora UFJF ; México, D.F. : Instituto Mora, 2012), 265–99.

<sup>313</sup> Strum, “A lucratividade do comércio açucareiro e sua composição na década de 1620”.

que no período de contração da demanda, 1613 a 1625, “se houvesse lucros, dar-se-iam apenas na reexportação de Portugal ao Norte da Europa.”<sup>314</sup>

Essa interpretação é injusta, pois nos levaria a dois pensamentos equivocados. Primeiro nos leva a pensar que uma rede operaria apenas em uma rota: Portugal-Brasil ou Península-Norte da Europa, por exemplo. Ao passo que seria perfeitamente possível a existência de mercadores atuando em simultâneo em várias rotas. E segundo, a frase exprime um sentido de divisão entre comerciantes e produtores, cujos primeiros seriam os maiores beneficiados. A linha entre esses grupos é mais porosa ou inexistente por vezes.

Os comerciantes muitas vezes tornaram-se senhores de engenho como parte de uma estratégia social de enobrecimento e ganhos seguros. Os ganhos em atividades mercantis foram usados como capital para investir na aquisição de engenhos. Aos poucos os mercadores foram ganhando espaço nas instituições, conselhos e irmandades<sup>315</sup>. No século XVII, possuíam cerca de 10% de representação na câmara de Salvador, no seguinte 40%, sem que os interesses da *açucarocracia* fossem esquecidos, pelo contrário permaneceram dominantes durante todo período<sup>316</sup>. Os senhores tinham interesse em absorver os sujeitos envolvidos no comércio, porque a sociedade colonial ainda era dinâmica e encontrava-se em um período de construção.<sup>317</sup>

Para Costa os comerciantes operam em redes, como dito acima. Um exemplo disso é a existência de agentes estrangeiros que se utilizaram de testas de ferro para participar dos negócios em Portugal. Os 158 correspondentes na Bahia contavam com 253 carregadores, com índice de interação de 1,6, que significa maior grau de interação entre os agentes. Já em Pernambuco o índice é de 1 para 1, assinala a existência de poucos membros, mas de laços duradouros entre eles. Esse dado também explica o motivo de Pernambuco ser o porto de menor tempo de estadia das embarcações, uma vez que

---

<sup>314</sup> STRUM p.29 referindo-se ao capítulo IV do livro de Costa, Freire Leonor. O transporte no Atlântico e a Companhia geral do comércio do Brasil 1580-1663. Vol I.

<sup>315</sup> Stuart B Schwartz, “Brazilian Sugar Planters as Aristocratic Managers. 1550–1825”, in *European Aristocracies and Colonial Elites: Patrimonial Management Strategies and Economic Development, 15th-18th Centuries*, [s.d.], 239.

<sup>316</sup> Thiago Krause, “Uma elite local e o Atlântico: a câmara de Salvador e o comércio marítimo (1630-1730)”, in *Ramificações ultramarinas. Sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso* (Rio de Janeiro: Mauad Editora, 2017), 131–49.

<sup>317</sup> Uma das poucas barreiras para ascensão era ter sangue impuro. Schwartz, “Brazilian Sugar Planters as Aristocratic Managers. 1550–1825”, 239; Krause, “A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista.”, 97.

descarregar e carregar era mais rápido quando se precisava de poucas pessoas para cada operação<sup>318</sup>.

Além disso, as análises que colocam os produtores como antagonistas dos comerciantes, reduzem o produtor a um homem rude que não poderia mudar a sua própria sorte. Como mostrou Sampaio<sup>319</sup>, os produtores encontraram já no século XVII um mercado consumidor local em expansão. E para ampliar suas ganancias apostaram na diversificação da produção como a aguardente<sup>320</sup>, o melado e lançaram-se a outros cultivos como o tabaco. Desta maneira, mesmo no período de baixa do preço no mercado externo, haveria uma demanda regular capaz de sustentar o negócio. Quando se enfatiza os prejuízos do produtor com a subida dos custos fixos de produção, esquecem-se que parte dos seus fornecedores e credores também eram pagos com açúcar.

Um bom exemplo é a cana cativa. Os lavradores endividados com os senhores de engenho eram obrigados a abastecer o mesmo engenho até que a dívida fosse saldada, não importava se tivesse outras propostas mais lucrativas. Em troca, o lavrador recebia em açúcar. Um único engenho poderia contar com até 4 fornecedores<sup>321</sup>. Sem o produto as outras produções enfrentariam dificuldades, e não apenas pelo engenho ser o mercado consumidor, mas porque o açúcar circulou como moeda de pagamento para adquirir produtos ou saldar dívidas.

Até mesmo os credores individuais, normalmente estrangeiros, que emprestavam valores as irmandades aceitavam o pagamento em açúcar, mas abaixo do preço vendido no mercado no período da safra. Sem dúvida, o açúcar impactou as produções de matéria prima, agropecuária e inclusive o fumo, pois para torná-lo mais agradável utilizavam o melado para adocicá-lo.<sup>322</sup>

As produções estariam integradas ao fabrico do açúcar no espaço do recôncavo, sem que com isso se diga que eram subsidiárias de um único produto, porque seria o mesmo que acreditar na existência de uma grande lavoura canavieira. É importante deixar claro que os produtores se reajustavam as eventuais mudanças econômicas.

Com base na descrição de Gabriel Soares de Souza, Tiago Gil, mostrou que os canaviais e as lavouras de cana se concentravam na parte norte do recôncavo, em Matoim,

---

<sup>318</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*.

<sup>319</sup> Sampaio, “Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional”.

<sup>320</sup> Krause discute que a cachaça contribuiu para a redução no preço da mão de obra africana, devido ao seu baixo custo de produção e por seus benefícios como maior durabilidade.

<sup>321</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

<sup>322</sup> Schwartz, 179.

Passé e Mataripe, outros poucos dispersos pelo rio Paraguaçu e Jaguaripe. A coexistência entre canaviais e engenhos facilitava o transporte da cana até as moendas.<sup>323</sup> As olarias e as zonas produtoras de lenha exigiam condições naturais distintas da canaveira e por isso, eram distantes uma das outras. A produção dos gêneros alimentícios esteve dispersa, algumas na Ilha de Itaparica e no rio Paraguaçu. Assim como a criação de gado localizada entre o engenho de Sergipe e a Foz do Paraguaçu<sup>324</sup>. A pecuária, regularizada no alvará régio de fins do seiscentos, foi limitada a certas áreas com objetivo de proteger as regiões produtoras de alimentos<sup>325</sup>. Já os pescados eram do rio de Pirajá e do oeste da Ilha de Itaparica. Essa divisão regional da produção mostra não só a integração de vários pontos do recôncavo, como também a organização e eficácia do transporte entre as regiões produtoras e o centro da cidade<sup>326</sup>.

Por término, sobre o debate da economia baiana do século XVII, para Schwartz a grande lavoura baiana apresentou lucratividade até início do século XVIII, momento em que reuniu condições ideais para desenvolver-se. No princípio os colonos poderiam ampliar suas taxas de retorno, graças as concessões de sesmarias e a exploração da mão de obra indígena. Posteriormente, a possibilidade de acumular diminuiu, pois só a terra representaria 50% do investimento inicial.

E para azar dos senhores que chegaram atrasados à fatura, parte do investimento era destinado a aquisição de material como cana, lenha, com arado, moendas, tachos, panelas de cobre e animais, responsáveis por gerar a força motriz das moendas. Sem contar no custo de aquisição e manutenção da mão de obra africana. Era necessário alimentação, tecidos, medicamentos e até a especialização dos cativos caso ocupassem postos como o mestre de açúcar.<sup>327</sup> Seriam necessários no mínimo, 3 anos de trabalho para recuperar o investimento realizado em um escravo adulto.

---

<sup>323</sup> Tiago Gil, “O império marítimo Baiano: Uma cartografia da produção na obra de Gabriel Soares de Souza (1587)”, in *O retorno dos mapas. Sistemas de informação geográfica em História*. (Porto Alegre: Ladeira Livros, 2016), 200–221.

<sup>324</sup> Gil.

<sup>325</sup> Maria Yedda Leite Linhares, “Pecuária, alimentos e sistemas agrários no Brasil (séculos XVII e XVIII)” 1, nº 2 (1996): 132–50.

<sup>326</sup> Gil, “O império marítimo Baiano: Uma cartografia da produção na obra de Gabriel Soares de Souza (1587)”.

<sup>327</sup> Essa função poderia ser desempenhada por trabalhadores livres remunerados ou investir na capacitação de escravos que deveriam desenvolver certas habilidades. “Um bom mestre de açúcar capaz de controlar e prever a maneira como as diferentes atividades se coadunariam, dominando pela inteligência e destreza as diferentes partes do processo, era essencial para o sucesso.” Schwartz, “O nordeste açucareiro no Brasil colonial”, 354.

A taxa de retorno de um engenho estaria entre 5% a 10%, considerada alta, embora pudesse apresentar variações caso a caso. De todo modo, a lucratividade do senhor dependia dos recursos disponíveis em seu próprio engenho, se havia disponibilidade de lenha ou espaço para o plantio de cana. E alguns até souberam prosperar nos momentos de aperto, referindo-se ao caso do engenho Sergipe<sup>328</sup>.

Para o autor, a crise não foi tão catastrófica quanto as interpretações de abundância fizeram parecer. E critica Furtado a quem responsabilizou por inflar os dados sobre o lucro da produção, apontando taxas de retorno de até 80%. E insistiu que durante o século XVII a economia baiana sofreu o declínio no preço e até mesmo na produção, todavia com pequenos períodos de recuperação e esperança<sup>329</sup>.

E aponta que um dos erros dos pesquisadores é acreditar nas promissoras cifras dos engenhos administrados por religiosos. Essa imagem de prosperidade tem respaldo também nas descrições de cronistas como Fernão Cardim que descrevem o luxo em que viviam os senhores de engenho, os banquetes e festas de casamento<sup>330</sup>.

Novos estudos interpretam o período como próspero para a empreitada açucareira. Strum viu na década de 1620 lucro no comércio entre Portugal e Brasil, alinhando-se as análises mais clássicas como a de Furtado. Costa baseando-se nas taxas de transporte defendeu o vigor dessa economia mesmo no período que considerou de retração 1618-25. Na mesma linha, Krause mostrou o crescimento do setor através de indícios como o aumento do número de engenhos, a tendência de crescimento da população, com o incremento do tráfico e sobretudo, com o valor do dízimo arrecadado na Bahia. Já Sampaio escolheu o conceito *economia com mercado* de Polanyi para explicar por que não se pode compreender a sociedade colonial a partir apenas do preço.

### **Uma empreitada doce**

A indústria açucareira cresceu a partir de 1570, muito em função da política de submissão da população indígena e concessões de terras firmadas no governo de Mem de Sá (1557-72). Nesse período havia 60 engenhos em funcionamento no Brasil, 18 deles na

---

<sup>328</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

<sup>329</sup> Schwartz; Schwartz, “O Nordeste açucareiro no Brasil colonial”.

<sup>330</sup> Schwartz, “Brazilian Sugar Planters as Aristocratic Managers. 1550–1825”, 240.



Bahia. Quinze anos depois eram 120, 36 deles no recôncavo.<sup>331</sup> Para 1629 esse número quase triplicou, cerca de 346<sup>332</sup>.

Em 1610 o volume total de açúcar produzido no litoral brasileiro era de 10 mil toneladas anuais.<sup>333</sup> Passou de 15 a 22 mil toneladas em 1620. E para fins do século, 1689, era de 18.500 mil toneladas. Nesse mesmo período, só a Bahia foi responsável por 51 toneladas.

Como dito acima (*tópico I*), o investimento, os custos de produção e manutenção de um engenho eram elevados. Em Schwartz a terra representava a metade do investimento inicial<sup>334</sup>. Em Romano a terra Americana por si só não teria muito valor, e observou essa tendência nos casos da Colômbia, Peru e Guatemala.

Segundo ele, é necessário observar algumas condições para calcular o preço da terra, dentre elas a localização, pois “la proximidad a caminos que unen la propiedad con un centro de consumo”<sup>335</sup>. E explica as que agregam valor ao solo.

Em seguida el suelo (...), pero también, y principalmente, la casa del amo y su mobiliário, la capilla y su ordenamentación, los esclavos, las construcciones que cumplen una función (ingenios, almacenes, silos, etc), los plantíos existentes (sin olvidar que su valor varía con relación a la edad: en general un maguey pulquero de 14 o 15 años ya no vale nada), las existencias, los animales de trabajo y de crianza (su valor cambia también con la edad). (ROMANO, 1993. p.76)

E ainda acrescenta outras variáveis ao cálculo do preço, como o período da safra e a existência ou não de um *stock* no ato da compra. Em análise do caso peruano, no século XVII, o solo vazio poderia valer 25%. Esse valor aumentaria para 45% em casos de mudanças e incrementos em infraestrutura como irrigação etc. Poderia sofrer alterações de acordo com o tipo de cultura e o ciclo reprodutivo das plantas existentes na propriedade. As terras peruanas mais caras cultivavam uvas, o tabaco, trigo e milho. Na Guatemala uma fazenda açucareira não valia mais que 400 pesos, enquanto a sua colheita estava avaliada em 500 pesos<sup>336</sup>.

---

<sup>331</sup> Segundo Costa, um engenho real, poderia produzir de 40 a 50 arrobas por dia, enquanto o de tração animal 35 arrobas. Costa, Cap. III.

<sup>332</sup> Schwartz, “O Nordeste açucareiro no Brasil colonial”, 339–40.

<sup>333</sup> Schwartz, apoiando-se nos dados citados por Antonil a quem considera uma fonte mais fiel.

<sup>334</sup> Schwartz, “O nordeste açucareiro no Brasil colonial”.

<sup>335</sup> Romano, *Coyunturas opuestas*, 76.

<sup>336</sup> Romano, 77.

No caso baiano, em meados do século XVII, não havia terras disponíveis no recôncavo e a única maneira de adquiri-la era por meio de compra. Os engenhos hipotecados para o pagamento das dívidas, os que foram à leilão, eram vendidos a um preço muito abaixo do normal quando o pagamento era realizado em moeda e a vista. Isso aconteceu porque muitos credores não poderiam mais esperar para recuperar seus investimentos. Os menos impacientes poderiam receber as parcelas em açúcar no período das safras. Dessa maneira, era possível montar um engenho aplicando apenas um terço do capital necessário, contando com o financiamento de investidores<sup>337</sup>. Para fins do seiscentos um engenho custava entre 18 e 20 contos de reis, com a mão de obra inclusa e 15 mil sem.<sup>338</sup> Em 1692, Schwartz conta que na Bahia um juiz Antônio Rodriguez vendeu um engenho avaliado em 18 contos de réis por apenas 8 contos, devido a exigência do pagamento em dinheiro<sup>339</sup>.

Os custos com mão de obra especializada representavam 15% a 13% do orçamento anual. No primeiro momento eram usados homens livres nas funções de mestre de açúcar, o ajudante do mestre e o tacheiro, pagos por temporada. No século XVII, visando diminuir as despesas, empregavam escravos, livres mulatos e forros<sup>340</sup>.

Embora seja difícil o cálculo do lucro, visto que a rentabilidade deveria ser calculada a partir das receitas e despesas anuais, e normalmente na contabilidade os administradores não separavam o capital corrente daquilo que era capital de investimento, fala-se em um retorno de até 20% em fins do século XVI, e de 5% a 10% no XVII<sup>341</sup>.

Aparentemente, as transações na colônia foram pagas com bens de capital na maioria das vezes. No entanto, em algumas ocasiões, os produtores baianos recebiam em prata corrente peruana através do comércio com o rio da Prata.<sup>342</sup>

Com a fundação do porto de Buenos Aires em 1580, os navios vindos da Espanha foram contemplados com uma rota mais eficiente<sup>343</sup> para atingir o complexo peruano,

---

<sup>337</sup> Schwartz, “O nordeste açucareiro no Brasil colonial”, 368.

<sup>338</sup> Em *Segredos internos*, Schwartz cita os dados de Flory entre 1684-1725.

<sup>339</sup> Schwartz, *Segredos internos*, 183.

<sup>340</sup> Schwartz, “Brazilian Sugar Planters as Aristocratic Managers. 1550–1825”, 243.

<sup>341</sup> Schwartz, 241.

<sup>342</sup> Helena Trindade de Sá, “Comércio e fiscalidade As alfândegas da América lusa durante a União Ibérica (ca.1580-ca.1640)”, *Comércio e fiscalidade As alfândegas da América lusa durante a União Ibérica (ca.1580-ca.1640)*, nº 13 (2017): 49–71.

<sup>343</sup> No capítulo 2 mencionamos o percurso oficial das frotas e galeões saídos de Sevilha durante o século XVII. A rota que a autora se refere é a de *Tierra Firme* destinada a realizar as feiras no istmo nos portos de Portobelo, Nombre de Dios e Cartagena das Índias. De Cartagena seguiam pelo interior do continente até o Peru. No entanto é possível acrescentar que nem toda mercadoria que chegou a Potosí veio da rota oficial. Algumas embarcações cruzavam o istmo e realizavam o percurso pelo Pacífico, legal e ilegalmente. Com isso queremos dizer que a existência da rota do rio da Prata, cujo entreposto era o porto do Rio de Janeiro,

entravam pelo porto do Rio de Janeiro de onde alcançavam o rio da Prata e Tucumã. Os navios chegavam aos portos brasileiros carregados de patacas de quatro e de oito reales de prata que poderia ser lavrada, em grãos, em pinhas e até em pó.<sup>344</sup> Além disso, traziam nos porões carne, sebo e trigo. Esse carregamento era trocado por viveres básicos e produtos de luxo. A Bahia foi o segundo destino das embarcações dos comerciantes peruleiros quando o Rio de Janeiro não supria as demandas. As transações eram realizadas diretamente entre os mestres dos navios e os comerciantes baianos<sup>345</sup>.

A oferta de crédito foi fundamental para o desenvolvimento da indústria açucareira. Até o século XVI, o capital oferecido a crédito vinha de investidores estrangeiros, flamengos, italianos e da metrópole. No século seguinte havia duas formas de obtê-los, através das instituições e dos credores ou investidores individuais. Os mais poderosos da colônia poderiam negociar o crédito diretamente com os investidores da praça de Amsterdam, mas na maioria dos casos o financiamento parece ter vindo dos comerciantes locais. As principais instituições da Bahia eram as irmandades, a Ordem terceira do Carmo, a de São Francisco, o convento de Santa Clara do Desterro, das Carmelitas descalças e a principal a Misericórdia. Essa última foi responsável sozinha por mais de um quarto do crédito concedido entre 1680-1715<sup>346</sup>. Os comerciantes baianos estavam mais concentrados na Ordem terceira dos Carmelitas, enquanto a elite da terra preferia a de São Francisco<sup>347</sup>.

Alguns mutuários eram pessoas abastardas como membros do conselho e confrades da Misericórdia. O status garantia melhores condições de pagamento e prazos mais dilatados, aos tomadores de baixo risco ou de prestígio. Os senhores e lavradores representavam cerca de 41% dos tomadores e os comerciantes 21%. O setor açucareiro recebeu 52% do crédito concedido contra 22% do capital destinado aos comerciantes. O maior número de empréstimos realizados por essa instituição era de pequenos

---

não necessariamente foi concorrente da antiga rota que tinha Cartagena como entreposto, visto que a crise Cartagenera só aconteceu em fins do século XVII. Isso indica que essas rotas não eram concorrentes, mas sim paralelas. E muito provavelmente, os mesmos comerciantes que operavam em uma operavam também nas outras.

<sup>344</sup> Schwartz cita a estimativa da coroa no ano de 1605, diz que chegavam por ano cerca de 500 mil cruzados em moedas e barras de prata de Potosí. “O Nordeste açucareiro no Brasil colonial” p.367.

<sup>345</sup> Krause, “A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista.”, 34; Trindade de Sá, “Comércio e fiscalidade As alfândegas da América lusa durante a União Ibérica (ca.1580-ca.1640)”.

<sup>346</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

<sup>347</sup> Carlos Guilherme Mota, Adriana Lopez, e Alberto da Costa e Silva, *História do Brasil: uma interpretação*, 4a Edição (São Paulo: Editora 34, 2015), 226.

proprietários urbanos, mas o maior valor emprestado foi, certamente, destinado ao setor açucareiro<sup>348</sup>.

De modo geral, o prazo oferecido pelas instituições era maior do que o cedido pelos investidores individuais de 1 a 2 anos. O mutuário deveria pagar juros de 6,25% sob a quantidade principal tomada de empréstimo enquanto não quitasse a dívida. Esse foi o teto estabelecido de acordo com leis de usura da Igreja. Os valores tomados variavam de 400-800 mil réis, e a instituição registrou a finalidade do empréstimo. Em troca os mutuários deixavam suas propriedades hipotecadas como garantia. Para fins do século XVII, a Misericórdia possuía 171 contratos de empréstimos, dos quais foram dados como garantia 25 engenhos e 42 fazendas de cana. Os investidores particulares poderiam aumentar suas taxas de lucro exigindo o pagamento em caixas de açúcar da safra seguinte a um preço abaixo do mercado, estratégia para aumentar o seu lucro<sup>349</sup>.

Os inadimplentes poderiam ter suas propriedades confiscadas. Uma vez confiscada seriam levadas a pregão público. Apesar disso, muitas regras foram criadas visando impedir o cumprimento da hipoteca entre 1663-1723. Os senhores pediam para que na execução das hipotecas parciais não fossem levados os equipamentos e traquitanas, mas sim os caixotes de açúcar, porque de outro modo não poderiam produzir. E mesmo assim houve restrições, como a provisão de 1612 autorizando “os empreendedores a arrestar somente metade da produção anual de um engenho e dois terços da de um lavrador.”<sup>350</sup> E se o credor finalmente conseguisse recuperar seu capital, o proprietário ainda poderia recorrer ao tribunal. Essas medidas mostram que o setor açucareiro foi um grupo coeso e bem articulado na defesa dos próprios interesses e manutenção dos privilégios.

Em síntese, o capital investido na empreitada do açúcar não era apenas mercantil, parte dele veio das instituições que recebiam dinheiro de doações testamentárias dos seus membros em troca de missas em favor de suas almas no além-vida. O ingresso poderia ser no valor pago pela entrada das jovens nos conventos ou a administração de herança dos órfãos. As doações poderiam ser feitas em propriedade, em espécie ou até mesmo em dívidas. Cabia as irmandades transformarem os bens em rendimentos através dos juros. Desse modo, as instituições devolviam o capital que havia saído de circulação com a geração anterior para o tempo presente.

---

<sup>348</sup> Schwartz, *Segredos internos*.

<sup>349</sup> Schwartz, 179.

<sup>350</sup> Schwartz, 171.

A acumulação através da ocupação de postos públicos estratégicos foi outra maneira de angariar recursos para investir na compra dos engenhos, principalmente na província do Rio de Janeiro<sup>351</sup>. Em geral, os mecanismos de crédito revelam a autonomia e vitalidade da economia colonial frente a metrópole<sup>352</sup>.

Os senhores de engenho também eram prestamistas, uma vez que precisavam do suprimento da cana para produção do açúcar. Aproximadamente, 7% do capital era oferecido por senhores.<sup>353</sup> A estratégia, como dito acima, era oferecer crédito aos lavradores para mantê-los cativos a suas moedas. No entanto, como nem sempre dispunham de moedas, realizavam os empréstimos em equipamentos, escravos e terras.

Além da produção do açúcar, outras atividades foram empreendidas durante os momentos de estagnação das importações do açúcar. O tabaco foi uma atividade com poucas barreiras de entrada pelo baixo custo do investimento. O principal custo foi a mão de obra especializada, enroladores e pisadores, embora estes pudessem ser trabalhadores temporários<sup>354</sup>.

A colheita poderia ser realizada até duas vezes por ano. Os produtores eram gente de origem diversificada, desde grandes plantadores que mantinham laços com a elite da terra até lavradores de roça, imigrantes e comerciantes pequenos. No caso dos abastados, a produção poderia ser combinada a pecuária, pois o estrume foi usado como fertilizante do fumo. Parte destes viam na produção a oportunidade de diversificar o investimento outros uma forma de sobreviver. Havia produtores arrendatários de terras que pagavam aos proprietários com parte da produção<sup>355</sup>.

## **A questão fiscal**

Para Luiz Antônio Silva Araujo a administração fiscal na Bahia passou por dois momentos, o primeiro de flexibilização entre os séculos XVI-XVII e o segundo de centralidade régia, a partir da década de 1720. O primeiro é marcado pela autonomia das

---

<sup>351</sup> Schwartz, “O Nordeste açucareiro no Brasil colonial”.

<sup>352</sup> Sampaio, “Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional”.

<sup>353</sup> Schwartz citando as estimativas de Flory em Segredos internos, p. 183.

<sup>354</sup> Sampaio, “Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional”.

<sup>355</sup> Sampaio, 397.

câmaras municipais na criação e administração dos tributos, embora dependessem da autorização régia<sup>356</sup>.

Até 1607 a fiscalidade do Império português dependia da arrecadação do Estado da Índia, enquanto o Estado do Brasil representava apenas 4,7% do total dos ingressos. No mesmo ano a arrecadação do estanco do pau brasil foi de 17.000 pesos, enquanto a do dízimo de 131.250 pesos. Até então a balança entre gasto e ingresso estaria equilibrada e o estanco do pau brasil “casi al completo, constituía uma remesa líquida.”<sup>357</sup> A administração colonial se baseava em um sistema de compensação, não interessava o rendimento de cada colônia em si, mas o valor arrecadado por todas elas juntas, porque o desequilíbrio de uma seria compensado por outra<sup>358</sup>.

Os comerciantes participavam desse negócio de duas maneiras, como arrematadores dos contratos do dízimo ou proprietários do monopólio de um determinado produto, estanco de sal, pau brasil, do reino de Angola etc. Eles arrecadavam os valores em produtos e os convertiam em moedas, visto que a coroa recebia o pagamento apenas em espécie. A outra parte era destinada a manutenção das infantarias e hospitais, admitindo o pagamento em fardas e outros produtos. Esse foi o caso do contrato do Reino de Angola, arrematado em 1675 por Diogo Fonseca Henriques e Joseph Ardivicus, no valor de 18:100\$000 réis anuais e mais 1.000 cruzados para o Hospital Real de Todos os Santos<sup>359</sup>.

Na primeira metade do século XVII, a tendência dos tributos foi de alta devido a pressões e gastos militares. A necessidade gerou novas fontes de tributação, no caso baiano o estanco da pesca de baleias desde 1616 e o de sal em 1632.<sup>360</sup>

Assim, a guerra por excelência foi um gerador de tributos e/ou agravamento de outros.<sup>361</sup> Para cobrir as despesas com a segurança da capital do Estado do Brasil, em 1631, eram necessários cerca de 33 contos de réis anuais para o pagamento dos 2.000

---

<sup>356</sup> Luiz Antônio Silva Araujo, “Contratos, comércio e fiscalidade na América Portuguesa (1641-1730)”, in *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX) =: Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*, Primeira edição (Juiz de Fora: Editora UFJF ; México, D.F. : Instituto Mora, 2012), 249–63.

<sup>357</sup> Angelo Alves Carrara, “Costos y beneficios de una colonia: introducción a la fiscalidad colonial del Estado de Brasil, 1607–1808”, *Investigaciones de Historia Económica* 6, nº 16 (fevereiro de 2010): 21, [https://doi.org/10.1016/S1698-6989\(10\)70033-3](https://doi.org/10.1016/S1698-6989(10)70033-3).

<sup>358</sup> Carrara, “Costos y beneficios de una colonia”.

<sup>359</sup> Araujo, “Contratos, comércio e fiscalidade na América Portuguesa (1641-1730)”.

<sup>360</sup> Carrara, “Costos y beneficios de una colonia”.

<sup>361</sup> Angelo Alves Carrara e Ernest Sánchez Santiró, orgs., *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX) =: Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*, Primera edición (Juiz de Fora: Editora UFJF ; México, D.F. : Instituto Mora, 2012).

homens do presídio; em 1642, 38 contos que equivalia entre 15-20% da produção açucareira<sup>362</sup>.

O período de flexibilização dos impostos, no contexto das guerras contra os Holandeses, foi marcado pela distribuição desigual da carga tributária na sociedade baiana. Essa desigualdade datava pelo menos desde 1615, com a isenção de dez anos do pagamento de impostos dos engenhos até as concessões feitas as ordens religiosas, irmandades, tenentes, capitães e seus familiares na década de 1640. Francisco Soares de Abreu (1629-32), provedor-mor do erário régio, reclamava a ausência de registros de receitas e despesas nos livros fiscais. No caso da tributação extraordinária o cenário era ainda mais impreciso, as freguesias pagavam quando e quanto podiam. Em 1647, a listagem dos contribuintes estava em defasagem. Segundo Wolfgang Lenk, a política de “suavização dos impostos” levada a cabo pelas câmaras, era uma forma da coroa livrar-se dos conflitos dos grupos sociais locais.<sup>363</sup>

A situação do fisco se agravou na década de 1650 com a criação da Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649). O monopólio e o frete encareceram o preço dos produtos, diminuindo sua circulação, como aconteceu no caso do vinho. Além disso, a imposição dos vinhos era um dos suportes de arrecadação da câmara. De modo que, quando o comércio do produto caiu, a câmara perdeu em arrecadação. A situação era crítica, uma guerra em curso que demandava mais recursos do fisco; o imposto da vintena que recaía sob os menos favorecidos e a queda na arrecadação da imposição dos vinhos.<sup>364</sup>

Para resolver a situação a câmara votou pelo fim do imposto da vintena, incrementando a taxação na imposição de vinho para compensar.<sup>365</sup> Medida esta que pareceu mais justa, visto que tributar a circulação atingiria a todos os colonos. A estratégia desafogaria os colonos do peso de dois tributos (a imposição dos vinhos e a vintena), mas os levou a reduzir o consumo dos bens importados. Tal medida foi revogada pelo rei, que reiterou a proibição da venda da cachaça vista como concorrente dos vinhos.<sup>366</sup> O

---

<sup>362</sup> Wolfgang Lenk, “Fiscalidade e administração fazendária na Bahia durante a guerra holandesa”, *História Econômica & História de Empresas* 13, nº 2 (10 de julho de 2012), <https://doi.org/10.29182/hehe.v13i2.66>.

<sup>363</sup> Lenk.

<sup>364</sup> Lenk.

<sup>365</sup> O tributo da imposição de vinhos sobe de 4\$000 para 13\$000, com a condição de que todas as pipas que atrasassem no porto fossem registradas pela câmara. Lenk, Wolfgang. Sem página.

<sup>366</sup> “A primeira frota havia reduzido o comércio de vinho a 1.500 pipas; com a segunda, estava estrangulado a não mais que 500.” Lenk, Wolfgang. sem página.

conselho ultramarino ficou ao lado da Câmara, pois viu a decisão como uma medida para suavizar o cobro do fisco, necessária para acalmar a população.<sup>367</sup>

Na mesma década, a Câmara assume a responsabilidade por manter a infantaria, antes atribuição da Real Fazenda. Em troca, teria o direito de arrecadar tributos da alçada da Real Fazenda, como o estanco do sal e o direito de embarque do açúcar no porto de Salvador. O erário real manteve seu direito sobre os dízimos e a renda da pesca da baleia. Tal incumbência obrigou a câmara a garantir as provisões de viveres ao presídio da cidade, fechando acordos com Cauru, Boiapeba e Camamu. Nessas negociações a câmara passou a fixar o preço dos produtos e do frete até a cidade de Salvador.<sup>368</sup>

O dízimo também financiou os gastos militares, embora não fosse tributo propriamente dito, mas um direito eclesiástico sob tutela do rei. E baseando-se em uma carta de Gaspar de Brito Freire, Araujo aponta que o rendimento total da Bahia, no ano de 1643 foi de 165\$485 cruzados. Destes, 38% eram dos direitos e tributos.<sup>369</sup>

A arrecadação da Bahia na década de 1640 provinha:

“(…) dízimo; donativo dos vinhos (administrado pela câmara de Salvador); direito de dois reais por caixa de açúcar que vai para o reino (que no século XVIII incidia também sobre o tabaco e o algodão); direito da aguardente e garapa (cobrado e arrecadado pela câmara de Salvador; pesca das baleias; dízima da Chancelaria (décima parte sobre os valores das ações judiciais); meias anatas (incidente sobre os que possuíam cargos régios, equivalente à metade do recebido anualmente); terças do Conselho (incidente sobre os rendimentos da câmara); vintena dos açúcares e ofícios (vigésima parte das rendas dos vassalos e paga, majoritariamente, em espécie).” (ARAUJO, 2012. p.252).

No Estado do Brasil, a arrecadação mais expressiva da Real Fazenda foi com o dízimo. O açúcar baiano transformou a capitania na maior contribuinte, com tendência a alta durante todo seiscentos, exceto nos anos de 1623-24. Entre 1619-22 chegou a 83.750 pesos, no ano seguinte caiu para 47.500 e em 1626-27 foram 111.718, embora nesses dois anos os gastos tenham excedido os ingressos. A situação de desequilíbrio perduraria até a década de 1650, data da expulsão dos Holandeses do nordeste. Mesmo diante dessa situação, coube a Bahia no ano de 1662, pagar a maior parte dos 100.000 pesos do Donativo de Paz da Holanda e o dote da rainha da Inglaterra. A distribuição considerava

---

<sup>367</sup> Lenk, “Fiscalidade e administração fazendária na Bahia durante a guerra holandesa”.

<sup>368</sup> Lenk.

<sup>369</sup> Araujo, “Contratos, comércio e fiscalidade na América Portuguesa (1641-1730)”.



o rendimento médio de cada província, o que indica certa vitalidade da economia baiana.<sup>370</sup>

Ao contrário do que pensava Schwartz<sup>371</sup>, os recursos se mantinham na colônia até a década de 1720, administrados pelo poder local autônomo nos assuntos de segurança. Tal autonomia era fruto das dificuldades econômicas e fragilidade política do período da restauração, onde a coroa lusa necessitava negociar ou abrir concessões aos súditos no que diz respeito as formas de pagamento. Segundo Araujo, a Coroa precisava mais que nunca do capital mercantil para financiar seus gastos bélicos. O capital mercantil articulou a colônia com o mercado europeu, financiou os gastos da Real Fazenda e ainda ofereceu crédito aos produtores de açúcar.<sup>372</sup>

A partir da década de 1720 a coroa passou a centralizar no Conselho Ultramarino os recursos fiscais antes administrados pela Câmara. A descoberta do ouro em Minas Gerais contribuiu para a centralização, pois a arrematação deveria ser feita por lusitanos. Nesse momento, os arremates seriam em ouro, não mais em mercadorias.<sup>373</sup> Outras mudanças foram implementadas como a criação do imposto de aduana ou almoxarifado, uma taxa de 10% sob do valor do produto importado.<sup>374</sup>

Aos poucos a capitania do Rio de Janeiro ganhou mais importância nos assuntos fiscais, e uma das hipóteses lançadas por Ângelo Carrara é a de imigração dos produtores do Norte para o sudeste durante os períodos das invasões. Ainda que o Rio de Janeiro cobrisse a queda da arrecadação baiana em fins do século, a arrecadação total do Estado do Brasil era baixa se comparada ao Peru ou a Nova Espanha<sup>375</sup>, guardada as devidas proporções visto que havia muitas diferenças demográficas e econômicas. A *caja real* do México arcou sozinha com o financiamento da proteção de todo o caribe entre 1609-1648, sobretudo os principais presídios como, San Agustín de la Florida, La Habana, Santo

---

<sup>370</sup> Carrara, “Costos y beneficios de una colonia”.

<sup>371</sup> O autor defende em Segredos internos que a arrecadação do tributo deveria ter sido reinvestida nas colônias para garantir a prosperidade da empresa do açúcar.

<sup>372</sup> Araujo, “Contratos, comércio e fiscalidade na América Portuguesa (1641-1730)”.

<sup>373</sup> Araujo.

<sup>374</sup> Na Bahia, entre 1695-97, a importação do vinho levantou 12.083 pesos anuais. E em 1698, subiu para 15.000 pesos. Carrara, p. 30.

<sup>375</sup> O rendimento fiscal do Brasil foi cerca de 200.000 pesos; Nova Espanha de 3.722.076; e o Vice-Reino do Peru 2.249.024 pesos. Carrara p.29

Domingo e Porto Rico.<sup>376</sup> Enquanto a arrecadação fiscal no Brasil foi ampliada após a descoberta do ouro em 1696.<sup>377</sup>

Assim como na América Lusa, a carga tributária não fez a vida do colono na Nova Espanha fácil. No caso do México houve três fases de reforma fiscal para atender as necessidades da segurança no século XVII, a primeira e a segunda no contexto da Guerra dos Trinta anos (1618-48) e a terceira em 1668.

O primeiro grande desafio foi arrecadar fundos para o custeio da “União das Armas”. Para levantar o valor necessário<sup>378</sup> a arrecadação foi dividida entre o *cabildo* da cidade do México, responsável por 38,6%, e os outros 61,4% de taxas cobradas por todo vice-reino. Em 1626 houve o incremento das *alcabalas*, imposto sob o valor de produtos em circulação, que passou de 2% para 4%. O estanco dos naipes também sofreu aumento e passou a custar 6 reales.

Em 1636, o vice-rei implementou novas formas de financiamento, combinando taxas internas e externas, sob os tecidos, os incrementos sob os naipes e o almoxarifado.<sup>379</sup> E mesmo assim o déficit permaneceu devido as despesas de criação e manutenção da Armada de Barlovento em 1635.<sup>380</sup> E com a intensificação do contrabando tais produtos nem sempre pagavam impostos, gerando a necessidade de uma nova reforma fiscal.

E passados apenas dois anos da última reforma, as *alcabalas* subiram outra vez de 4% para 6%. Em 1668 a busca por novas fontes de arrecadação continuou, com a criação da “renta del pulque”, uma contribuição indireta sob a entrada e a venda da bebida alcoólica. A taxa de 12 reales por carga poderia variar de acordo com a região, pois os grandes e médios centros urbanos pagavam 8 reales por carga.

---

<sup>376</sup> Reichert calculou que durante o período de paz (1621-1648), o total das remessas enviadas pela caja do México foi de 2.215.472 pesos, para o pagamento dos soldos dos oficiais e soldados. Enquanto no período da Guerra dos Trinta Anos (1622-35) o situado subiu para 3.075.764 pesos. Rafal Reichert, “Entre la paz e la guerra, el gasto militar novohispano en la región del Gran Caribe (1609-1648)” (Juiz de Fora: Editora UFJF ; México, D.F. : Instituto Mora, 2012), 63.

<sup>377</sup> Carrara, “Costos y beneficios de una colonia”.

<sup>378</sup> O valor total que deveria ser pago anualmente durante 15 anos, era de 600.000 pesos. Coube a Nova Espanha pagar 42% e o restante, 58% o Peru. A distribuição obedecia a capacidade econômica de cada vice-reino. Santiró, “La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)”, 73.

<sup>379</sup> 2% de incremento da taxa de almoxarifado; 2 pesos por peça de pano comum e 4 por tecidos finos; os baralhos de naipes sobem para 6 reales. Santiró, 74.

<sup>380</sup> A Cidade do México cabia levantar um terço do valor total para o custeio da Armada. O resto seria pago pelas outras praças caribenhas beneficiadas, além dos 200.000 pesos da Coroa. Carrara e Sánchez Santiró, *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)* =.

## Negócios da terra, negócios do mar

Em carta dirigida ao Rei, no ano de 1640, um funcionário real contava as últimas notícias sobre o nordeste brasileiro. A carta saída do porto de Salvador em 22 de janeiro, na Caravela de Domingos Viana, tinha três assuntos importantes: as irregularidades no comércio, a fraude no fisco e a guerra contra os holandeses. Logo no início informava que as embarcações da frota de Vossa Majestade precisaram de reparos nos mastros, decorrente dos danos sofridos na última viagem, que havia sido longa e com muitas paradas em outros portos. E que as abasteceu com provisões que durariam os três meses da viagem de retorno. Justificou também as poucas cargas de açúcar nos porões dos navios despachados para o reino, pois a terra estaria infértil pela seca prolongada que obrigou os engenhos a operarem com pouca cana.<sup>381</sup>

E deu conta de Don Lope de Hores que com um patacho zarpou rumo as Índias de Castela sem ao menos esperar a escolta armada. E faltando muito pouco para chegar à baía de Salvador, foi capturado por holandeses que o prenderam por 10 ou 12 dias. E notificou a presença de 8 barcos holandeses que espreitavam a costa nordestina para proteger Pernambuco, encarregados de saquear as embarcações que cruzassem seu caminho.<sup>382</sup>

Seja como for, parece que Don Lope conseguiu atracar com suas mercadorias na Bahia, mas não sem ouvir as histórias do esplendor dos inimigos sobre a destruição dos barcos pequenos dos engenhos e de como haviam quebrado o contrato do dízimo daqueles senhores. As mercadorias trazidas eram variadas, dentre elas grande número de cativos não mencionados, sem licença, burlando os direitos da Real Fazenda. O dito foi pego pelo provedor-mor e mandado de volta ao reino para acertar as contas.<sup>383</sup>

Na mesma carta denuncia um tal Francisco, escrivão do almoxarifado, envolvido no desvio do estanco do sal. Este teria recebido ao todo “120 e tantos” alqueires de sal e ainda 1.000 patacas ou 320\$000 réis. O oficial vendeu 12 alqueires ao preço de 4 ou 5 patacas (1\$280 a 1\$600 réis), quando a ordem real eram 12 alqueires por 1 pataca (320 réis). Se Francisco tivesse vendido os alqueires pelo menor preço, colocaria no bolso cerca de 9\$600 réis e pagaria apenas 3\$200 réis a fazenda do rei, ou seja, um lucro 4 vezes maior para o enriquecimento próprio. Não foi sem razão que o autor da carta o acusa de

---

<sup>381</sup> Arquivo histórico ultramarino. Brasil - Bahia. AHU\_ACL\_CU\_005, Cx.1, D. 32.

<sup>382</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx.1, D. 32.

<sup>383</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx.1, D. 32.

viciado e sem princípios, pois antes de servir ao rei sua fazenda pessoal era de 100 cruzados (40\$000 réis). O dito foi preso com sequestro de bens, mas os 120 alqueires de sal foram considerados perdidos pela receita baiana.<sup>384</sup>

E acrescenta que na ocasião da chegada do sal no porto de Salvador, os comerciantes particulares pressionaram-no para que o vendesse, mas ele preferiu seguir as orientações reais de dividi-lo em partes iguais. Não temos mais informações sobre a divisão, porque o documento está incompleto, mas parece que a ordem era dividir o produto entre as províncias para que cada uma delas obtivesse recursos com a sua venda e dessa maneira financiasse os gastos com a segurança. Como podemos observar a venda do sal, pelo menos em 1640, estava nas mãos das autoridades reais e não dos negociantes.<sup>385</sup> Segundo Mauricio Abreu, no início do seiscentos o sal foi administrado pela coroa, depois passou a responsabilidade dos contratantes e permaneceu assim até 1676.<sup>386</sup>

E preocupado com a Guerra, o redator da carta confessa ter enviado socorro na embarcação do piloto Manuel Rodriguez, as bandas de Pernambuco para abastecer os envolvidos na luta, mas sem a certidão do escrivão da fazenda. E por lhe parecer uma atitude obscura da sua parte, enviava nessa correspondência a relação dos produtos, 1.900 alqueires de farinha da terra, 240 alqueires de sal, 8 caixotes com 113 queijos flamengos e 22 pipas de vinho da Ilha da Madeira.<sup>387</sup>

A Bahia foi um entreposto do sal e só nos anos de 1640 e 1648 despachou um total de 260 alqueires, dos quais 20 foram vendidos à 6\$400 réis. No mesmo ano o porto recebeu um volume não declarado de Cochin, parte do domínio português no Estado da Índia.<sup>388</sup> O sal foi um dos primeiros monopólios do reino estabelecido na década 1630. Os colonos foram obrigados a comprá-lo de Aveiro e Setúbal, mesmo que houvesse abundância na costa brasileira, no Rio Grande e em Cabo Frio. As imposições escassearam o produto e obrigaram os colonos a recorrerem ao abastecimento clandestino Inter colonial. Para coibir o abastecimento alternativo, o sal foi impedido de chegar ao Rio de Janeiro, porque uma vez na cidade era remetido a outras capitânias.<sup>389</sup>

---

<sup>384</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx.1, D. 32.

<sup>385</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx.1, D. 32.

<sup>386</sup> Maurício de A. Abreu, *Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)* (Rio de Janeiro, RJ: Andrea Jakobsson Estúdio : Rio Prefeitura, 2010), 374.

<sup>387</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, Cx.1, D. 32.

<sup>388</sup> Conselho ultramarino Brasil-Bahia. Parecer: AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.31. Cartas: AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.32 e AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.78

<sup>389</sup> Abreu, *Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*, 375.

O estanco da pesca da baleia, prática permitida oficialmente em 1602, também esteve a cargo dos comerciantes particulares desde início, mediante a condição de abastecer todo recôncavo com o óleo antes de exportá-lo ao reino. O primeiro contrato terminou 12 anos mais tarde quando retornou para as mãos dos oficiais reais. Segundo a base de dados dessa pesquisa<sup>390</sup>, uma licença para pesca da baleia, pelo período de 3 anos, rendeu a Real Fazenda 1.000 cruzados ou 400\$000 réis em 1655.

Pouco se fala sobre a produção do óleo, exceto pelo testamento de 1656, do arrendatário do contrato Vicente de Aristondo, na cidade do Rio de Janeiro, em que deixou:

“(…) três caldeiras de cozer azeite, um caldeirão de breu, dois caldeirões de cozinha, 602 tachos, três cabestrantes com suas mesas e barras, duas amarras de linho com que se viravam as baleias, além de muitos outros instrumentos. Em suas diversas atividades trabalhavam 26 escravos homens – mulatos, crioulos e africanos – e 10 mulheres, além de três crianças.” (ABREU, vol. 2. 2010 p.378)

A partir do inventário dos bens de Aristondo supomos que o negócio do azeite de peixe não era para qualquer interessado. A maior parte dos arrematantes eram senhores de engenho na condição de proprietários ou testas de ferro de outros negociantes.<sup>391</sup> Em termos de investimento essa atividade poderia ser comparada a aquisição de um engenho contendo 30 escravos, que entre 1684 e 1725, custava 20 contos de réis.<sup>392</sup>

Não é surpresa que o contrato tenha um preço elevado se pensarmos na importância do óleo, indispensável para iluminação, conservação de alimentos e até mesmo na confecção de sabão. Mas não dispomos de informações suficientes para comparar os custos de produção do óleo com os do açúcar. Talvez a produção açucareira oferecesse mais riscos, porque dependia de fatores externos, como o clima, o transporte, a geopolítica, a disponibilidade de matéria prima, as flutuações dos preços da mão de obra etc. Uma carta de 1655, informava que o frete de cada caixa de açúcar custava 4 vinténs (80 réis), e teria pagado 900 vinténs ou 18\$000 réis de frete para embarcar sua produção.<sup>393</sup>

Talvez a pesca representava uma atividade regular, onde um único animal poderia fornecer matéria prima para muitos meses. Sem contar o mercado consumidor interno que

---

<sup>390</sup> Encontramos alguns registros de entrada e saída de mercadorias do porto de Salvador nos anos de 1611, 1623, 1633, 1636, 1640, 1641, 1643, 1647, 1648 e 1655. Em documentos do Conselho ultramarino Brasil-Bahia. São Cartas, requerimentos, consultas, provisões, pareceres, autos etc.

<sup>391</sup> Abreu, *Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*, 379.

<sup>392</sup> Schwartz, *Segredos internos*, 185.

<sup>393</sup> Calculamos que foram 225 caixas. AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.91

diminuía a dependência dos fretes externos. Sabemos que no ano de 1640, 80 cargas<sup>394</sup> de açúcar foram vendidas a 1.520\$000 réis<sup>395</sup>, mas não sabemos a quanto foi vendido o óleo de peixe para estabelecer comparações da lucratividade. Nesse caso, mesmo que o mar representasse maior lucro e menor risco, a terra oferecia status e poder.

### Movimentações no porto de Salvador

Nas fontes consultadas, entre os anos de 1611 a 1655, os produtos que chegaram e saíram do porto de Salvador foram: pau brasil, açúcar, farinha da terra, sal, vacas, vinho, peixe e queijo. Dentre eles os de maior volume foram o pau brasil e a farinha da terra, que supomos ser a farinha de mandioca, como mostra a tabela a seguir.

**Tabela 1:** Volume dos produtos importados e exportados da Bahia

Produto	Volume total importação	Volume total exportação	Volume total	Tipo volume
Açúcar <sup>396</sup>		4820	4820	arrobas
Farinha da terra <sup>397</sup>		24683,632	24683,632	quilos
Pau Brasil <sup>398</sup>	104343,552	333546,8544	437890,4064	quilos
Peixe <sup>399</sup>		88,128	88,128	quilos
Queijo Flamengo <sup>400</sup>		113	113	unidades
Sal <sup>401</sup>		3336,84	3336,84	quilos
Vacas <sup>402</sup>		42	42	arrobas
Vinho <sup>403</sup>	5288,4	9695,4	14983,8	litros

<sup>394</sup> 1 carga de açúcar eram cerca de 4 a 5 arrobas. Angelo Alves Carrara, “Introdução”, in *Minas e Currais: Produção rural e mercado interno em Minas Gerais. 1674-1807* (Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007), 13–75.

<sup>395</sup> Conselho ultramarino Brasil-Bahia. Carta: AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.32

<sup>396</sup> Fonte Açúcar: conselho ultramarino Brasil-Bahia. AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.37/AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.42/AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.91/AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.32.

<sup>397</sup> Farinha da terra. Conselho ultramarino Brasil-Bahia. AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D. 20/AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.32/ AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.78

<sup>398</sup> Pau Brasil: conselho ultramarino Brasil-Bahia. AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.2/ AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.37/ AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.73/ AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.78/

<sup>399</sup> conselho ultramarino Brasil-Bahia. AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.78.

<sup>400</sup> Peixe: AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.32.

<sup>401</sup> Sal: AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.31/AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.32/AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.78.

<sup>402</sup> Vacas: AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.78

<sup>403</sup> Vinho: AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D. 20/AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.32

É provável o volume de pau brasil importado do Rio Grande (Norte)<sup>404</sup> tenha feito escala em Salvador e na primeira oportunidade remetido a península. O preço de um carregamento saído do porto em 1648, contendo 123.379,2 quilos, era 350 réis por cada 4 arrobas<sup>405</sup>, um total de 798\$000 réis.<sup>406</sup> Do Rio Grande até a Bahia, o preço do frete era de 80 réis por 4 arrobas.<sup>407</sup> Geralmente se pensa que o pau brasil entrou em declínio e foi sucedido pelo ciclo do açúcar ao longo do seiscentos, mas os dados mostram a vigência dessa cultura pelo menos até 1648.

A farinha da terra exportada ao que tudo indica era de produção local. As fontes revelam apenas o destino de 13844,16 quilos enviados para Pernambuco em 1640.<sup>408</sup> O único registro de importação é do ano 1636, um volume não informado comprado das Ilhas Abalua<sup>409</sup>, que acreditamos ser no Rio de Janeiro. Uma carta datada de 1648, registra a venda de 105 alqueires de farinha por 22\$400 réis, 160 réis por alqueire<sup>410</sup>, embora a conta não feche se fizermos os cálculos.

Os dados de exportação da farinha mais uma vez estão em desacordo com a historiografia que descreveu os severos períodos de carestia de alimentos no recôncavo. Se a fartura não foi a regra, pelo menos nesse pequeno espaço de tempo fome não houve, pois a população encontrava-se abastecida ao ponto de exportar o produto. O volume exportado pode indicar vitalidade da agricultura que mesmo consumindo 44 quilos de farinha anuais, apenas na área industrial do recôncavo<sup>411</sup>, ainda exportou 24.683,632 quilos em três anos 1636, 1640 e 1648.

O terceiro item em volume foi o vinho importado das Ilhas Abalua e exportado para Pernambuco<sup>412</sup>. Não há possibilidade de o vinho ter sido importado com a finalidade de abastecer o vizinho Pernambuco, uma vez que 4 anos separam as operações de importação e exportação. De todo modo, o vinho e o trigo eram considerados artigos de distinção social na colônia, e seu consumo pode ser interpretado como mais um indício

---

<sup>404</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.2/AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.37/ AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.73 E AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.78

<sup>405</sup> 4 arrobas = 58,752 quilos, fonte: Luis Lisanti, *Negócios coloniais : uma correspondência comercial do século XVIII*, vol. Vol.1, 5 volumes vols. (Brasília : Ministério da Fazenda, 1973).

<sup>406</sup> Originalmente eram 350 réis por quintal. (Quintal = 4 arrobas). Mantivemos os valores totais conforme os números encontrados no documento. Se calcularmos o valor total através da informação de pôr quanto foi vendido cada quintal, é possível que cheguemos a um valor total distinto daquele citado pela fonte.

<sup>407</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.78

<sup>408</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.32.

<sup>409</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D. 20

<sup>410</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.78

<sup>411</sup> Linhares, "Pecuária, alimentos e sistemas agrários no Brasil (séculos XVII e XVIII)".

<sup>412</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D. 20

de prosperidade desse período. Os queijos e os 3.080,16 quilos de sal foram para o socorro de Pernambuco.<sup>413</sup> Enquanto as vacas foram vendidas a 21\$504 réis e os peixes a 120 réis, embora não saibamos o destino de ambos.<sup>414</sup>

Do açúcar conhecemos as informações de 4.500 arrobas, embarcados em 1655 para o reino, pagando um total de 18\$000 réis<sup>415</sup> no frete das 255 caixas<sup>416</sup>, ou seja, 20 réis por caixa. As outras 320 arrobas, saídas de Salvador em 1640, não sabemos o destino. Outras duas viagens foram feitas no mesmo ano de 1641, uma por Marcos Fernandes Monsanto<sup>417</sup> e a outra pelo mestre Leonardo Afonso Facarra<sup>418</sup>, cujos volumes não foram informados pela fonte.

O mapa a seguir representa os fluxos de entrada e saída das mercadorias na Baía de Todos-os-Santos, dos quais conhecemos o destino. Nele também foram inclusos os artigos de navegação encontrados nas fontes. Em seguida, a tabela informa os produtos que não conhecemos o destino.

---

<sup>413</sup> Os queijos: AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.32 e o sal AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.32

<sup>414</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.78

<sup>415</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.91

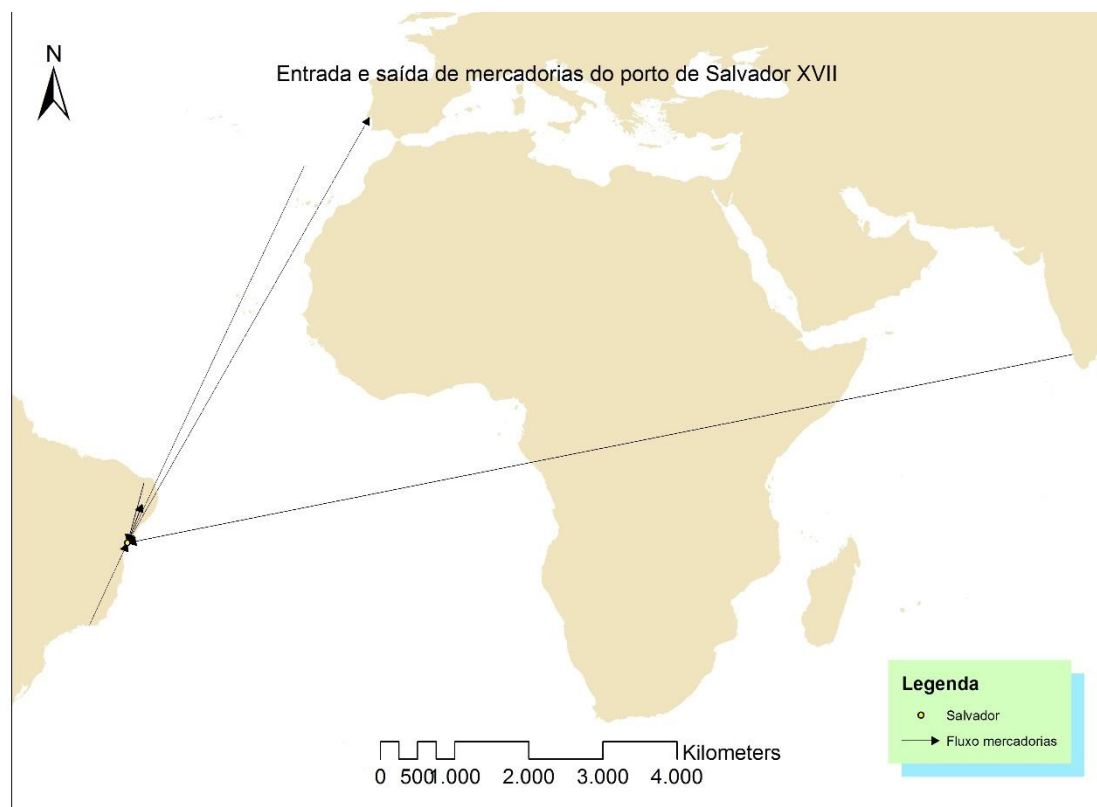
<sup>416</sup> Costa mostrou que as caixas de açúcar variaram de peso ao longo do seiscentos. Entre 1615 a 1617 pesavam entre 10 e 12 arrobas. Depois de 1617 de 15 a 18 arrobas. E na década de 1630, cerca de 20 arrobas. Ver em Costa, Leonor. Capítulo III.

<sup>417</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.42

<sup>418</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.37



**Mapa 2 :** Entrada e saída de mercadorias do porto de Salvador



Fonte: Banco de dados próprio<sup>419</sup>

**Tabela 2:** Exportações da Bahia que não sabemos o destino

Data inicial	Origem produto	Volume produto	Tipo de volume	Tipo de produto	Valor inicial	Tipo moeda
1640	Bahia	320	arobas	Açúcar		
1647	Bahia	3525,12	quilos	Pau brasil		
1648	Bahia	14	pipas	Água usada em reparos	1500	reis
1648	Bahia	18	arobas	Cabos	2560	reis
1648	Bahia	765,072	quilos	Farinha da terra	22400	reis
1648	Bahia	5140	quilos	Farinha da terra	11000	reis
1648	Bahia	4934,4	quilos	Farinha da terra	10000	reis
1648	Bahia			Graxa para navio	2000	reis
1648	Bahia	163036,8	quilos	Pau brasil		
1648	Bahia	123379,2	quilos	Pau brasil	798000	reis
1648	Bahia	256,68	quilos	Peixe	120	reis

<sup>419</sup> O banco de dados foi criado a partir das fontes do arquivo histórico ultramarino Brasil-Bahia, avulsos (005\_BA\_AV), no período que compreende esta investigação entre os anos de 1610-1680. AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.37;42;91;21;20;44;17;78;2;73;31;32;10.

1648	Bahia	3080,16	quilos	Sal	6400	reis
1648	Bahia	4	arobas	Vaca	2048	reis
1648	Bahia	38	arobas	Vaca	19456	reis

Fonte: Banco de dados próprio

## Embarcações e artigos para a navegação

Encontramos algumas informações de embarcações e produtos voltados para navegação desembarcados no porto de Salvador entre as décadas 1630-40. O comércio livre se utilizou de vários tipos de embarcações dependendo das demandas do período em questão. No comércio entre Portugal e Brasil as mais comuns foram as caravelas, naus, patachos e urcas. As naus tornam-se obrigatórias a partir da instauração do monopólio. As caravelas foram muito usadas no início do seiscentos, o que tornou o frete das mercadorias mais barato, pois o custo inicial de construção era baixo, embora sua capacidade de armazenamento também.

Na década de 1620, as rápidas caravelas foram substituídas pelas embarcações de porte maior, as naus. Um parecer de 1640 dava conta de uma nau inglesa pilotada por Manuel Rodriguez que teria atracado na Bahia, pesando 500 toneladas, carregada com 34 peças de artilharia<sup>420</sup>, essa embarcação poderia ter a finalidade de socorrer os portugueses na luta ou simplesmente transportar o açúcar até Lisboa de maneira segura.

As embarcações pequenas, caravelas e patachos espanhóis, poderiam escoar cerca de 200 caixas de açúcar. Em outro parecer, o oficial régio Marquês Montalvão, informou que um patacho chegado da Índia em 1640 pesando 40 toneladas, com a finalidade de sanar o ataque Holandes no litoral, valia cerca de 22.000 escudos<sup>421</sup> ou 35\$200 réis.<sup>422</sup> Como podemos observar, um patacho ou galeoncete como o chamavam os portugueses, teria quase o mesmo valor de um engenho nesse mesmo período.

As embarcações de grande porte tinham capacidade para transportar até 400 caixas de açúcar por navio, como as naus, galeões e urcas. As urcas eram de origem alemã e Holandesa, por isso tiveram seu acesso as rotas do açúcar controlado pela alfândega portuguesa.<sup>423</sup> Um mestre de Lisboa, no ano de 1600, cobrou pelo frete de sua urca de 260 toneladas, 4\$000 réis a tonelada no trajeto de ida para Olinda e 11\$600 réis no de volta.<sup>424</sup>

<sup>420</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.31

<sup>421</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.31

<sup>422</sup> Escudo = 1600 réis Lisanti, *Negócios coloniais: uma correspondência comercial do século XVIII*, Vol.1:95.

<sup>423</sup> Limitadas a 20 urcas por ano, que seriam 200 toneladas cada, capazes de transportar um total de 8.000 toneladas de açúcar. Costa, cap III.

<sup>424</sup> Costa, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*.

O que não sabemos é se houve subutilização do espaço, pois no caso de ter fretado todo porão o mestre arrecadaria o total de 1.040\$000 réis na viagem de ida e 3.016\$000 na de volta.

Segundo o mesmo parecer de 1640, citado acima, chegaram da Ásia mais duas urcas e um galeão de 600 toneladas<sup>425</sup> No ano de 1636, encontramos uma encomenda da Bahia de um galeão que deveria pesar pelo menos 100 toneladas, exigências do comprador.<sup>426</sup> E em um requerimento de 1623, pedia-se nada menos que 41 embarcações sem especificação alguma para atender as demandas da sociedade baiana.<sup>427</sup>

Aparentemente, tanto as embarcações como os artigos de navegação, usados ou apenas requeridos, atendiam ao mesmo propósito de expulsar a ameaça neerlandesa da costa brasileira. Observamos a mesma tendência nos produtos desembarcados no porto entre as décadas 1630-40, conforme mostra a tabela a seguir.

**Tabela 3.** Os fluxos de entrada e saída dos artigos de navegação na Bahia.

Data	Origem	Destino produto	Volume	Tipo de volume	Tipo de produto	Valor inicial	Tipo moeda
1633	Inglaterra	Bahia	10	peças	artilharia		
1633	Inglaterra	Bahia	40	peças	gomelis		
1640	Índia	Bahia		peças de bronze	artilharia		
1643	Lisboa	Bahia	42	ferros	ferros de marcar		
1643	Lisboa	Bahia	28	ferros	ferros de marcar		
1648	Bahia		14	pipas	pipas de água para conserto	1500	reis
1648	Santa Cruz	Bahia	8	aros	aros	2560	reis
1648	Bahia		18	arrobas	cabos	2560	reis
1648	Bahia			graxa	graxa para navio	2000	reis

Fonte: Banco de dados próprio

<sup>425</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.31

<sup>426</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D. 21

<sup>427</sup> AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D. 10

## Conclusão

De acordo com os novos estudos a economia baiana do século XVII, sobretudo a partir da década de 1620, não se encontrava em crise como afirmam pesquisas baseadas nos preços do mercado externo. Os riscos, a guerra, os custos e até os produtores concorrentes não foram empecilho para quem buscou lucrar com a empreitada doce. Os riscos tiveram um preço e movimentaram um mercado de especuladores estrangeiros. Também é sabido que nem mesmo o período de alta nos preços dos fretes foi capaz de diminuir o crescimento da economia baiana, o que pode ser observado nos valores arrecadados dos dízimos, no aumento do número de engenhos, no volume da produção e no crescimento do mercado consumidor interno.

Aqueles que atribuíram a moeda um lugar central, se esqueceram de que a sociedade do Antigo Regime foi uma economia com mercado, como definiu Sampaio usando Polanyi. As transações e até mesmo a oferta de crédito estavam mais pautadas nas safras de açúcar que na moeda. Como visto em Puntoni, a moeda sofreu tamanha desvalorização a ponto de os próprios colonos propuseram a criação de uma moeda local. A escassez do minério parece ter sido sanada apenas em fins do mesmo século com o descobrimento do ouro nas Minas Gerais, responsável por mudar todo sistema fiscal que assumiu tendências mais centralizadoras.

Já as colheitas só não foram mais aguardadas que as chuvas, pois fizeram circular desde os gêneros de primeira necessidade até as matérias-primas que seriam reinvestidas na próxima safra. Com elas se pagavam os comerciantes da colônia e os da Europa. E por isso, pode ser considerado um mercado de esperança, pois o estímulo de quem compra e quem recebe é baseado no que ainda virá.

E na última parte observamos para Bahia aquilo que foi descrito por Ernest Sánchez Santiró, no caso Hispano, que os gastos militares sobrecarregam o fisco e geram problemas no consumo. A hipótese é de que todas embarcações e os produtos de navegação encontrados no porto, entre 1630-40, atendiam ao imperativo de Guerra. O que conseqüentemente agravou as taxações sob o açúcar, expressos nas queixas da Câmara, observados por Krause. Por outro lado, não houve registro de importação de outros gêneros e tampouco produtos de luxo, que aponta a substituição ou redução dessas importações. Os dados de importação que dispomos são de produtos de primeira necessidade ou aparatos de guerra.

E por último, dos produtos analisados, podemos concluir que embora uma parte pessimista da historiografia destaque as crises de fome no recôncavo, o que encontramos nessas datas esparsas é uma produção significativa de farinha e mais alguns poucos peixes e vacas. O mais importante nesse dado não é o volume em si, mas a possibilidade de que pelo menos, nesses anos, os moradores do recôncavo foram abastecidos e ainda conseguiram enviar socorro ao vizinho Pernambuco.

## Considerações finais

A economia em muito impactou as relações sociais desenvolvidas nos portos de Cartagena das Índias e Salvador durante o seiscentos. Se a grande propriedade e o tráfico foram complementares no recôncavo, com áreas prósperas e solo ideal para o cultivo da cana de açúcar, Cartagena aproveitou sua localização para converter-se em um dos maiores portos negreiros da América do Sul.

No recôncavo os engenhos e canaviais indicaram as terras mais apropriadas para o açúcar, a pecuária ou a agricultura. A grande lavoura concebeu características próprias de uma sociedade colonial que mesclou valores e concepções medievais reinóis, a honra, o patriarcado e o corporativismo, as experiências sem paralelo como a expansão da escravidão. No trópico, os colonos aprenderam a conviver com a permeabilidade nos círculos do poder por pessoas de origem humilde, impuros de sangue, cujas fortunas poderiam ser do comércio.

A busca pelo status e legitimação, enquanto membros de famílias tradicionais locais, deu espaço as estratégias de formalização dos laços e alianças verticais por meio de casamentos e batismos. Do desejo de ascensão não escapou nem mesmo a senzala, que passou a enxergar os nascimentos como uma oportunidade de vincular-se ao mundo dos livres para subir na hierarquia.

Se em Salvador a grande propriedade contribuiu para moldar as relações sociais, em Cartagena o comércio e o tráfico eram as aspirações dos sujeitos que mesmo depois de enriquecerem não investiram em status local. A propriedade servia para atender as necessidades da trata negreira. A população local buscou participar direta ou indiretamente no negócio. Um simples mercador poderia arrendar sua própria casa para um traficante usá-la como galpão. Um criador de galinhas poderia vendê-las aos cirurgiões responsáveis por curar os africanos enfermos. O *cabildo* tinha necessidade de arrematar um volume significativo de cabeças de gado para abastecer a população local que crescia durante as celebrações das feiras, no desembarque dos escravos e dos estrangeiros de passo para o Peru.

As incertezas e alternâncias criaram grupos desprendidos da terra. Sem a terra dificilmente faria sentido a existência de estratégias de ascensão, pois subir nessa sociedade significa se mover, mudar-se, entrar em contato com tudo aquilo que vem de fora, ter olhos e ouvidos nas ilhas atlânticas e ter tido a experiência de viver em outras regiões seja do império espanhol ou português.

Aparentemente, os comerciantes estrangeiros, que poderiam ser considerados a elite local, não desenvolveram uma estratégia unificada para os enlances e nascimentos. A única razão foi supostamente o interesse no dote. No que diz respeito aos herdeiros, observamos com o caso dos Gramajo que nem mesmo se pensava no porvir, pois não tinha filhos biológicos para administrar os negócios e chamar o sobrinho a América mais pareceu uma solução emergencial. Da lista dos estrangeiros casados em Cartagena, de 1630, apenas 13 de 65 tiveram filhos. As concepções dos grupos dominantes foram muito distintas de Salvador para Cartagena.

Os vínculos com a região do Caribe e sobretudo o comércio Transatlântico garantiram a prosperidade de Cartagena, sem que a cidade desse as costas para o interior de Nova Granada, que durante o período investigado nesta pesquisa, a abasteceu com gêneros alimentícios e cumpriu suas obrigações com o fisco. No recôncavo baiano encontramos a mesma autonomia econômica. A indústria açucareira se vinculou ao comércio de longa distância e ao mesmo tempo manteve suas bases produtivas, de tal modo que o volume de açúcar se manteve alto mesmo nos períodos de crise. Um indício dessa autonomia seria a proteção do mercado interno que menos dependia das flutuações da moeda e mais das trocas baseadas em safras futuras, que garantiam a circulação dos produtos e bens necessários tanto para o consumo quanto para a próxima colheita.

Ambas cidades concentraram a produção de fumo. E por coincidência ou não, nessas praças o produto representava uma segunda opção da atividade principal, uma alternativa nos momentos de crise. Provavelmente, em Cartagena, quem se ocupou da trata negreira necessitou do fumo para as negociações na Guiné ou em Angola. Em Salvador, o fumo e a cachaça foram produtos indispensáveis no porão dos navios que seguiam para África.

Além disso, se pensarmos que o financiamento da guerra e a necessidade de proteção perpassaram todo seiscentos, concluiremos que grande parte da arrecadação fiscal foi retida na América. A manutenção dos soldados, o medo das rebeliões dos militares com soldo atrasado, os gastos com escoltas e a construção das fortificações exigiram recursos dos potentados locais que se ofereceram de bom grado para defender as cidades. Assim como ocorreu com Jorge Fernández Gramajo ou Valentim de Lemos Pereira, que requereu em 1638, uma mercê pelos serviços prestados na restauração da Bahia. Certamente, em Cartagena esse apoio representava a cooptação das autoridades locais para que fizessem vistas grossas as irregularidades nos negócios dos cristãos novos.

E por caminhos diferentes, ambas se tornaram a porta de acesso da prata na região dos Andes. Muitos sujeitos se instalaram em Cartagena para participar do comércio entre África, Panamá e Peru. Poderiam ser desde tenderos até traficantes. Enquanto no recôncavo eles operavam em colaboração com outros agentes instalados na região platina. Em troca os portos forneciam produtos manufaturados, gêneros alimentícios e sobretudo, escravos, como no caso de Cartagena.

Neste trabalho, descobrimos que Cartagena das Índias e Salvador no século XVII, não se encontravam isoladas no espaço, mas sim conectadas, e por isso, buscamos compreender suas interações e interligações. A ação das redes de comerciantes extrapolou os limites dessas fronteiras para o espaço global, ou pelo menos Atlântico. Entender a economia portuária dessas cidades coloniais como integradas local, regional e até mundialmente, e ao mesmo tempo levantar a possibilidade de um vínculo direto entre elas, esse foi o exercício que tentamos realizar aqui.



## Fontes e referências

### Fontes primárias

*Conselho ultramarino.* Fundo Brasil- Bahia diversos.

Assunto *requerimento.* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D. 10.

Assunto *requerimento.* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D. 17.

Assunto *consulta.* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D. 20.

Assunto *provisão.* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D. 21.

Assunto *parecer.* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.31.

Assunto *carta.* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.32.

Assunto *auto.* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.37.

Assunto *escrito.* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.42.

Assunto *carta.* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.44.

Assunto *carta:* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.73.

Assunto *carta:* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.78.

Assunto *carta:* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.91.

Assunto *conhecimento:* AHU\_ACL\_CU\_005, CX.1, D.2

### *Archivo General de la Nacion:*

Assunto: *arremate.* Fundo: *abastos.* Tomo 1. Fólios: 1-50.

Assunto: *arremate.* Fundo: *abastos.* Tomo: 4. Fólios: 538-544

Assunto: *arremate.* Fundo: *abastos.* Tomo:11. Fólios: 1-91.

Assunto: *arremate, contrabando e suborno.* Fundo: *abastos.* Tomo:11. Fólios: 487-589.

Assunto: *contrabando.* Fundo: *alcabalas.* Tomo: 14 Fólios: 545-584.

Assunto: *contrabando.* Fundo: *aduanas.* Tomo: 5. Fólios: 213-299.

Assunto: *contrabando.* Fundo: *aduanas.* Tomo: 16. Fólios: 1-230.

Assunto: *pagamento da Armada de Barlovento.* Fundo: *aduanas.* Tomo:11. Fólios: 667-786.

Assunto: *contrabando.* Fundo: *aduanas.* Tomo: 17. Fólios: 427-463.

Assunto: *contrabando.* Fundo: *aduanas.* Tomo:18. Fólios: 356-437.

Assunto: *venda.* Fundo: *Real Hacienda.* Tomo: 23. Fólios: 221-241.

Assunto: *venda.* Fundo: *Real Hacienda.* Tomo: 21. Fólios: 491-499.

SPLENDIANI, Anna María; BOHÓRQUEZ, José Enrique Sánchez e SALAZAR, Emma Cecilia Luque. Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660. 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997.

FRANÇA, Eduardo de Oliveira; SIQUEIRA, Sônia (Org.). Segunda Visitação do Santo Ofício às partes do Brasil pelo Inquisidor e Visitador Marcos Teixeira. Livro das Confissões e Ratificações da Bahia, 1618-1620, *Anais do Museu Paulista*, v. XVII, 1963.

Livro das denúncias de 1618 de 1587. *Arquivo Nacional Torre do Tombo*. Livro 800.

GARCIA, Rodolfo. Segunda visitação do Santo Ofício às partes do Brasil Denúncias da Bahia 1618. *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. 49, 1927.

## **Referências**

Abreu, Maurício de A. *Geografia histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro, RJ: Andrea Jakobsson Estúdio : Rio Prefeitura, 2010.

Almeida, Carla Maria Carvalho, e Mônica Ribeiro Oliveira. “Conquista do Centro-sul: fundação da colônia de Sacramento e ‘achamento’ das Minas”. In *História Colonial*, 1º ed, 2:267–334. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

Araque, Henry Leonardo Acosta. “Nueva Ámsterdam y Cartagena de Indias. Judíos Emancipados y Cristianos Nuevos en busca de un Nuevo Porvenir. Una aproximación Histórica”. Trabalho de conclusão, Universidad Distrital Francisco José de Caldas, 2016.

Araujo, Luiz Antônio Silva. “Contratos, comércio e fiscalidade na América Portuguesa (1641-1730)”. In *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX) =: Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*, Primeira edição., 249–63. Juiz de Fora: Editora UFJF ; México, D.F. : Instituto Mora, 2012.

Assadourian, Carlos Sempat. *El sistema de la economía colonial: el mercado interior, regiones y espacio económico*. 1a ed. Serie Historia. México, D.F: Editorial Nueva Imagen, 1983.

Carrara, Angelo Alves. “Costos y beneficios de una colonia: introducción a la fiscalidad colonial del Estado de Brasil, 1607–1808”. *Investigaciones de Historia*

- Económica* 6, nº 16 (fevereiro de 2010): 13–42. [https://doi.org/10.1016/S1698-6989\(10\)70033-3](https://doi.org/10.1016/S1698-6989(10)70033-3).
- . “Introdução”. In *Minas e Currais: Produção rural e mercado interno em Minas Gerais. 1674-1807*, 13–75. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2007.
- Carrara, Angelo Alves, e Ernest Sánchez Santiró, orgs. *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX) =: Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*. Primera edición. Juiz de Fora: Editora UFJF ; México, D.F. : Instituto Mora, 2012.
- Castillo Mathieu, Nicolas del. *La llave de las Indias*. Bogotá: Planeta, 1997.
- Colmenares, Germán. *Historia económica y social de Colombia*. 5. ed. Biblioteca Germán Colmenares. Santafé de Bogotá: TM, 1997.
- Costa, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. 2 vols. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002.
- Cunha, Mafalda Soares. “A Europa que atravessa o Atlântico (1500-1625)”. In *O Brasil Colonial*, 271–314. Rio de Janeiro, RJ: Civilização Brasileira, 2014.
- Daza Villar, Vladimir. *Los marqueses de Santa Coa: una historia económica del Caribe colombiano, 1750-1810*. 1. ed. Colección Cuadernos coloniales 14. Bogotá, D.C: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2009.
- Elliott, John H. “A Espanha e a América nos séculos XVI-XVII”. In *História da América Latina*, organizado por Leslie Bethell, 2<sup>a</sup>, 2:283–337. São Paulo, SP, Brasil; [Brasília, Brazil: EDUSP : Imprensa Oficial ; Fundação Alexandre de Gusmão, 2012.
- Gil, Tiago. “O império marítimo Baiano: Uma cartografia da produção na obra de Gabriel Soares de Souza (1587)”. In *O retorno dos mapas. Sistemas de informação geográfica em História.*, 200–221. Porto Alegre: Ladeira Livros, 2016.
- Krause, Thiago. “A Formação de uma Nobreza Ultramarina: Coroa e elites locais na Bahia seiscentista.” UFRJ, 2015.
- . “Crise ou prosperidade? A Bahia no século XVII”. In *Estudos em História Colonial: a Bahia de Todos os Santos e outros espaços luso-americanos.*, 71–97. Feira de Santana: Editora da Universidade Estadual de Feira de Santana, 2018.
- . “Uma elite local e o Atlântico: a câmara de Salvador e o comércio marítimo (1630-1730)”. In *Ramificações ultramarinas. Sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso*, 131–49. Rio de Janeiro: Mauad Editora, 2017.

- Lenk, Wolfgang. “Fiscalidade e administração fazendária na Bahia durante a guerra holandesa”. *História Econômica & História de Empresas* 13, nº 2 (10 de julho de 2012). <https://doi.org/10.29182/hehe.v13i2.66>.
- Linhares, Maria Yedda Leite. “Pecuária, alimentos e sistemas agrários no Brasil (séculos XVII e XVIII)” 1, nº 2 (1996): 132–50.
- Lisanti, Luis. *Negócios coloniais : uma correspondência comercial do século XVIII*. Vol. Vol.1. 5 volumes vols. Brasília : Ministério da Fazenda, 1973.
- “Livro das denúncias”, a 1618 de 1587. Arquivo Nacional Torre do Tombo. Livro 800.
- Macleod, Murdo J. “A Espanha e a América: o comércio Atlântico, 1492-1720.” In *História da América Latina*, organizado por Leslie Bethell, 2ª., 2:339–90. São Paulo, SP, Brasil; [Brasília, Brazil: EDUSP : Imprensa Oficial ; Fundação Alexandre de Gusmão, 2012.
- Martínez, José Luis. *Pasajeros de Indias: viajes trasatlánticos en el siglo XVI*. 3. ed. Sección de obras de historia. México: Fondo de Cultura Económica, 1999.
- Meisel, Adolfo Roca, e María Diaz Aguilera. “Cartagena de Indias en 1777: un análisis demográfico”, nº 45 (1997): 21–57.
- Monteiro, Luiz Antonio. “O seu boi dá lucro?” *Nutroeste nutrição animal* (blog), [s.d.].
- Mota, Carlos Guilherme, Adriana Lopez, e Alberto da Costa e Silva. *História do Brasil: uma interpretação*. 4a Edição. São Paulo: Editora 34, 2015.
- Newson e Minchin, Linda A. e Susie. “Cargazones de negros en Cartagena de Indias en el siglo XVII: nutrición, salud y mortalidad”, 207–43. Cartagena das Índias: Banco de la República, 2007.
- Newson, Linda A, e Susie Minchin. *From Capture to Sale: The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century*. Leiden; Boston: Brill, 2007. <https://doi.org/10.1163/ej.9789004156791.i-373>.
- O’Byrne, Alexander. “El desabastecimiento de géneros agrícolas en la Provincia de Cartagena de Indias a fines del período colonial”, nº 50 (2013): 59–78.
- Ortega, Antonio Vidal. “Circulación de capital y circulación comercial en Cartagena de Indias 1580-1640: una aproximación desde las cajas reales”, nº 4 (1996): 101–30.
- Patiño, Víctor Manuel. *Historia de la cultura material de la América equinoccial*. Vol. VI. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1990.
- Puntoni, Pedro. “O ‘Mal do Estado Brasilico’: A Bahia na crise final do século XVII.” In *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX) =: Guerra e*

- fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*, Primeira ed., 265–99. Juiz de Fora: Editora UFJF ; México, D.F. : Instituto Mora, 2012.
- Reichert, Rafal. “Entre la paz e la guerra, el gasto militar novohispano en la región del Gran Caribe (1609-1648)”, 39–64. Juiz de Fora: Editora UFJF ; México, D.F. : Instituto Mora, 2012.
- Rivera, Julián B. Ruiz. “Una banca en el mercado de negros de Cartagena de Indias”. *Temas Americanistas*, 2004, 3–23.
- Romano, Ruggiero. *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*. 1. ed. Sección de obras de historia. México: Colegio de México : Fideicomiso Historia de las Américas : Fondo de Cultura Económica, 1993.
- Sampaio, Antônio Carlos Jucá. “Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional”. In *O Brasil colonial*, 2:379–418. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.
- Santiró, Ernest Sánchez. “La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)”. In *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX) =: Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos XVII-XIX)*, 1º ed, 65–90. Juiz de Fora: Editora UFJF ; México, D.F. : Instituto Mora, 2012.
- Schorsch, Jonathan. *Swimming the Christian Atlantic: Judeoconvertos, Afroiberians and Amerindians in the seventeenth century*. The Atlantic world, v. 17/1-2. Leiden ; Boston: Brill, 2009.
- Schwartz, Stuart B. “Brazilian Sugar Planters as Aristocratic Managers. 1550–1825”. In *European Aristocracies and Colonial Elites: Patrimonial Management Strategies and Economic Development, 15th-18th Centuries*, [s.d.].
- . “O Nordeste açucareiro no Brasil colonial”. In *O Brasil Colonial*, 2:337–78. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.
- Schwartz, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550 - 1835*. 1. reimpr. São Paulo: Co. das Letras, 1995.
- Schwartz, Stuart B, e Berilo Vargas. *Burocracia e sociedade no Brasil colonial: o Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores, 1609-1751*, 2011.
- Splendiani, Anna María, José Enrique Sánchez Bohórquez, e Emma Cecilia Luque de Salazar. *Cincuenta años de Inquisición en el Tribunal de Cartagena de Indias, 1610-1660*. 1. ed. Vol. 2 e 3. Santafé de Bogotá: Centro Editorial Javeriano : Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1997.

- Strum, Daniel. “A lucratividade do comércio açucareiro e sua composição na década de 1620”. In *Ramificações Ultramarinas. Sociedades comerciais no âmbito do Atlântico luso.*, 25–50. Rio de Janeiro: Mauad Editora, 2017.
- Subrahmanyam, Sanjay. “Connected Histories: Notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia”. *Modern Asian Studies*, The Eurasian Contexto of Early Modern History of Mainland South East Asia, 1400-1800, 31, nº 3 (julho de 1997): 735–62.
- Therrien, Mónica. “Más que distinción, en busca de la diferenciación: arqueología histórica de Cartagena de Indias en el siglo XVII”, 17–66. Cartagena das Índias, 2007.
- Trindade de Sá, Helena. “Comércio e fiscalidade As alfândegas da América lusa durante a União Ibérica (ca.1580-ca.1640)”. *Comércio e fiscalidade As alfândegas da América lusa durante a União Ibérica (ca.1580-ca.1640)*, nº 13 (2017): 49–71.
- Vainfas, Ronaldo. *A heresia dos índios: catolicismo e rebeldia no Brasil colonial*. São Paulo, Brazil: Companhia das Letras, 1995.
- Valencia Villa, Carlos Eduardo. *Alma en boca y huesos en costal: una aproximación a los contrastes socio-económicos de la esclavitud: Santafé, Mariquita y Mompox, 1610-1660*. Colección Cuadernos coloniales 10. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2003.
- Vidal Ortega, Antonino. *Cartagena de Indias y la región histórica del Caribe, 1580-1640*. Catálogo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, núm. general catálogo 417. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano-Americanos : Universidad de Sevilla : Diputación de Sevilla, 2002.
- Vilar, Enriqueta Vila. “Extranjeros en Cartagena (1593–1630)”. *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas* 16, nº 1 (1º de janeiro de 1979). <https://doi.org/10.7788/jbla-1979-0107>.