



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

HALYSSON GOMES DA FONSECA

**A INTENDÊNCIA DA MARINHA E ARMAZÉNS REAIS
NO ARSENAL DA BAHIA (1770-1808)**

**SALVADOR
2020**

HALYSSON GOMES DA FONSECA

**A INTENDÊNCIA DA MARINHA E ARMAZÉNS REAIS NO
ARSENAL DA BAHIA (1770-1808)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História do Departamento de História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau em Doutor em História.

Orientador: Dr.^a Maria Hilda Baqueiro Paraíso
Co-orientador: Dr. Luciano Raposo Figueiredo

SALVADOR
2020

F676 Fonseca, Halysson Gomes
A Intendência da marinha e armazéns reais no arsenal da Bahia (1770-1808). /
Halysson Gomes Fonseca. – 2020.
274 f.: il.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria Hilda Baqueiro Paraíso

Co-orientador: Prof. Dr. Luciano Raposo Figueiredo

Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2020.

1. Brasil – Marinha – Corpo de Intendentes. 2. Áreas portuárias – Administração – História. 3. América – Descobertas e explorações portuguesas. 4. Bahia – História
I. Paraíso, Maria Hilda Baqueiro. II. Figueiredo, Luciano Raposo. III. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. IV. Título.

CDD: 981.42

HALYSSON GOMES DA FONSECA

**A INTENDÊNCIA DA MARINHA E ARMAZÉNS REAIS NO
ARSENAL DA BAHIA (1770-1808)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em História como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em História pela Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia.

Aprovada em 03 de novembro de 2020.

Banca Examinadora

Maria Hilda Baqueiro Paraíso – Orientadora _____
Doutora em História Social pela Universidade de São Paulo. Professora Doutora Titular do Departamento de História da Universidade Federal da Bahia.

Luciano Raposo de Almeida Figueiredo – Co-orientador _____
Doutor em História Social pela Universidade de São Paulo. Professor Doutor Titular do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense.

Lina Maria Brandão de Aras _____
Doutora em História Econômica pela Universidade de São Paulo. Professora Doutora Titular do Departamento da História da Universidade Federal da Bahia.

Ângela Maria Vieira Domingues _____
Doutora em História da Expansão pela Universidade nova de Lisboa. Faculdade de Letras, Centro de História, Universidade de Lisboa.

Roberta Stumpf _____
Doutora em História Social pela Universidade de Brasília. Investigadora Integrada do Centro de Humanidades da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, da Universidade Nova de Lisboa.

AGRADECIMENTOS

São muitas pessoas a quem devo agradecer. Por mais extenso que fossem os agradecimentos não contemplariam todos aqueles que o merecem por terem contribuído, direta ou indiretamente, para a conclusão deste trabalho. As falhas, evidentemente, são de minha inteira responsabilidade.

Primeiramente, agradeço à professora Dr.^a Maria Hilda Paraíso por ter aceitado me orientar. Pela atenção dispensada em todas as etapas dessa difícil tarefa, com informações e sugestões sempre fundamentais.

Ao professor Dr. Luciano Figueiredo por ter acolhido generosamente a proposta e contribuído com críticas e sugestões muito pertinentes. De suas observações resultou o quarto capítulo (que fez enorme diferença no conjunto da tese).

Aos professores Maria de Fátima Novaes Pires, Lina Maria Brandão de Aras e Patrícia Valim pelas experiências, aprendizado e reflexões valorosas para a conclusão deste trabalho, bem como pelas palavras amigas de apoio e críticas. Agradeço, igualmente, aos professores da linha de pesquisa “Sociedade, relações de poder e região”.

À professora Dr.^a Ângela Domingues, por ter me aceitado como bolsista na Universidade de Lisboa, e, atenciosamente, ter discutido e orientado pontos do projeto de pesquisa, em 2017.

À pesquisadora Dr.^a Roberta Stumpf, pelas críticas e sugestões, e ao professor Dr. Pedro Cardim, da Universidade Nova de Lisboa, bem como ao CHAM, pela generosa atenção. Ao professor Dr. Ângelo Carrara pelas preciosas sugestões e informações sobre as finanças da Bahia, tão importantes a esta pesquisa, e ao professor Dr. Pedro Puntoni, pelas referências. À Dr.^a Idelma Aparecida Ferreira Novais, pelas observações e sugestões.

À Augusto Fagundes da Silva dos Santos, Marcial Humberto Saavedra Castro, Gabriel Silva de Jesus, Cândido Eugênio Domingues de Souza, Edmundo Cunha Monte Bezerra, Karine Teixeira Damasceno, Carlos Silva Jr. e Anderson Cunha de Araújo pelas discussões, atenção e palavras amigas.

Agradeço aos colegas da solidária e afetuosa turma de 2015, pelos momentos de reflexão e descontração que fizeram diferença.

A Gilvan, secretário do Programa de Pós Graduação em História (PPGH-UFBA), fica a gratidão pela atenção generosa.

Às arquivistas Sr.^a Isabel, do Arquivo Histórico Ultramarino, Sr.^a Isabel, do Arquivo Nacional Torre do Tombo (Lisboa) e Sr.^a Isabel, do Arquivo Histórico da Marinha de Portugal, bem como aos arquivistas do Arquivo do Tribunal de Contas de Portugal, e do Arquivo Público do Estado da Bahia. Um agradecimento especial à Sr.^a Beatriz e à Sr.^a Tereza, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Lisboa).

Agradeço à UNEB e a comunidade do Campus X pelo apoio. Ao bibliotecário da UNEB, Campus X, Lucas Bezerra, pela zelo nos atendimentos. Aos membros do Projeto Solos (UESC), pelo cuidado com a produção dos mapas.

Aos colegas do Grupo de Pesquisa do Atlântico e Diáspora Africana (UESC) pelas discussões que contribuíram com parte deste projeto, em especial ao professor Dr. Flávio Gonçalves dos Santos, Dr. Kátia Vinhático Pontos e Rita de Cássia Santana de Carvalho Rosado, pelas prazerosas conversas sobre o tema.

À companheira Andressa Viana de Almeida, pelo carinho nessa caminhada.

À minha mãe, Meire Gomes dos Santos, pelo incentivo de sempre. À Hamanda Gomes da Fonseca e às sobrinhas Bianca e Ema, pelos sorrisos e aconchego em terras lusitanas.

Ao meu pai, Pedro Felipe da Fonseca (*in memoriam*), que acompanhou os passos desta pesquisa até o dia 3 de março de 2019.

Aos sobrinhos que nasceram durante a realização desse trabalho (Ayla e Matteo), e à mãe deles, Haline Gomes da Fonseca. Ao Dr. Alexandre Lima Ferreira (pai de Ayla e Matteo), grande amigo, pela cuidado com as aflições de um aspirante.

Ao amigo Josias Pires Neto pela aula sobre o Quilombo Rio dos Macacos.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB) e a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela bolsa sanduíche e pelo apoio fundamental para a realização desta pesquisa.

Aos amiguinhos caninos Jean Valjean (*in memoriam*), Pandora (*in memoriam*), Lili e Lupi pelos incansáveis e imprescindíveis afagos durante essa caminhada.

*Salve o navegante negro, que tem por
monumento as pedras pisadas do cais.*

Mestre Sala dos Mares
Aldir Blanc e João Bosco, 1974

RESUMO

Este estudo foi dedicado às reformas aplicadas à administração portuária e fazendária da Capitania da Bahia, na segunda metade do século XVIII, concebidas na criação da Intendência da Marinha e seu funcionamento, a partir de 1770. Como um instrumento de reforma da Junta da Fazenda na Bahia, ela foi criada para concentrar as funcionalidades das repartições Provedoria da Fazenda e Vedoria do Exército, e eliminá-las enquanto cargos. Atingindo a vida militar da população baiana, foi expandida aos domínios ultramarinos com provimento régio de oficiais da Armada a intendentess da marinha a partir de 1797. Este estudo traz a Intendência da Marinha como uma repartição que, por meio da sua regulamentação e provimentos régios, promoveu o esvaziamento da relativa autonomia dos poderes locais na Bahia. A presença de intendentess de marinha na Bahia contribuiu com o novo projeto fiscalista da metrópole inaugurado com o Erário Régio (1761), requerendo mudanças nas relações de poder das principais zonas portuárias do Império português e em suas Juntas de Fazenda, onde foram deputados. O controle exercido sobre as diversas atividades ligadas à construção naval ligava os intendentess ao controle sobre as matas e a navegação, com a fiscalização das embarcações eles fomentaram o tráfico de escravos, bem como diversas atividades econômicas por meio do controle dos Armazéns Reais e Arsenal, contribuindo para a melhor arrecadação régia. Na América portuguesa, diferentes capitanias demonstraram insatisfação com a presença desses agentes reinóis. Em Salvador, a insatisfação se manifestou nas reivindicações da Conjuração Baiana em 1798. Com a chegada da Família Real portuguesa na Bahia, a partir da abertura dos portos em 1808, quando a Intendência da Marinha sofreria alterações funcionais que justificam o recorte temporal entre os anos de 1770 e 1808.

Palavras-chave: Intendentess de Marinha; poderes locais; América portuguesa; Bahia.

ABSTRACT

This study regards the reforms applied to the port and fiscal administration of the Captaincy of Bahia in the second half of the 18th century, conceived in the creation of the Bahia Navy Intendancy and its operation, since 1770. As an instrument of reform of the Board of Finance in Bahia, it was created to concentrate the functionalities of the departments of Finance Provider and Army Controller, and extinguish them as departments. Impacting the military life of the population from Bahia, the office it was expanded to overseas domains with a royal provision of Navy Intendants in 1797. This study brings, as central hypothesis, the Navy Intendancy as a division that, through its regulation and regal provisions, promoted the reduction of the relative autonomy of local authority powers in Bahia. The presence of Navy officers in Bahia contributed to the new fiscal project of the metropolis inaugurated with the Royal Exchequer (1761), demanding changes in the power relations of the main port areas of the Portuguese Empire and in their Boards of Finance, where they were delegated. The control employed over the various activities related to shipbuilding connected Navy Intendancy them to the control over the forests and navigation. They supervised the vessels and fostered the slave trade, as well as various economic activities through the control of the Royal Warehouses and Arsenal, contributing to a better regal collection. In Portuguese America, different captaincies showed dissatisfaction with the presence of these Kingdom agents. In Salvador, dissatisfaction was demonstrated in the claims of the Bahia Conjunction in 1798. With the arrival of the Royal Family in Bahia, from the opening of the ports in 1808, the Navy Intendancy would undergo functional changes that justify the time cut between the years of 1770 and 1808.

Keywords: Navy Intendants; local authority powers; Portuguese America; Bahia.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Organograma político-administrativo da Intendência da Marinha da Bahia	41
Quadro 2	Organograma fazendário da Intendência da Marinha da Bahia	42
Quadro 3	Cronologia dos intendentess de marinha na Bahia	59
Quadro 4	Organograma da Junta da Real Fazenda da Marinha (1796)	97

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Principais pontos de construção naval na Bahia (século XVIII)	61
Mapa 2	Principais pontos de construção naval na Bahia (século XVIII)	62
Mapa 3	Principais pontos de construção naval na Bahia (século XVIII)	63
Mapa 4	Planta do prospecto do novo cais dos negociantes da Bahia (1776)	77
Mapa 5	Planta do prospecto da obra dos negociantes da Cidade da Bahia (1776)	78
Mapa 6	Carta geográfica do Rio Negro e Mato Grosso (1780 até 1789)	155

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Construções navais registradas pela Junta do Comércio	64
Gráfico 2	Navios mercantes da Bahia para o Rio Grande do Sul	116
Gráfico 3	Marinheiros da Capitania e da Cidade da Bahia	121
Gráfico 4	Embarcações na Bahia em 1775	122
Gráfico 5	Despesa da Ribeira das Naus e Arsenal – Bahia (1770-1784)	197
Gráfico 6	Despesa da Ribeira das Naus e Arsenal – Bahia (1784-1796)	202
Gráfico 7	Despesas da Ribeira das Naus e Arsenal – Bahia (1770-1806)	214

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Frontispício de Salvador: Arsenal Real, Ribeira das Naus e Armazéns Reais (século XVIII-XIX)	72
Figura 2	Frontispício de Salvador: Estaleiro da Preguiça e Porto das Pedreiras (século XVIII-XIX)	74
Figura 3	Cais de Pedra, ou Forte de S. Fernando – 1801	86
Figura 4	Baía de Todos-os-Santos (1774)	120
Figura 5	Planta do Arsenal da Marinha da Cidade da Bahia (1798)	226

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Frequência das embarcações vindas da Índia para Lisboa	66
Tabela 2	Perfil econômico dos investidores do porto novo (1776)	83
Tabela 3	Marinheiros e oficiais da Bahia nos domínios ultramarinos (1775)	117
Tabela 4	Marinheiros e oficiais da Bahia no Ultramar (1775)	118
Tabela 5	Gente do Mar da Bahia	118
Tabela 6	Ordenados da Intendência da Marinha na Bahia	130
Tabela 7	Soldos da Marinha Portuguesa – 1790 (em réis)	134
Tabela 8	Exportações em réis das capitâneas setentrionais	158
Tabela 9	O zimbo dos Armazéns dos Materiais da Coroa na Bahia (1774-1787)	210
Tabela 10	Estimativas (em réis) do fluxo de zimbo dos Armazéns Reais da Bahia	211

LISTA DE ABREVIATURAS

AHU/BA/AV	Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Avulsos
AHU/BA/CA	Arquivo Histórico Ultramarino, Bahia, Castro e Almeida
AHU/CARTM	Arquivo Histórico Ultramarino, Cartográfica Manuscrita
AHU/ES	Arquivo Histórico Ultramarino, Espírito Santo
AHU/MA	Arquivo Histórico Ultramarino, Maranhão
AHU/PA	Arquivo Histórico Ultramarino, Pará
AHU/PB	Arquivo Histórico Ultramarino, Paraíba
AHU/PE	Arquivo Histórico Ultramarino, Pernambuco
AHU/PI	Arquivo Histórico Ultramarino, Piauí
AHU/MG	Arquivo Histórico Ultramarino, Minas Gerais
AHU/RJ/AV	Arquivo Histórico Ultramarino, Rio de Janeiro, Avulsos
AHU/RJ/CA	Arquivo Histórico Ultramarino, Rio de Janeiro, Castro e Almeida
AHU/RNA	Arquivo Histórico Ultramarino, Rio Negro, Amazonas
AHU/RS	Arquivo Histórico Ultramarino, Rio Grande do Sul
AHU/SP/AV	Arquivo Histórico Ultramarino, São Paulo, Avulsos
AHU/SP/AMG	Arquivo Histórico Ultramarino, São Paulo, Alfredo Mendes Gouveia
APEB	Arquivo Público do Estado da Bahia
AHMP	Arquivo Histórico da Marinha de Portugal
AHTC	Arquivo Histórico do Tribunal de Contas (Portugal)
ANTT	Arquivo Nacional Torre do Tombo
BN	Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro
BNP	Biblioteca Nacional de Portugal
Cx.	Caixa
Doc.	Documento
L.	Livro
Mç.	Maço
TSTD	<i>The Transatlantic Slave Trade: A Database</i>

SUMÁRIO

1	Introdução	18
2	AS INTENDÊNCIAS MARÍTIMAS LUSITANAS	34
2.1	Aspectos da Intendência da Marinha na colônia	43
2.2	Bases Legislativas e Geográficas da Intendência da Marinha na colônia	50
2.3	Estaleiros, armazéns e homens de negócio no porto da Bahia	69
3	A PROVIDORIA DA FAZENDA, A VEDORIA DO EXÉRCITO E A INTENDÊNCIA DA MARINHA NA BAHIA: ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS	91
3.1	De provedorias às intendências	92
3.2	A Vedoria	108
3.3	Aspectos socioeconômicos e alistamento	114
4	OS INTENDENTES DE MARINHA NA AMÉRICA PORTUGUESA	133
4.1	Intendências de marinha setentrionais e as elites locais	135
4.2	Intendências de marinha meridionais e as elites locais	170
5.	AS ELITES BAIANAS E A INTENDÊNCIA DA MARINHA E ARMAZÉNS REAIS NO ARSENAL DA BAHIA: O Esvaziamento do Espaço Político Local	187
5.1	Primeira fase (1770-1782): o provimento régio e as elites locais na Intendência da Marinha da Bahia	187
5.2	Segunda fase (1782-1797): provimento dos governadores, os interinos e o controle dos búzios	198
5.3	Terceira fase (1797-1808): o provimento régio, os oficiais da Armada portuguesa e a ruptura política	220
5.4	Uma crítica à Intendência da Marinha na Bahia	242
6	CONCLUSÃO	246
7	REFERÊNCIAS	251
8	APÊNDICES	262
9	ANEXOS	268

1. INTRODUÇÃO

Ao longo do século XVII, a América portuguesa adquiriu crescente importância para a metrópole, fazendo do Atlântico “um espaço de articulação dos três continentes que o bordejavam”. (COSTA, 2002, p. 41) Entretanto, mesmo considerando a irregularidade da navegação no século anterior, o porto da Baía de Todos os Santos foi um dos mais relevantes do ultramar, capaz de defender a costa, movimentar as mercadorias e reparar e abastecer as embarcações transoceânicas.

O estaleiro da Bahia, instalado por Tomé de Sousa, por volta de 1550, tornou-se uma referência em produção e concertos navais ao longo do tempo, assim como ponto de escala para embarcações portuguesas e estrangeiras. José Roberto do Amaral Lapa evidenciou o seu papel estratégico e central, afirmando que desde os primórdios da colonização chamavam-no “Porto do Brasil” (1968, p. 51), como se não houvesse outro no ultramar. (BOXER, 2002; MORTON, 1978; FONSECA, 2010)

Ao longo do período colonial, as atividades de construção naval e reparo de embarcações na Bahia foram tomando grandes proporções, acompanhando o ritmo de uma economia exportadora de açúcar, couro e tabaco para outros continentes, que necessitava, cada vez mais, da mão de obra escrava. A administração do estaleiro da Ribeira das Naus ou Arsenal Real da Bahia tornou-se cada vez mais centralizadora com o crescimento da demanda por construção de embarcações e seus concertos no final dos setecentos. Os conflitos no sul da América contribuíram para o aumento do fluxo de comércio e embarcações no porto de Salvador. (SOUSA, 2012)

Durante o governo de D. José I (1750-1777), período marcado por amplas reformas econômicas e administrativas visando ao fomento econômico, houve um momento de importantes mudanças referentes à marinha. Antes de ser seu secretário, Sebastião José de Carvalho e Melo esteve em Londres (1738-1745), apreciou a marinha inglesa e a seguir, já na condição de ministro de D. José, almejou criar uma marinha tão poderosa quanto aquela minuciosamente observada por ele, pois acreditava ser a marinha a grande responsável pela superioridade comercial inglesa. (MAXWELL, 1999, p. 90)

Com a criação da Intendência da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia, por meio de Carta Régia de 3 de março de 1770, D. José I ordenava ao governador da Bahia, Conde de Povolide, a extinção do ofício de Provedor-Mor da Fazenda, absorvendo a Vedoria do Exército e unificando tais funções na figura do novo intendente, ansiando que as atividades da

marinha se “desenvolvesse[m] na conformidade dos Regulamentos Militares”,¹ esses também reformados em seu governo nos anos 1762 e 1763 pelo Conde de Lippe.²

O objeto desse estudo são as intendências de marinha na América portuguesa instaladas em 1797, e para sua realização a criação da Intendência da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia foi primordial, pela primazia com que recebeu a instituição e pela rica documentação gerada. A baliza temporal encerra-se em 1808 pela descaracterização regimental que a abertura dos portos e o traslado da Família Real ocasionaram à atividade de intendentess de marinha no território americano.

Tratava-se da instituição que assumia a administração das atividades de vistorias dos navios, de seus aparelhamentos e provisões, da coordenação das obras de construção naval e de reformas nas áreas de marinha, cuidando dos estoques de materiais, equipamentos e provisões dos Armazéns Reais, mas especialmente das contas da capitania, por meio de seu assento como deputado nas Juntas de Fazendas criadas a partir da década de 1760, no contexto de crise das explorações auríferas.

De acordo com Arno Wehling (1986), as Juntas de Fazenda foram criadas em momentos distintos em cada capitania, respeitando as conjunturas econômicas e políticas de cada uma delas. A Intendência da Marinha também seguiu tal diretriz, e, como um órgão de aporte militar, posicionava-se sempre como núcleo de comando econômico nesse sentido, respondendo a demandas surgidas e planejando a superação de obstáculos, através de prospecções conjunturais, climáticas, tecnológicas, econômicas e diplomáticas.³

As fontes já pesquisadas indicam que o cargo de Intendente da Marinha foi disputado e questionado pelas elites locais da América portuguesa. Atuando na área portuária cabia a ele a vistoria das embarcações, o que poderia possibilitar intervenções na economia de exportação. Além disso, como assevera José Subtil (2005), analisando o cargo em Portugal, constituíam-se em “altos funcionários da Coroa a quem competia a administração dos negócios, sobretudo do governo econômico, sendo um dos polos mais dinamizadores da centralização política e do novo modelo de governo” (p. 380). Para o autor, os intendentess deduziram a supremacia de tribunais e magistrados, influenciando diretamente as decisões dos tribunais régios. Tal fato se explica por suas áreas de atuação cobrirem “setores nevrálgicos da administração financeira e

¹ AHU/BA/AV, Cx. 217, Doc. 15216, fól. 3-8.

² AHU/BA/AV, Cx. 164, Doc. 12443. Decreto do rei D. José ao Conselho Ultramarino referente à resolução de extinção do Ofício de provedor-mor da Fazenda da capitania da Bahia e criação do lugar de intendente da Marinha e Armazéns reais dela, com o governo da vedoria. Lisboa, 7 de março de 1770.

³ Sua criação na Bahia ocorreu durante a gestão do governador D. José da Cunha Grã Ataíde e Mello, 4º Conde de Povolide (1769-1774).

econômica” (SUBTIL, 2005, p. 380). No sistema de reformas setecentistas, os intendentess, superintendentes e inspetores ocuparam lugar privilegiado no quadro institucional. (SUBTIL, 2005, p. 380) Pretende discutir o lugar dos intendentess de marinha na América portuguesa e, mais especificamente, na Bahia.

O Intendente da Marinha do Arsenal da Bahia perfazia ordenado da monta de 800\$000 réis e sua repartição incluía quinze funcionários diretos, dentre os quais um “cirurgião”, um “mestre da obra” e um “mestre calafate”, com ordenados de 24\$000, 200\$750 e 292\$000, respectivamente. A responsabilidade da vedação de cascos e a relação deles com naufrágios e acidentes justificam o ordenado do mestre Calafate. Os demais foram: o “escrivão do almoxarife”, o “almoxarife da ribeira”, o “meirinho da junta Real da Fazenda”, o “escrivão do meirinho”, o “patrão-mor da ribeira”, o “feitor da ribeira”, o “guarda da ribeira”, o “apontador”, o “porteiro da ribeira”, o “guarda pregos”, o “patrão da galé” e o “barbeiro e sangrador”. (VILHENA, 1969, v. 2, p. 341).

Luís dos Santos Vilhena (1969) informou sobre alguns indivíduos ligados indiretamente à intendência, como dez remadores com vencimentos de 240rs por dia e oito guardas dos forçados que venciam 100rs o dia e uma quarta de farinha terra de dez em dez dias, nos oferecendo uma ideia do número de indivíduos que a instituição reunia para a consecução de suas atividades. Contudo, Vilhena não destacou seu papel como gestor de contas da capitania, como agente da Junta da Fazenda e parte de sua reorganização em 1770. Cabia ao novo agente a aplicação de novos métodos contábeis e organizacionais, interferindo diretamente na vida econômica da capitania, aprovando (ou reprovando) as suas contas de receitas e despesas.

No período em tela, os conflitos entre as Coroas ibéricas no sul da América tonificavam os papeis dos principais portos da colônia lusitana. No porto, era necessário coibir o contrabando, a proliferação de doenças, o excesso de despesas com os consertos, pois quanto mais tempo uma embarcação permanecesse no porto, maior seria a despesa com marinheiros e homens do mar aquartelados, além dos prejuízos com perdas das mercadorias perecíveis; cuidar do prazo de lançamento de embarcações, das munições e provisões, além do fornecimento de água potável.

Em Salvador, tratava-se de uma zona movimentada, exportando volume considerável de mercadorias, tendo como os principais produtos exportados pela Bahia do período, por ordem de importância, eram o açúcar branco, o tabaco, o açúcar mascavo, o algodão, os couros secos, a ½ sola, os couros salgados, a aguardente, as vaquetas e a ipecacuanha. Acrescentam a estes uma imensa variedade de produtos alimentícios, da courama, de drogas, de madeiras e

outros gêneros. A composição das importações na Bahia, produtos das fábricas [do Reino], tem maior porcentagem em todo o período. Em 1800, atingiu 39% do montante das importações. O comércio da Ásia tem um peso considerável, representa, em 1796, 16,5% e em 1797, 27,3%. A Bahia mantinha intenso comércio intercolonial, abastecendo de escravos outras capitâneas (ARRUDA, 1980, p. 189-208). Ali estavam concentrados negócios e negociantes sempre dispostos à realização de descaminhos e reunindo um aglomerado de embarcações de vários tipos, ligando mercados e praças comerciais. (FONSECA, 2018)

A complexidade da construção naval colonial exigia o envolvimento de inúmeros trabalhadores escravos, oficiais e artífices em suas obras. A sua gestão envolvia autoridades como governadores, ouvidores de comarca, oficiais militares, entre outros, embora passasse a se concentrar paulatinamente em mãos de intendentess de marinha em cada capitania a partir de 1770.

Dada a referida complexidade, na Bahia, em 1780, criou-se mais um cargo, a Inspeção dos Reais Cortes, admitido pelo ouvidor da Comarca de Ilhéus, para atuar diretamente com a Intendência. A sua principal função era atender às solicitações para as obras do estaleiro baiano em Salvador, tratando de adquirir as madeiras necessárias e coibir as irregularidades de comércio e exploração desta matéria-prima realizadas pelos particulares, tornando mais eficiente a integração das atividades desta produção de base que tinha reflexos diretos no aumento da circulação de mercadorias.

Para José Subtil, estão entre os cargos mais importantes criados durante a segunda metade do século XVIII. Afirma o autor: “Aos intendentess e superintendentess foram confiadas, de uma forma geral, tarefas para melhorar a agricultura, a indústria e o comércio, por entenderem na sua administração. Aos inspectores pediu-se sobretudo o exame e fiscalização dos serviços para o cumprimento das suas actividades, bem como propostas para a melhoria dos mesmos” (SUBTIL, 2005, p. 380).

O Inspetor dos Reais Cortes era responsável pela administração das unidades de cortes de madeiras abertas em suas comarcas, ao sul da capitania, destinadas ao Arsenal da Bahia: toras, tabuados e peças navais em números, qualidades e medidas como solicitadas pelo intendente. Os erros de medida em tabuados e peças vindos da comarca eram duramente combatidos com penalizações previstas aos fabricantes, que eram obrigados a arcar com todas as despesas de correção e recondução das peças navais ao estaleiro, sob pena de não receber o pagamento por elas.

Através de exaustivas vistorias, o intendente de marinha deveria construir mapas e tabelas com minuciosos demonstrativos quantitativos e qualitativos acerca das madeiras da região, como mais um mecanismo de controle da produção das embarcações. Uma fiscalização incidia diretamente sobre a comercialização de madeiras, determinando seus preços e afetando o lucro dos particulares envolvidos na atividade econômica.⁴ Outro importante documento é de junho de 1799, atribuído por F. W. Morton (1978) a José de Sá Bittencourt e Accioli, enviado à metrópole e intitulado “Observações Sobre o Plano feito para a Conservação das Matas da Capitania da Bahia”, onde defende a não interferência do Estado na economia.

A mão de obra especializada também gerou tensões e foi uma preocupação constante para o Arsenal. Observa-se que Amaral Lapa (1968) apresenta uma estrutura de trabalho mais complexa o que justifica a necessidade de investigação sobre o funcionamento e composição da instituição em foco. Lapa afirma que tais trabalhos deveriam contar com: patrão-mor, mestre das carretas, mestre calafate, mestre tanoeiro, mestre pedreiro, patrão da galé, ajudante, guarda, porteiro, sineiro, guarda pregos, mestre da barca, apontador, mestre certoiro, mestre pintor, mestre bandeireiro, mestre polieiro, mestre de funileiro, mestre torneiro, mestre correeiro, mestre ferreiro, contramestre ferreiro, cirurgião da galé, boticário e preto sangrador dos forçados na galé. (p. 127-128)

Em número reduzido na colônia, os profissionais especializados que, na sua maioria, vinham da metrópole, por vezes assediados por particulares para realizarem construções em outras paragens, criavam situações deveras prejudiciais às atividades da construção naval baiana quando as abandonavam, pois na Bahia se concentravam obras que interessavam ao governo metropolitano e colonial. Mesmo retornando presos para reassumir suas atividades, o prejuízo da obra parada constituía um transtorno para os grupos econômicos envolvidos no comércio marítimo, de tal sorte que, em 1774, o Marquês de Pombal escrevia diretamente ao governador determinando a necessidade de disciplinar a produção de navios particulares de longo curso, ordenando que fossem feitos apenas sob o risco do mestre Torcato José Clavim, construtor do Arsenal Real de Lisboa. Para Amaral Lapa:

O empenho da autoridade, no século XVIII, pela construção naval na Bahia, que estamos agora apontando, nascia em parte das possibilidades comerciais que a Carreira da Índia oferecia, principalmente através da colocação do tabaco baiano em mercados africanos e asiáticos. A produção de tabaco baiano vai ocupar em boa parte do século XVIII o segundo lugar em nossa balança de exportação perdendo apenas para o açúcar. Completando esse interesse estava a necessidade de policiamento do

⁴ BN ms. 512 (47, doc. 8). Documentos relativos ao corte de madeiras na comarca de Ilhéus do ouvidor Baltazar da Silva Lisboa. Queluz, Valença, 1791-1806. 24 docs. originais e cópias, 70 f; BN, v. 68, doc. 672, p. 8-119.

litoral, de estímulo ao tráfico africano, e de outras promoções estreita e diretamente dependentes da marinha, que tinha Salvador como escala obrigatória em seus roteiros. (LAPA, 1968, p. 62 e 64)

Na conjuntura política do período em estudo, a produção de grandes vasos necessitava de avanços que se traduzissem em ganhos capitais para a recuperação econômica lusitana, daí a necessidade da Coroa de centralizar o controle das atividades de construção e favorecer a eficiência fiscal. (FONSECA, 2018, p. 131 e ss; TOMAZ, 1978) Na Bahia foi encontrada a madeira conhecida como Tapinhoã, largamente procurada para o fabrico dos cascos dos navios pelo Inspetor dos Reais Cortes, Nunes da Costa, em 1784.

As reformas levadas à frente pelo governo de D. José I, “o reformador”, promovendo a centralização da economia portuária no interior de cada capitania, promoveram também certa descentralização administrativa no conjunto das capitanias da colônia com a criação de novas instituições ocupadas por colonos. O Império lusitano contribuía, simultaneamente, para os regionalismos, com as instalações das Juntas de Fazendas e Mesas de Inspeção, e para a concentração das operações fiscais pelo Erário Régio, criado em 22 de dezembro de 1761, por meio de suas contadorias.

As intendências de marinha, nesse contexto, constituiriam mais um dispositivo de poder a complementar as atividades de controle fiscal desenvolvidas pelas contadorias do Erário Régio. Saber “como se deu a recepção de tais reformas pelas elites?” é uma questão particularmente importante. (FALCON, 2000, p. 161) Nas análises de como se deram as recepções pode-se encontrar aspectos do Império português que nutrem a questão central deste estudo: o provimento régio de oficiais das Armadas naturais do Reino garantiu o papel cerceador dos poderes das elites locais aos intendentess de marinha. Em alguns casos, esses providos colaborariam para ao aumento do número de embarcações produzidas, como na Bahia, contribuindo para o fortalecimento do comércio e, conseqüentemente, dos exercícios fiscais do Estado português.

No âmbito da produção histórica nacional e, particularmente, baiana são poucos os trabalhos que elegem a administração como tema de estudo. Para Laura de Mello e Souza (2006), a administração foi um “objeto negado” pela historiografia, devido a sua tipologia documental, por vezes “maçante”, ou ao “obstáculo ideológico”, tema considerado durante muitos anos de menor importância, associado a uma “história velha” e conservadora.(p. 11 e 23)

De fato, ainda são poucas as pesquisas desenvolvidas no Brasil acerca das instituições administrativas coloniais. (GARCIA, 1956; TAPAJÓS, 1974.; LIRA, 1941; SALGADO, 1985)

Como nos alerta Souza (2006, p. 28), embora essencialmente descritivos, não podemos deixar de reconhecer os excelentes trabalhos de pesquisa que nos legaram.

Foi a partir da publicação da obra de Charles R. Boxer (1965) sobre as câmaras municipais do Império português, na qual demonstrou que as referidas instituições se constituíam no *locus* privilegiado de consolidação do poder pelos grupos locais, que os autores brasileiros se aproximaram da temática, privilegiando, também, as câmaras municipais. É o caso de Maria Fernanda Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa, que se dedicaram às câmaras do Rio de Janeiro, relativizando o poder régio face aos poderes locais ali representados.⁵ George Felix Cabral de Souza (2007), sobre a câmara de Recife, capitania de Pernambuco, demonstrou que a instituição adquiriu tamanho prestígio e autonomia que, virtualmente, reduziriam seu poder, e mesmo com as reformas pombalinas e a criação de novas instituições, como a Mesa de Inspeção, a municipalidade conseguiu manter-se como a principal, interferindo sobre as demais, manipulando-as através dos oficiais régios, para resistir às políticas metropolitanas.

Na Bahia, a primeira instituição colonial a ser investigada foi à câmara municipal de Salvador, por Affonso Ruy, em 1953. Desde então, ponderando que Salvador foi capital do governo-geral até 1763, contamos com um número reduzido de obras publicadas sobre as instituições baianas, dedicadas ao Tribunal da Relação da Bahia e à câmara municipal de Salvador.⁶ Outras instituições voltadas para a economia e justiça, como a Santa Casa de Misericórdia, Mesa de Inspeção e a Ouvidoria de Ilhéus, são objetos de estudos mais recentes.⁷

As lacunas apontadas, sobretudo por Amaral Lapa, sensibilizaram o historiador F. W. O. Morton, que em artigo publicado em 1978 analisou a exploração madeireira na Bahia do final

⁵ BICALHO, Maria Fernanda. A cidade e o Império: o Rio de Janeiro na dinâmica colonial portuguesa. Séculos XVII e XVIII. 1997. Tese (Doutorado) – USP, FFLCH, São Paulo; BICALHO, Maria Fernanda Baptista. As câmaras ultramarinas e o governo no Império. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. O Antigo Regime nos Trópicos: a Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XI-XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Dos poderes de Vila Rica do Ouro Preto: notas preliminares sobre a organização político-administrativa na primeira metade do século XVIII. Revista Varia História, nº 31, jan. 2004; GOUVÊA, M. F. S. Poder, Autoridade e o Senado da Câmara do Rio de Janeiro, ca. 1780-1820. Revista Tempo. Rio de Janeiro, v. 7, n.13, p. 111-155, 2002.

⁶ SCHWARTZ, Stuart. Burocracia e Sociedade no Brasil Colonial. São Paulo: Perspectiva, 1979; SOUSA, Avanete Pereira. A Bahia no Século XVIII: poder local e atividades econômicas. São Paulo: Alameda, 2012.

⁷ SANTOS, Augusto Fagundes da Silva dos. A Misericórdia da Bahia e seu sistema de concessão de crédito (1701-1777). 2013. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador; NOVAIS, Idelma F. A Mesa de Inspeção do Tabaco e do Açúcar da Bahia (1751/1808). 2016. Tese (Doutorado) – Programa de Pós Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo; ADAN, Caio Figueiredo Fernandes. Colonial Comarca de Ilhéus: soberania e territorialidade na América portuguesa. 2009. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós Graduação em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

do século XVIII, destacando a legislação e o papel das autoridades e das elites locais nesse processo. Pesquisa pioneira, mas igualmente lacunar, pois não aborda as instituições, centrando-se, sobretudo, nas ações do governador D. Fernando José de Portugal para pôr em prática as ordens régias. (MORTON, 1978)

Algumas obras da História Ambiental da América portuguesa tratam da exploração de madeiras navais como iniciativa da Coroa portuguesa em finais do século XVIII. Destaca-se a obra de S. W. Miller (2000) e a dissertação de mestrado de Diogo de Carvalho Cabral. (2007) Entretanto, não oferecem contribuições concernentes ao funcionamento dos arsenais ou feitorias, menos ainda em relação à Intendência da Marinha, visto que suas preocupações centrais são os processos político-econômicos de apropriação e uso dos recursos ambientais. Não deram ênfase à conexão entre as instituições militares e da administração econômica. Importante destacar que não se encontra referência à Intendência da Marinha nas obras clássicas da história econômica do Brasil, tampouco naquelas que trataram do período josefino e das reformas empreendidas. (PRADO JR., 1999; FURTADO, 1959; SIMONSEM, 1978; MAXWELL, 1996; MAXWELL, 1999; FALCON, 1982)

Destaca-se a publicação da Diretoria da Intendência da Marinha, em 1972, da obra intitulada *História da Intendência da Marinha*, pelo Capitão de Mar e Guerra Levy Scavarda e Luís Cláudio Pereira Leivas (1972). É a obra mais conhecida sobre a instituição, com 437 páginas, das quais apenas 55 dissertam sobre ela, dedicando parte considerável da obra a manuscritos relativos a “história naval do Brasil” e da intendência.

Apesar da característica descritiva e laudatória da obra, os autores apresentam a Intendência da Marinha e as principais funções dos seus intendentess, nos lugares que denominaram de três polos de apoio logístico no Brasil: Salvador, Belém do Pará e Rio de Janeiro, regiões que contaram com Armazéns Reais e Intendência, afirmando a importância da instituição para a economia e, principalmente, para a segurança do Brasil.

Outras duas obras devem ser assinaladas, por serem estudos que evidenciaram distintas intendências de marinha no Império lusitano, porém, com outras perspectivas analíticas. A primeira, de autoria de Nelma Baldin, é sobre a Intendência da Marinha de Santa Catarina, e é um marco historiográfico para o estudo da repartição, no qual a autora se preocupa com a campanha da Cisplatina e o povoamento da região entre 1817 e 1832. (BALDIN, 1980) A segunda é uma publicação militar portuguesa, de Henrique Alexandre da Fonseca, intitulada *A Intendência da Marinha do Porto: subsídios para sua história*. Inicia em 1804, com sua criação,

e traz preciosas informações contextuais do período que a antecede. Ambas se preocupam com questões distintas daquelas eleitas aqui. (FONSECA, 1993)

A análise da estrutura e funcionamento da Intendência da Marinha e Armazéns Reais do Arsenal da Bahia, identificando a sua composição e atuação, relacionando com os projetos econômicos do Império português, que se modificaram ao longo de sua existência, será realizada para abranger os diversos aspectos de seu desempenho. Além disso, novas categorias analíticas permitem perceber a redução das concessões de cargos em propriedade no reinado de D. João V, estabelecendo outro ponto de partida para identificar significativas alterações no provimento de ofícios situados na primeira metade do século XVIII (STUMPF, 2014), propondo uma análise pormenorizada da transmissão de ofícios na América, e uma cronologia distinta daquela centrada nas reformas pombalinas. (SUBTIL, 2005) Compreender o contexto em que foram criadas as intendências, em especial a da Bahia, e entender as relações delas com as instituições administrativas e autoridades coloniais são objetivos dessa pesquisa. Considera-se as perspectivas teóricas e metodológicas desenvolvidas nas últimas décadas acerca da análise das instituições administrativas no Império português da época moderna, ocupadas em compreender as lógicas próprias por elas assumidas, sem descurar dos nexos comuns. (PUNTONI, 2009, p. 371-378; SOUSA, 2012)

Fundamental para essa compreensão é o caráter de autonomia relativa das instituições ultramarinas, entre as diretrizes régias e as demandas locais, conforme enfatizado por Avanete Pereira Souza (2012). A Intendência da Marinha e Armazéns Reais do Arsenal da Bahia será analisada considerando o contexto de outros ofícios no governo de D. João V (Provedoria da Fazenda e Provedoria da Alfândega) e na lógica própria do consulado pombalino e de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, com os seus projetos econômicos diferenciados e intervenientes.

Tanto o cameralismo, ‘a afirmação do princípio pelo qual a administração e o correspondente aparato burocrático são, do ponto de vista legal, exclusivamente competência do príncipe, e a conseqüente necessidade de funcionários tecnicamente competentes para lidarem com os modernos instrumentos de gestão do Estado [...] uma técnica específica que o ensinamento tradicional do direito não contemplava’, como a ciência de polícia, enunciavam uma doutrina que se caracterizava pela intervenção activa no plano administrativo centrando, politicamente, por esta forma, a área da economia, a quem cabia, como se disse, proporcionar bem-estar aos súditos. E, naturalmente, novos oficiais e órgãos que assegurassem a concretização desses objetivos. (SUBTIL, 2005, p. 375-376)

As políticas de concessão de cargos se alteravam, pouco a pouco, desde a primeira metade do século XVIII, apresentando mudanças e continuidades, mesmo em ofícios intermédios, como Provedor da Fazenda, para o qual se reconhecia a legitimidade da compensação dos serviços prestados, mas “as propriedades dos ofícios não vagavam

necessariamente com a morte do titular (diferente dos ofícios vitalícios), pois o herdeiro privilegiado, segundo o direito consuetudinário”, frequentemente requeria a carta e se tornava proprietário, como demonstrou Roberta Stumpf (2014, p. 620). Os padrões de nomeação dos indivíduos para a ocupação de ofícios e cargos continuariam se alterando gradualmente no período pombalino, em que se encontram os intendentess de marinha. Essas mudanças, “criação e extinção de órgãos, lugares, ofícios ou a reformulação de competências das mais importantes instituições”, são explicadas por José Subtil como parte do processo de centralização política em curso no período. (p. 376) Percebe-se que durante o período de D. Rodrigo de Sousa Coutinho à frente da Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos ocorrem mudanças na nomeação dos intendentess, com a exclusão dos naturais da terra e a nomeação de reinóis com experiência acadêmica em questões marítimas.

Analisando como os ofícios régios foram afetados no Reino pela nova doutrina de polícia durante a segunda metade do século XVIII, o autor afirma que ganhou consistência a ideia do funcionário régio com “jurisdição disponível, qualidades requeridas para o ofício (mérito) e responsabilidade pelo desempenho profissional (avaliação). Requisitos que seriam conjugados com a promoção da livre e espontânea vontade do monarca para proceder às nomeações”. (SUBTIL, 2012, p. 72)

Naquele período, prezava-se pelos perfis das competências profissionais, sendo nomeados doutos em cada área do saber para variados cargos – sem abdicar, obviamente, da lógica do prestígio e de prestações de serviços à monarquia – causando inúmeros conflitos com a nobreza da terra. (MONTEIRO, 2001) A averiguação das condições e mecanismos de concessão desse cargo importa para esta pesquisa por ser uma forma eficiente de entender o sistema político-administrativo da época moderna. Igualmente importante é a identificação dos indivíduos que nele atuaram, para compreender a efetividade no cargo e possíveis privilégios que ele os propiciava, bem como as possíveis articulações em que estariam envolvidos, suas estratégias e interesses.

Foram três os Secretários de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos existentes no período proposto, iniciando com Martinho de Mello e Castro, passando por D. Rodrigo de Sousa Coutinho e finalizando com João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior. Buscou-se relacionar a nomeação e a atuação dos intendentess às três alterações sofridas na referida secretaria régia, percebendo como elas incidiram sobre a eficácia desses agentes e criaram espaços para conflitos de jurisdição, ou de competências, na América.

A instituição refletiu sobre si própria, os intendentess queixosos escreveram cartas e ofícios justificando o atraso nas obras e empecilhos de atuação nas capitánias, cooperando com

o objetivo proposto.⁸ Entre outras, é bastante significativo o ofício enviado pelo intendente de marinha José Francisco Perné ao governador da Bahia, Francisco da Cunha Meneses, em 1802, no qual suplica à autoridade que interceda por ele “aos pés de Vossa Alteza Real”, para obter o perdão pelo atraso na construção da nau Príncipe do Brasil, explicitando os motivos que levaram a tal, como os conflitos de jurisdição e a “desobediência dos mestres construtores e demais operários da fábrica”.

A nomeação dos intendentes remete, como aponta Laura de Mello e Souza (2006, p. 46), para o estudo da “dimensão humana”, capaz de negar a rigidez administrativa presente em obras pautadas, essencialmente, em ordens e decretos metropolitanos. A identificação dos indivíduos que exerceram o cargo de intendente, através das fontes presentes no Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) e das obras de Luiz dos Santos Vilhena (1969) e José Antônio Caldas (2017), permitiu o avanço das investigações em outros arquivos e o conhecimento do seu papel no exercício das funções. Os indivíduos possuíam particularidades em relação à competência técnica – formação – e capacidade de diálogo com as autoridades e os subalternos, que interferiram nas atividades da Intendência da Marinha.

O provimento régio de naturais do Reino a intendentes de marinha, fenômeno comum a partir da secretaria de D. Rodrigo Souza Coutinho, interferia nos interesses dos grupos locais do Império português, acarretando dificuldades e conflitos no entorno das Juntas de Fazenda da América portuguesa, envolvendo indivíduos de repartições diversas, o que sugere uma proveitosa chave interpretativa. Daí a compreensão de que o estudo aprofundado da instituição identifica, com maior segurança, a sua composição.

Em cartas enviadas à Coroa, percebeu-se que o cargo de intendente de marinha foi disputado pelos membros das elites locais, que afirmavam a possibilidade de renunciar aos emolumentos, em detrimento do “bem público”.⁹ É o caso de Domingos Alves Branco Moniz Barreto, Capitão da Fortaleza do Morro de São Paulo, que enviou requerimento a Domingos Alves Branco Moniz Barreto, ex-capitão do Regimento de Infantaria dos Extremoz e Escriturário da Contadoria Geral da Junta da Fazenda da Capitania da Bahia, no qual alegava os relevantes serviços que havia prestado no Brasil e pedia a propriedade vitalícia do ofício de Intendente da Marinha e Armazéns Reais da Bahia, que vagara por falecimento de Rodrigo da Costa de Almeida e estava interinamente ocupado por José Venâncio de Seixas.

⁸ AHU/BA/CA, Cx. 120, Doc. 23702-23703. Ofício do Intendente da Marinha José Francisco Perné para o Governador da Bahia, sobre os trabalhos de construção da mesma nau.

⁹ AHU/BA/CA, Cx. 81, Doc. 15794-15836.

Nuno Luís Madureira sugere que a existência de uma “dupla vantagem” que tinham aqueles que participassem ativamente da burocracia de Estado, garantindo “o monopólio da informação econômica, numa época em que os custos de informação são elevados”, colocando-a a serviço de interesses particulares ao mesmo tempo em que eram remunerados. (MADUREIRA, 1997, p. 45)

Os governadores, ouvidores de comarca e militares também deveriam contribuir com as atividades da Intendência da Marinha. Em cartas enviadas à Coroa, dando conta de seus trabalhos, sobretudo as relativas à construção das embarcações, são constantes as queixas de desentendimento entre eles e a reclamação por parte dos intendentes de que a sua “jurisdição” era desrespeitada, o que levava aos atrasos nas obras e nas aprovações de contas das capitânicas.

As correspondências expedidas para o rei e autoridades diversas e as correspondências recebidas de autoridades diversas, localizados no Arquivo Público do Estado da Bahia e Arquivo Histórico Ultramarino, apresentam as versões expostas por outros agentes régios (governadores, ouvidores e militares). Neste ponto, fortaleceu-se a perspectiva analítica dos conflitos de jurisdição, tal como elaborada por Pedro Cardim (2005).

As jurisdições eram definidas de forma confusa pela Coroa, que desempenhava um papel de árbitro de conflitos entre os súditos e as instituições, cabendo a ela administrar a justiça.

[...] estas medidas geraram mal-estar e, até certa confusão institucional, pois a Coroa, ao desenvolver estes dispositivos paralelos, procedia necessariamente a uma sobreposição de órgãos e competências, fenômeno que gerou frequentes situações de tensão. É importante ter em conta que um número considerável de conflitos foi provocado pelos próprios oficiais e ministros da Coroa [...]. Outras querelas nasceram de conflitos de jurisdição, da concorrência entre os diversos organismos, ou da descoordenação administrativa decorrente da sobreposição de jurisdições. Convém lembrar que a Coroa costumava proceder à criação de novas instituições sem acautelar, com rigor, o modo como elas iriam se articular com os órgãos preexistentes [...].(CARDIM, 2005, p. 63)

Tem-se, então, uma chave para se começar a interpretar os conflitos entre detentores de ofícios ou entre instituições, porém, indo além, uma vez que não devemos resumi-los a desentendimentos entre os reinóis e os naturais da terra, pela ocupação de cargos, assim como não podemos negligenciar o papel dos conflitos de competências. Como já ressaltamos, esses conflitos interferiram nas atividades da Intendência da Marinha nas capitânicas americanas.

No Arquivo Histórico Ultramarino contamos com manuscritos relativos à fabricação de embarcações de longo curso, as “contas da despesa”,¹⁰ que serve como um minucioso índice de

¹⁰ AHU/BA/BA, Cx. 74, Doc.14453-14455. Bahia, 11 de julho de 1791

custos das despesas para as construções na Ribeira das Naus, indicando gastos de cada etapa produtiva. Um relatório contábil (quantidades, qualidades, preços e origens), como no caso das despesas que os “Armazens Reaes da Bahia com a construção da nova Fragata Princeza Carlota”. O cruzamento dessas informações com aquelas obtidas por meio de cartas e ofícios, sugere uma teia de interesses em que personagens inseridas na disputa pela intendência aparecem empenhadas, bem como os mecanismos de organização dos trabalhos para cumprimento das ordens régias quanto aos prazos das construções e as aprovações de contas nas capitanias da América portuguesa.

As tensões e operações com outros órgãos administrativos vinculados à Intendência impulsionam uma frequência de comunicações com a metrópole, alimentando nos súditos o sentimento de pertencimento ao Império, onde as ações dos intendentess nas distintas juntas são relatadas, incluindo as etapas das produções navais e outras operações portuárias, com diferentes grupos de fornecedores, autoridades e oficiais. (CUNHA, 2004)

As relações entre Secretários de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, Governadores, Juntas da Fazenda e Intendência da Marinha e Armazéns Reais são privilegiadas, pois como representantes de repartições que trabalhavam juntas para prover a manutenção contábil das capitanias, pensaram a manutenção da malha naval e da estrutura portuária na Bahia. Do equilíbrio e entendimento entre elas dependia o sucesso das atividades referidas e dos projetos políticos do centro.

Desta forma, foram utilizadas fontes de arquivos diversos, tais como: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Instituto Histórico Geográfico Brasileiro (IHGB), Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (IGHB), Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Biblioteca Nacional (BN), do Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), do Arquivo Histórico do Tribunal de Contas (AHTC), do Arquivo Histórico da Marinha Portuguesa (AHMP), do Arquivo Histórico do Estado da Bahia (APEB) e dados do projeto *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TSTD).¹¹

Perseguindo embarcações e trajetórias de indivíduos ligados as repartições articuladas com a intendência de marinha, foi possível cruzar informações geradas por autoridades locais e metropolitanas com as proposições de alteração de procedimentos em portos coloniais promovidas pela Coroa, possibilitando construir quadros quantitativos e qualitativos relacionados ao comércio marítimo e à arrecadação da Coroa, nas alternadas conjunturas de sucessões na pasta da Secretária de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos.

¹¹ <<http://www.slavevoyages.org>>.

Fernand Braudel, discorrendo sobre os transportes por mar na Europa mercantilista, afirma que no velho continente setecentista a construção de um navio passou a ocupar o capítulo primeiro nas despesas dos Estados. Matéria essa que no século XVII e início do XVIII foi ocupada com despesas de mantimentos e de ordenados (BRAUDEL, 1996, p. 326).

Amaral Lapa (1968, p. 271) demonstra que na América portuguesa de 1757 uma embarcação de longo curso construída na Bahia tinha na madeira o material mais caro, superando as despesas com ordenados dos artífices e demais oficiais, de ferragens, propinas, equipamentos e mantimentos. Outros estudos confirmam a oneração da máquina naval, que continua a ser um bem de produção que encarecia progressivamente até o século XIX na América portuguesa. (FONSECA, 2010)

As atividades portuárias de embarque e desembarque de mercadorias comercializadas através do Atlântico com a metrópole e com a costa africana, eram objeto de intensa atividade fiscal realizadas pelas repartições burocráticas instaladas nas intermediações do porto de Salvador. Dentre elas o comércio negreiro se destaca entre as mais rentáveis atividades, tanto para os traficantes como para o fisco, e sobre ele incidiram as atenções dos intendentess de marinha em toda América.

As atividades desenvolvidas pela Intendência da Marinha geraram intensas movimentações políticas e alterações estruturais na cidade de Salvador em sua zona portuária, refletindo na organização de suas atividades econômicas. As informações de registros dos livros dos Armazéns Reais possibilitam a percepção de grupos envolvidos nessas articulações, bem como o cruzamento de dados da Junta de Comércio, da Alfândega de Lisboa e da Contadoria da Relação da Bahia permitiu uma melhor compreensão das disputas em torno da intendência, sobretudo na Bahia, quando as solicitações de nomeação se avolumaram após a morte do primeiro intendente em 1782.

A segunda seção, “As intendências marítimas lusitanas”, trata da origem e assentamento das intendências de marinha na estrutura administrativa do Império português no ultramar. Nele se discute a criação do cargo/instituição, que representou também o reconhecimento de uma necessidade da Coroa em relação à praça da Bahia de controlar o setor do comércio entre Bahia e a costa africana. Refere-se ao “cargo/instituição” pelo fato de o cargo representar o elo entre três instituições distintas, a intendência, ligando um estaleiro, três armazéns e a Junta da Fazenda, que passara então a ser a imagem desse conjunto de estruturas estabelecidas por Carta Régia, ou seja, de matriz institucional.

Aumentando a fiscalização e apoiando a atividade comercial, fez, por um lado, com que as inúmeras embarcações que se deslocavam para o outro lado do Atlântico Sul obtivessem

êxitos, e por outro, fossem alvo do sistema fiscalizador e tributário. Não se limitava a atividades militares, prevalecendo em sua atuação a perspectiva de coordenação econômica focada na fiscalização das operações portuárias e fomento da logística para as ações militares, colocando o intendente em contato direto com os oficiais das embarcações mercantes e no controle das diversas oficinas existentes no estaleiro da Ribeira das Naus e nos demais estaleiros do território baiano. Assim, foram explorados estudos diversos para melhor abranger o contexto local em relação as reformas em curso, identificando aspectos geográficos e o perfil de agentes ligados a zona portuária baiana, uma vez que a intendência foi criada como mecanismo de reforma da Junta da Fazenda na Bahia.

A terceira seção, “A Provedoria da Fazenda, a Vedoria do Exército e a Intendência da Marinha na Bahia: aspectos socioeconômicos”, busca avaliar como se deu a relação de governos locais e administração intencional no ultramar, destacando o aspecto fazendário, militar e econômico. São apresentadas questões sobre os alistamentos militares na Cidade da Bahia para pontuar a relação com o Rio de Janeiro, avaliando como os dois principais portos lusitanos no Atlântico Sul atuaram em recíproca cooperação nos conflitos ibéricos travados nas fronteiras meridionais da América, ponderando a pertinência da reforma que gerou a intendência do ponto de vista da organização da defesa.

Na quarta seção, “Os intendentess de marinha na América portuguesa”, são contempladas intendências de marinha pertencentes às capitanias ao norte e ao sul da Bahia. Foram avaliados aspectos da implementação das referidas instituições nas capitanias do Pará, Maranhão (e Piauí), Paraíba e Pernambuco, bem como nas capitanias de Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Grande de São Pedro e Santa Catarina. Sua proposta principal é entender como as elites receberam esses intendentess e, assim, permitir uma base comparativa para responder as questões relacionadas aos impactos da imposição de um novo ofício na administração fazendária e portuária colonial.

Na quinta seção, “As elites baianas e a Intendência da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia: o esvaziamento do espaço político local”, desenvolve-se a questão da recepção dos intendentess e o que esses representaram, uma vez que Bahia foi a capitania pioneira na recepção da repartição, tendo sua alargada experiência dividida em três momentos distintos: I) cargo ocupado pelas elites locais por meio de provimento régio (1770 a 1782), II) cargo ocupado interinamente pelas elites locais e reinóis por meio de provimento do governador (1782-1797) e III) cargo ocupado exclusivamente por reinóis da Armada por meio de provimento régio (1797-1808).

Como as demais capitanias experimentaram a implementação de intendentess já como oficiais da Armada nas Juntas de Fazenda a partir de 1797, como foi dito, a Bahia foi a escolhida para aprofundamento analítico por ter sido a primeira a experimentar esse processo de reforma administrativa, por registrá-la de maneira mais complexa (envolvendo as elites locais e intendentess interinos) desde 1770 em uma praça de grandes negociantes e traficantes de escravos.

Para uma história desses indivíduos, dentro e fora da Bahia, considerando que se tratam de sujeitos históricos que pertencem a grupos privilegiados e inacessíveis ao conjunto de suas respectivas sociedades, o método prosopográfico permitiu vislumbrar perfis e vínculos sociais desses agentes nas diversas dimensões dos conflitos relacionados as suas atuações. (HEINZ, 2006)

Nesta seção, o objetivo é demonstrar que o cargo de intendente de marinha foi criado para representar os interesses régios e, uma vez que os oficiais providos pelo rei assumiram, solidificaram mais um instrumento cerceador dos poderes das elites locais na Bahia e na América por meio do controle portuário, fortalecendo o recrudescimento do controle metropolitano nos domínios ultramarinos. Um refinado regimento lhes permitia intervir de maneira apurada em setores econômicos e financeiros nevrálgicos da administração ultramarina no período de crise do Antigo Sistema Colonial.

2. As intendências marítimas lusitanas e a Bahia

De acordo com dicionaristas do século XVIII e XIX, o termo “intender” designava o mesmo que “crescer”, “aumentar” ou, mais enfaticamente, “fazer mais intenso”. Nesse ponto, concordaram destacados dicionaristas do mundo lusófono do período, a exemplo de Raphael Bluteau (1728), Antônio de Morais Silva (1789) e Luiz Maria da Silva Pinto (1832). Bluteau apontara a matriz filosófica do referido termo, mas não dedicou espaço em sua obra para o termo “intendência” (1712-1728, v. 4, p. 161), o que fizeram Silva (1813, v. 2, p. 171) e Pinto (1832), classificando-o como “o ofício de intendente” e “o cargo de intendente”, respectivamente. Sugerindo que a ideia do cargo antecede a ideia de instituição.

Se “intender” tem como mais relevante aspecto a intensidade das ações em curso, para o termo “intendente”, a acepção acolhida por Pinto vai além, definindo-o como “o que tem a seu cargo o entender, tomar conhecimento de alguma coisa, de a dirigir etc.” (PINTO, 1832) As alterações do termo entre os marcos cronológicos das três publicações (1728, 1789 e 1832) refletem os impactos dos períodos em que foram produzidas, ou seja, das reformas do reinado de D. José I (1750-1777). A própria acepção do termo alterou-se do “fazer mais intenso”, em 1728, para a ideia do domínio de um conhecimento e de direção do que abrangia esse conhecimento, na segunda metade dos setecentos em diante. Uma alteração que reflete algumas mudanças do pensamento português entre os governos de D. João V e D. José I.

As instituições fazendárias nas colônias têm seu marco na instalação de feitorias, um tipo ibérico de armazéns utilizados em terras estrangeiras para agrupar uma comunidade de mercadores, proteger seus interesses e garantir o privilégio comercial junto às autoridades locais (NIZZA DA SILVA, 1994, p. 339), que eram controlados por um oficial, o “feitor e almoxarife”, até a instalação do governo geral, em 1548, quando esse passa a se estruturar através dos ofícios de “provedor-mor”, superior e assentado, na capital da colônia, e “provedor”, inferior a esse e assentado, nas capitâneas. O primeiro centralizava as arrecadações e contabilidades, alimentando a metrópole de informações para melhorar a eficácia da estrutura, enquanto o segundo, subordinado ao primeiro, assentava-se nas capitâneas, zelando por suas atividades fazendárias e pela fiscalização e

cobranças sobre suas atividades comerciais e alfandegárias, prestando contas regularmente ao provedor-mor, a quem dirigia as apelações locais.¹

Durante o período conhecido como União Ibérica (1580-1640), as legislações sofreram alterações, impondo mais rigor nos exercícios das atividades desses oficiais fazendários.² Também nesse período, atribuições referentes “à administração de bens e mantimentos pertencentes a armada” passaram ao provedor-mor, em regimento de 13 de agosto de 1638, no contexto de resistência aos ataques holandeses na Bahia. (SALGADO, 1985, p. 86) Desde o regimento do primeiro provedor-mor, de 17 de dezembro de 1548, que atribuições voltadas para o transporte marítimo em si já se manifestavam, como a de coibir a construção de navios sem autorização do governador, a de incentivar a construção de embarcações a remo dispensando o pagamento de direitos na alfândega e prestando auxílios de rendas reais àqueles que construíssem naus de 130 toneladas; nesse último caso, coincidindo com algumas determinações do Reino.(TAVARES, 2001, p. 104)³

Alguns regimentos visando à exploração aurífera, ainda no século XVII, ganharam espaço no período das Coroas ibéricas unificadas e, também, após a restauração, (SALGADO, 1985, p. 58 e ss) quando ocorreram importantes mudanças. Entre elas, destacou-se a criação do “conselho da fazenda”, que sinalizava a gradual ampliação do valor econômico da colônia americana para a metrópole. Voltado à deliberação dos contratos da Fazenda Real, o referido conselho descentralizou o exercício da administração fazendária, retirando a exclusividade do “provedor-mor”, dando poder às sessões das reuniões colegiadas presididas pelo governador-geral, tendo à mesa mais cinco membros: o provedor, o juiz dos Feitos da Fazenda, o procurador da Fazenda e dois desembargadores do Tribunal da Relação da Bahia. (SALGADO, 1985, p. 88)

Na América portuguesa do século XVIII, a descoberta de zonas mineradoras impulsionou as muitas reformas percebidas na administração de atividades recém-fundadas, resultando na criação de cargos de intendentess no governo de D. João V. O antigo “provedor das minas”, instituído pelo regimento de 15 de agosto de 1603, passara a se denominar “superintendente”, pelo regimento de 10 de abril de 1702, “com

¹ CARRARA, Ângelo. *Receitas e Despesas da Real Fazenda no Brasil: século XVII*. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2009, p. 15; SALGADO, Graça. *Fiscais e Meirinhos: a Administração no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985, p. 85; TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*. São Paulo: Editora da Unesp; Salvador: Edufba, 2001, p. 104.

² Regimento de 12 de março de 1588.

³ Ainda nesse período, foi criado um ofício, de inspiração espanhola, para a administração das minas, o “provedor das minas”, “também denominado administrador-geral ou superintendente”, que contava com um tesoureiro, um escrivão e oficiais especializados em metais, cujo primeiro regimento data de 15 de agosto de 1603 (SALGADO, op, p. 86)

atribuições mais minuciosas que seu predecessor”. Dentre as intendências criadas na colônia que antecedem a intendência da marinha, a “intendência do ouro”, a mais conhecida, devido à importância econômica da atividade aurífera, foi criada por decreto em 28 de janeiro de 1736. Voltada para as explorações das zonas mineradoras, detinha-se à administração da economia do reluzente metal, de suas rendas e fiscalizações. Tais intendentess, conhecedores da atividade mineradora, incidiam sempre no rigor do sistema de capitação, buscando evitar os descaminhos do ouro, uma preocupação central da Coroa portuguesa no século XVIII. (SALGADO, 1985, p. 89)

O governo de D. João V, “o Magnânimo”, foi marcado por embrionárias mudanças estruturais, caracterizadas por um declínio do governo dos conselhos e por reforços da administração periférica, algo que seria potencializado apenas na segunda metade da centúria, incluindo a ampliação do quadro institucional. (MONTEIRO, 2006, p. 31-37)⁴

Parte significativa do processo de reforma da administração financeira no Reino foi iniciada no final do reinado de D. João V, que, sob dificuldades no controle de arrecadação e rendimentos, percebeu o envolvimento de muitas instâncias e criou três novas secretarias centralizadoras, em 1736,⁵ como a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, pelo alvará de 28 de julho de 1736. Esse, no entanto, ainda não marcaria o momento em que as atividades dos intendentess e superintendentess ganhariam notoriedade pública no universo lusitano, pois esse seria um processo cuja culminância se daria com o estabelecimento do Erário Régio, no Reino, em 1761. (MONTEIRO, op. cit., 2006, p. 238)⁶ As secretarias criadas no final do governo joanino inaugurariam um novo modelo de governo e influenciariam administrativamente os governos seguintes, apontando a emergência de mecanismos de decisão mais executivos, tendo por base o sistema de consultas. (SUBTIL, 1998, p. 156)

Entre as características do exercício de “intendentess e superintendentess” existentes nas zonas das explorações minerais na primeira metade dos setecentos, além

⁴ Mesmo antes, no século XVII já despontavam traços das mudanças, quando indicam o aumento das câmaras com juiz de fora no Reino, que subiram de 79, em 1640, para 129, no final do reinado de D. João V, caracterizando um aumento da administração periférica (idem, p. 31).

⁵ Alvará pelo qual é Vossa Majestade servido criar três secretarias de Estado, de 28 de julho de 1736. Arquivo Nacional, Fundo Diversos Códices, código 796, v. 2, fls. 19-21; SUBTIL, José. Instituições e quadro legal. In: LAIMS, Pedro; SILVA, Alvaro Ferreira da (Orgs.). *História econômica de Portugal, 1700-2000*. Lisboa: ICS: Imprensa de Ciências Sociais, 2005. 1º volume: O século XVIII, p. 373 e ss.

⁶ Destaca-se também a criação da Intendência Geral de Polícia no reino, em 1760, dando ao governo um eficaz instrumento de controle político no reinado de D. José I (1750-1777). Tal ofício ficara aos encargos do “homem de Pombal”, Diogo de Pina Manique.

dos referidos agentes se instalarem como um elo de contato direto com o poder central, ao lado dos governadores, estavam: inspecionar, fiscalizar, denunciar e punir irregularidades comerciais nas fronteiras ou nas zonas de exploração e produção. As ações do intendente do ouro já apontavam um alargamento de alcance da sua área de atuação, opinando sobre assuntos de outras capitanias, além da sua.

Ao longo do tempo, as atuações desses intendentes foram se alargando, de forma que os limites de suas comarcas não os limitavam. O Intendente do Ouro da Bahia já fazia, por diversas vezes, observações e através de ofícios solicitava medidas de contenção de descaminhos e contrabandos nos sistemas de explorações auríferas de outras comarcas ou capitanias desde a década de 1750.

Ligados regimentalmente ao produto de uma atividade econômica específica, exploração mineral, e o controle de sua produção, os intendentes do ouro trabalhavam nas respectivas casas de fundição, auxiliados por fiscais, tesoureiros e escrivães. Tinham que visitar as oficinas das casas de fundição, mas, sobretudo, que vigiar e punir os oficiais subalternos, visando coibir toda e qualquer prática de descaminhos.⁷

No regimento dos intendentes do ouro de 1751 há parágrafos específicos para aqueles de Rio de Janeiro e Bahia, em que afirmam:

(...) [como] a sua principal obrigação é examinarem os descaminhos, que se efetuam, e ordinariamente se dirigem aos Portos do mar, terão nessa matéria um grande cuidado e vigilância, (...) farão as averiguações e diligências que jugarem convenientes. (...) usarão toda jurisdição que aos outros é concedida, para tirarem devassas, pronunciarem e sentenciarem os Réus, e farão todos os anos as conferências com os livros das Casas da Moeda das ditas Cidades (...).⁸

Um outro exemplo de intendência constituída para a administração da fiscalidade sob produto específico, a Superintendência do Tabaco da Bahia foi um órgão “alfandegário especial, destinado a promover e controlar o comércio deste produto”, regulamentado por Carta Régia de 4 de setembro de 1704. (SALGADO, op. cit., p. 91)⁹

⁷ *Offício do Intendente Geral do Ouro, Wenceslau Pereira da Silva, pedindo a aprovação de várias medidas tendentes a repressão do contrabando do ouro e informando a cerca das Casas de Fundição, opina que a de Jacobina deveria ser transferida para a do Rio das Contas e que era necessário construir uma nova Casa no Arraial de S. Feliz da Capitania de Goyas.* Bahia, 1 de junho de 1753. AHU/BA/CA, Cx. 5, Doc. 664-669.

⁸ Regimento das Intendências e Casas de Fundição. In: SILVA, Antônio Delgado. *Coleção da Legislação Portuguesa (1750-1762)*. Lisboa: Typografia Maigrense, 1830, p. 45.

⁹ “O monopólio do tabaco era um dos mais lucrativos dentre os contratos particulares – e o comércio do fumo fora dos mais seriamente afetados pelas atividades dos contrabandistas. Os comerciantes do ramo [especialmente no reino] tinham todo interesse em colaborar com a nova administração [de D. José I] e estavam, além disto, em boa posição para tirar proveito das oportunidades proporcionadas pelo poder público, pois o comércio do tabaco mantinha-se em expansão, ao contrário do que se verificava com o do açúcar – cujos mercados tradicionais eram disputados por forte concorrência” (MAXWELL, K. *A Devassa*

Como ela, seguiram-se os casos mineiros e, também, baianos, da Superintendência do Ouro. Também os chamados “registros de fronteiras”, formando “verdadeiras alfândegas internas” em pleno desenvolvimento do mercado interno com suas rotas interligando capitâneas pelos sertões.

As necessidades fizeram com que a Coroa constituísse cargos regionalizados para o controle de fronteiras, estabelecendo regimes tributários que incorporassem o florescente comércio ligado à produção mineradora em crescimento, o que a levou a criar, em 1735 e 1736, as Intendências do Ouro, que “incumbiam-se não só de arrecadar os tributos, mas também de controlar a atividade mineradora. Cada uma delas dirigida por um intendente, provido pelo rei e subordinado ao governador”.¹⁰

O aumento da fiscalidade e do controle sobre os poderes locais era um quadro que ganharia força na Bahia do século XVIII. Com seu poder camarário limitado desde o final do século XVII, quando as eleições por pelouros foram trocadas pela remessa das pautas de eleitores ao desembargo do Paço, período em que as presenças dos Juizes de Fora representavam uma força intervencionista nas cidades portuárias, diferente da Índia, a metrópole trouxe para a América “a experiência da implantação de um sistema político centralizado”. (PUNTONI, 2009, p. 376)

A criação de cargos teria, então, um papel fundamental, contribuindo para as constituições de “corpos intermediários de poder, cada vez mais regionalizados”.(PUNTONI, 2009, p. 387) As modificações da forma de recrutamento dos indivíduos na Bahia do século XVIII, especificamente em Salvador, onde o “papel mais incisivo junto à Câmara foi exercido por corregedores e provedores”, e sua influência na colocação dos oficiais e fiscalização da contabilidade (SOUSA, 2005, p. 314), sinalizavam uma preocupação do poder central lusitano em um alinhamento com o poder local da cidade portuária, que cresceu, progressivamente, como a mais importante cidade do hemisfério sul.¹¹

Na segunda metade do século XVIII, o conjunto de reformas implementadas pelo governo pombalino traria as acomodações políticas necessárias para um aumento do controle do poder central, em especial o crescimento da “administração comissarial”, em

da Devassa: A Inconfidência Mineira: Brasil-Portugal (1750-1808). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005, p. 40-41).

¹⁰ Em Arraial do Tejuco (atual Diamantina), a Intendência dos Diamantes foi estabelecida em 1734 (SALGADO, op. cit., p. 89-91).

¹¹ Concorda-se, a respeito da questão da transferência da capital para o Rio de Janeiro, que a cidade marítima de Salvador e seu porto, como afirma Avante Sousa, não perdem “as características que lhe conferiram o posto de principal cidade portuguesa nas Américas” (SOUSA, 2012, p. 32-33).

que se enquadrariam as intendências, representando “uma restrição suplementar das competências dos poderes periféricos em geral”. (MONTEIRO, 1998, v. 4, p. 281)

Sebastião José de Carvalho e Melo reuniu os esforços necessários para estabelecer o espaço político em que uma classe de negociantes portugueses pudesse comandar qualificadamente algumas instituições do Estado. Conceituada pelo historiador português Nuno Madureira de “negociantes estatais”, tal classe teria o papel de instituir um novo padrão de diálogo com o Estado, antes diminuído pelo traço restrito entre o indivíduo e o Estado, garantindo uma representatividade social respaldada em um projeto de Estado. Segundo ele, com um novo padrão burocrático, permitia-se a “invenção” de uma burguesia controlada, uma representatividade definida no estatuto de “homens de negócio”, aliada ao monopólio da informação econômica em instituições centralizadoras. Essas medidas do pombalismo visavam abolir o sistema anterior, pautado nas consultas de interesses exclusivamente nominais, que desarticulava “a posição reivindicativa de setores econômicos com os objetivos comuns”, reiterava “o individualismo dos agentes” e fazia “convergir para a instância arbitral do Estado a resolução de conflitos dentro de uma mesma atividade econômica”. (MADUREIRA, 1997, p. 40-45)

O terremoto de 1755 veio tornar mais urgente a reforma das instituições de Estado, emprestando mais legitimidade às propostas de reformas, anunciando a urgência da necessidade de novas iniciativas na estrutura da política econômica portuguesa na superação dos grandes obstáculos na reconstrução de suas cidades. Nos primeiros anos de reinado de D. José I em Portugal, foram tomadas iniciativas de vulto almejando o saneamento das contas públicas relativas às finanças do Estado, apostando na diminuição da distância de Portugal em relação à Inglaterra como potência econômica. Esse processo político provocou uma onda de reflexões mais alargadas entre os homens de Estado do novo rei, o que incluía a administração dos domínios ultramarinos. Buscavam as causas das contradições do sistema comercial português, e observando o sucesso dos ingleses, foram identificando contradições na relação econômica entre as duas nações que os fizeram repensar as orientações governamentais básicas, para assim procederem ao combate de privilégios tributários da nobreza e de setores do clero, assim como brechas permissivas aos descaminhos, existentes na estrutura administrativa portuguesa. Dessa forma, priorizava-se reformas na política mercantil e imperial e protegia-se os produtos vitais para o sistema colonial (açúcar, fumo e ouro). (MAXWELL, 2005, p. 21-53)¹²

¹² O açúcar, nesse contexto, seria então contemplado na criação da Mesa de Inspeção, em 1751.

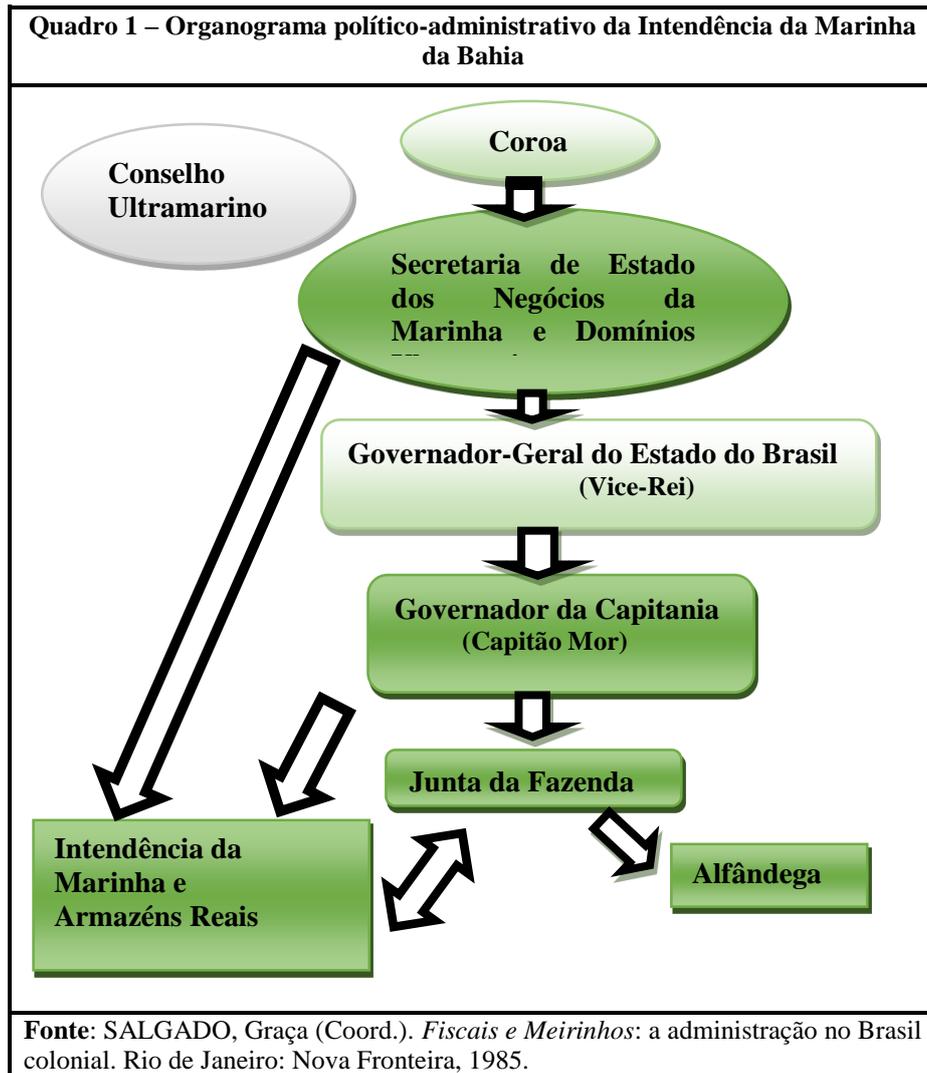
O historiador português José Subtil verificou que intendentess e superintendentes em Portugal formavam um grupo crescente, tanto numericamente quanto hierarquicamente, na administração do Reino no século XVIII, a maioria criados na década de 1760, tendo aí um marco exponencial da expansão de tais cargos, tidos pelo historiador como um dos pilares da “modernização funcional da administração régia”, pois se constituíam em “altos funcionários da Coroa a quem competia à administração dos negócios, sobretudo do governo econômico, sendo um dos polos mais dinamizadores da centralização política e do novo modelo de governo”. (SUBTIL, op. cit., 2005, p. 380-82)

Contudo, o discurso de modernização administrativa deve ser compreendido criticamente. Ainda na primeira metade do século XVIII a Coroa se valia dele para encaminhar mudanças graduais na política de nomeação de oficiais que atendessem aos seus interesses na estrutura administrativa, aumentando o controle sobre a propriedade de ofícios e a sua rentabilidade, reduzindo as concessões de ofícios em propriedade na América, como mostrou Roberta Stumpf (2014, p. 627). Utilizado nos momentos em que a Coroa precisava gerar alterações na estrutura administrativa.

As intendências do ouro na estrutura administrativa colonial corroboram a ideia do espaço privilegiado que ocuparam. Voltados para a administração econômica, os intendentess do ouro atuaram na América portuguesa controlando as operações realizadas pelos agentes econômicos em atividades mais lucrativas para os agentes e para o Estado. Não era de outra forma com a Superintendência do Tabaco, ao supervisionar a circulação de um precioso produto baiano, muito lucrativo, e que passara a ter aceitação cada vez maior, ao atingir os quatro cantos do mundo. (RUSSEL-WOOD, 2011, p. 118-120)

No Reino, esses cargos da administração comissarial destacaram-se, em especial, pelas suas atividades no centro urbano e pela notoriedade que ganhou a Intendência de Polícia da Corte e do Reino, sediada em Lisboa.¹³ Na América portuguesa, foi no contexto de deficiência da exploração aurífera, a partir de 1760, e da crise do Antigo Sistema Colonial que se criou uma intendência dedicada às atividades de setores econômicos próprios de cidade marítima, representando uma ampliação de atuação e, também, uma mudança no controle das atividades ligadas a ela, assim como a marinha portuguesa.

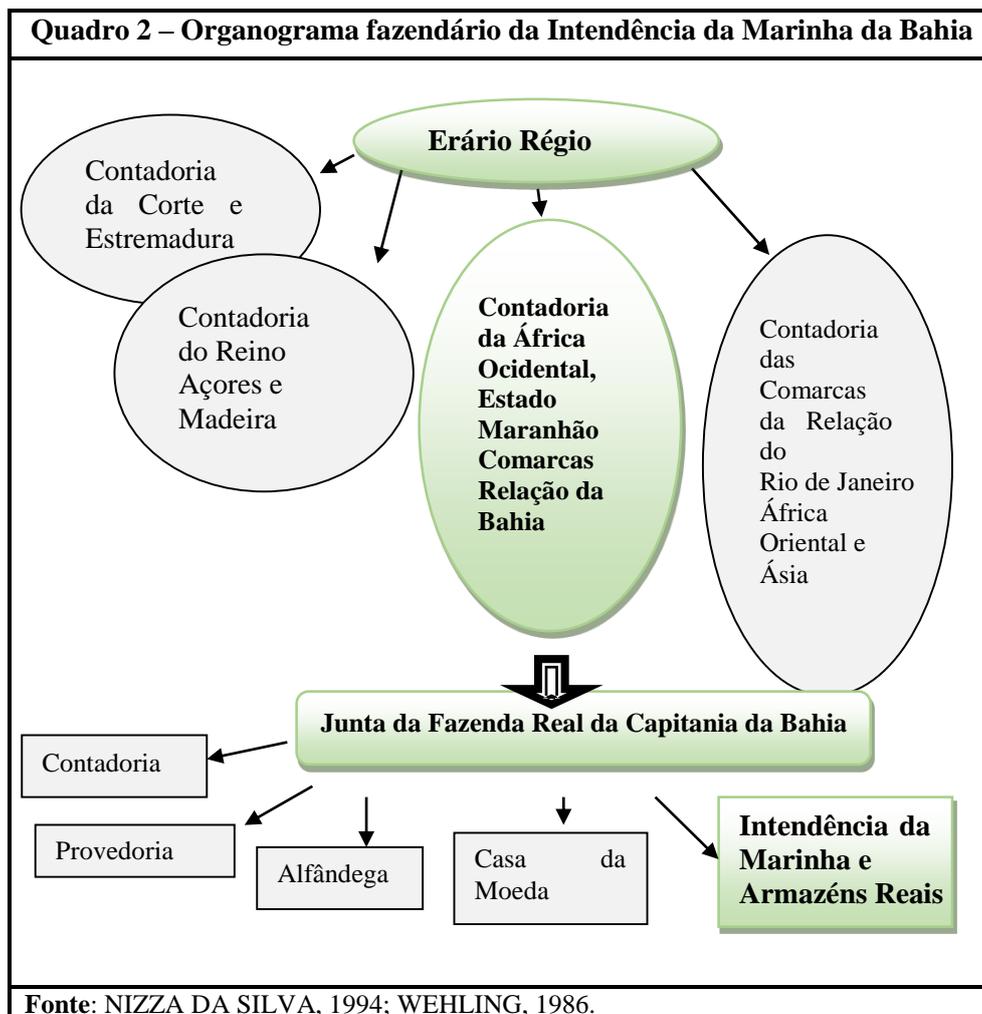
¹³ A notoriedade maior viria na segunda metade do século XVIII, com o cargo de Intendente da Polícia da Corte e do Reino, criado por decreto de 25 de julho de 1760.



Na década de 1770, no governo de D. José I, foi criada a Intendência da Marinha na Bahia e sua atuação, voltada para as atividades marítimas, se distinguiria pela abrangência daquelas repartições formadas até então, voltadas aos produtos coloniais vitais, como afirmamos, a saber: a Superintendência do Tabaco (1704), a Intendência do Ouro (1736) e a Mesa de Inspeção (1751). Os intendentess de marinha representaram um avanço do controle régio no território marítimo das capitanias, ampliando e aprofundando a atuação que recaiu sobre atividades fiscais das embarcações em geral, mas também incidiram no porto em diversas atividades do estaleiro da Ribeira das Naus e Armazéns Reais.

Administradores de grupos humanos, de armazenamento de materiais e de recursos monetários, os intendentess de marinha na Bahia tinham sua obediência regimental dividida em duas linhas de atuações: uma puramente político-administrativa, observável no Quadro 1 (acima), e outra mais estritamente administrativa financeira

destacada no Quadro 2 (abaixo). Portanto, quando tratavam de questões estruturais do porto e da organização e reorganização estruturais de áreas urbanas, militares e marítimas, bem como das atividades de exploração e comercialização de madeiras e outras ligadas ao porto, estaleiros e produção naval, os intendentess recorriam aos Secretários da Marinha no Reino, e ao governador da Capitania da Bahia, com maior frequência. Para tanto, recebiam instruções dos referidos secretários, e para eles enviavam cartas, pareceres e planos. Tratando-se, por sua vez, de assuntos ligados a tesouraria, prestação de contas de despesas com as oficinas dos estaleiros, materiais utilizados, madeiras, oficiais, escravos, entradas e saídas dos Armazéns Reais, e qualquer assunto voltado ao controle das finanças estabelecidas no meio de sua governança (área marítima do território da Relação da Bahia, Ribeira das Naus e Armazéns Reais), estes atuavam com a Junta da Fazenda, prestando contas a ela e auxiliando na conferência de suas contas ao lado do governador (Quadro 2).



Envolvendo a produção e reparo de embarcações, municiação das mesmas e das tropas, regulando a economia em torno das muitas oficinas, a Intendência da Marinha controlou os recursos destinados à área de produção de construção naval, o cotidiano operacional de seu diversificado efetivo de oficiais existente nas oficinas do principal estaleiro da capitania e da América lusitana, que atendia prioritariamente aos interesses reais e militares. Simultaneamente, os intendentess desempenhavam do papel de deputado no colegiado da Junta da Fazenda. Mesmo ligados a esta, e tendo contato com os seus membros colegiados, eles mantinham contato direto com os Secretários de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, de quem recebiam instruções, e com os governadores da Bahia, com devotada frequência em tempos de guerra, destinados a refletir sobre seus planos e suas atuações na Cidade da Bahia e sua *hinterland*.

Destacamos uma nova característica para os intendentess, voltados à prestação de suporte ao desenvolvimento e manutenção das atividades mercantis e militares. Extrapolava, então, os limites da incumbência originária de intendências na colônia, marcada pelo controle de atividades referentes aos produtos coloniais vitais, incidindo sobre uma outra produção essencial que a Bahia passara a liderar no cenário internacional do século XVIII, ou seja, sobre a produção e reparo de bens de produção (as embarcações transoceânicas), sobre a estrutura de defesa do patrimônio régio e sobre as atividades marítimas do dilatado litoral baiano, incluindo a navegação de cabotagem.

Indo além de sua funcionalidade essencialmente fiscalizadora de gênero comercial, os intendentess foram lançados como representantes dos interesses régios na administração de setores fundamentais para a economia no último quartel dos setecentos, de forma que os intendentess de marinha na colônia americana compuseram um caso institucional diferenciado dos seus predecessores.

2.1 Aspectos da Intendência da Marinha na colônia

As reformas administrativas pombalinas, tendo por objetivo a centralização das atividades financeiras no Reino e a contenção de descaminhos, fortaleceram a instituição fazendária metropolitana e, por conseguinte, a defesa do patrimônio, que representava o domínio americano no século XVIII. Para isso, a Coroa não mediu esforços em criar novas instituições, cargos e ofícios que viessem a colaborar para tal intento. (MAXWELL, 2005, p. 62; WHELING, 1986, P. 113-150)

Alguns setores sociais poderiam, eventualmente, gerar quaisquer conflitos ou mesmo manifestar algum desconforto, por isso, as implementações de novas repartições previstas pediam cautela política para o bom andamento de outras atividades envolvidas, e mesmo das próprias implementações. No período em que Portugal mais somou esforços na defesa de seu território e possessões ultramarinas, os investimentos militares no continente apontavam para “o aumento da despesa pública na maior parte dos Estados europeus” (SOUSA, 2006, p. 17) momento em que surgiria a intendência marítima inserida na estrutura fazendária na colônia.

Acompanhando as reformas militares da década de 1760, que sugeriram alterações importantes na administração financeira das forças armadas portuguesas e brasílicas, vinham os novos fundamentos da estrutura fazendária portuguesa, que encontram seu expoente na criação do Erário Régio, ou Real Fazenda, em Lisboa, no ano de 1761. (MAXWELL, 2005, p. 63) A partir daí, a administração fazendária na América contaria com as Juntas da Fazenda, que se somaram às já existentes Mesas de Inspeção, desde 1751, ambas instaladas nas respectivas capitanias potencialmente exportadoras que, por sua vez, contavam também com suas respectivas alfândegas, eventuais intendências (do ouro, diamantes ou tabaco) e, por fim, as Intendências da Marinha e Armazéns.

A criação da Intendência da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia se deu através do alvará de 3 de março de 1770,¹⁴ que, absorvendo os cargos de Provedor-Mor da Fazenda e de Vedor do Exército, extinguiu-os, fazendo-os convergir para o cargo de Intendente da Marinha. Como já mencionado, garantindo ao intendente o controle dos (três) Armazéns Reais (dos Armazéns de Materiais da Coroa, dos Mantimentos e das Munições de Guerra), e o assento de deputado na Junta da Real Fazenda na Capitania da Bahia. Com isso, a Coroa lançou mão de uma nova perspectiva de utilização do cargo, uma abrangência funcional ampliada e inédita, inserindo-o no cerne das discussões políticas da economia da capitania.

A Junta da Fazenda, criada na década de 1760, foi uma repartição administrativa cujas incumbências abrangiam a vida econômica da capitania, controlava a contabilidade de receitas e despesas, organizava e executava os pagamentos e prestava relatórios e obediência ao centro do governo econômico. (CARRARA, 2009, p. 197) Sua criação veio suplantar o antigo Conselho da Fazenda, que foi concebido no contexto de fundação do Erário Régio, fundado em 22 de dezembro de 1761 e presidido por Sebastião José de

¹⁴ AHU/BG/AV, Cx. 23, Doc. 1971, fól. 27-32.

Carvalho e Melo, seu idealizador, para centralizar as atividades financeiras dos quatro cantos do Império, representados em quatro contadorias que contemplavam os domínios ultramarinos (Europa, América, África e Ásia). (SALGADO, 1985; MOREIRA, 1977)

Dessa forma, como exposto no Quadro 2, as referidas Juntas da Fazenda, instaladas nas capitânicas, atuavam, inicialmente, em sintonia com as contadorias da Real Fazenda no Reino. A Bahia estava subordinada à “Contadoria Geral da África Ocidental, do Maranhão e das Comarcas do Território da Relação da Bahia”,¹⁵ e o Rio de Janeiro, à “Contadoria Geral do Território da Relação do Rio de Janeiro, África Oriental e Ásia portuguesa”. (MOREIRA, 1977, p. 119-139)

O alvará de 3 de março de 1770 não só absorveu as extintas Vedoria do Exército e a Provedoria da Fazenda da Capitania da Bahia pelo novo cargo de intendente de marinha, mas, sobretudo, dispôs de cautela para a implementação do novo cargo, indicando a permanência do antigo vedor, Rodrigo da Costa de Almeida, que era também o proprietário da Provedoria da Alfândega, uma propriedade que começava a ser questionada naquele ano.¹⁶ Essa prudência demonstra a preocupação de fazer valer a experiência empírica e “contábil renovada” das “partidas dobradas”, que passaram a vigorar com a criação do Erário Régio e que impunham a necessidade do conhecimento científico e familiaridade com as letras para o exercício do cargo.¹⁷ Rodrigo da Costa era um homem erudito e instruído nesses assuntos (KANTOR, 2004), tinha ao seu lado a confiabilidade política tradicionalmente delegada aos membros da aristocracia.

Um outro regimento lançado no mesmo ano da fundação da intendência, em 23 de novembro de 1770, visava garantir a redução paulatina do caráter de propriedade e hereditariedade nas concessões de cargos e ofícios no serviço público, favorecendo à colocação daqueles indivíduos que obtivessem conhecimentos específicos das matérias exigidas para o exercício. (STUMPF, 2016) Rodrigo da Costa e Almeida, na condição de primeiro ocupante do cargo e por isso incluído no processo de transição, exerceu as funções de Provedor da Fazenda, que se fundiu no novo cargo com a Vedoria do Exército e, por isso, gozou do direito de exercê-lo até sua morte, em 1782, provido pela Coroa.¹⁸

¹⁵ Lembrando que o território da Relação da Bahia abrangia São Tomé e Príncipe.

¹⁶ O Regimento de 23 de novembro de 1770 tinha por objetivo desencadear maior rigor na concessão de ofícios, observando a redução das concessões em propriedade e por meio da hereditariedade. (STUMPF, 2016)

¹⁷ *Método para se observar nas compras e despesas que se fizerem na Intendência da Marinha e Armazéns Reais e na escrituração dos livros do Almoxtarifado respectivo*. Bahia, 8 de agosto de 1770. AHU/BA/CA, Cx. 45, Doc. 8307.

¹⁸ AHU/BA/CA, Cx. 57, Doc. 10939-10942.

Já o cardo de sua propriedade, Provedor da Alfândega, terá um tratamento especial, em que se observa o regimento de 23 de novembro de 1770 e as imbricações da trajetória familiar.¹⁹

Depois de Rodrigo da Costa, os demais membros da sociedade baiana o exerceram apenas interinamente,²⁰ providos pelo governador, de forma que o próximo Intendente da Marinha da Bahia provido pela Coroa viria do Reino apenas em 1797, reunindo uma série de características diversas, representando também uma complementaridade da perspectiva do aumento do controle sobre as instituições militares e financeiras, característica das reformas pombalinas contidas no referido alvará e regimento do ano de 1770.

O historiador Fernando Dores Costa nos chama a atenção para a problemática analítica que os agentes pertencentes à categoria de “criados” nos remetem quando se trata de cargos militares, o que trataremos mais à frente, no capítulo sobre os intendentes. (COSTA, 2012)

No que tange aos interesses da Real Fazenda, cumpria-se a ausência dos membros das elites locais na condução do cargo a partir desse segundo provimento régio, não mais estariam ali representadas até 1808. A partir de 1797, a sua atuação nesse cargo era vista negativamente pela Coroa, ajustando-se dentro da perspectiva do regimento de 23 de novembro de 1770, que cumpria uma inflexão ao exercício destinado àqueles que possuíam competências técnicas e científicas.

Temos por hipótese que o provimento régio para este cargo representava uma ingerência na estrutura do governo econômico da capitania, em especial, o segundo provimento régio para Intendente da Marinha da Bahia. A nomeação do capitão de mar e guerra José Francisco Perné, em janeiro de 1797, representou não só uma ruptura de padrões com os poderes locais e agentes letrados, gerando certo alvoroço e a necessidade de admoestações, como também complementou as propostas iniciais da reforma, zelando pelo patrimônio régio e pelo processo de modernização da escrituração contábil da

¹⁹ Ver capítulo 5.

²⁰ Em súbita passagem, o familiar do falecido intendente, José Pires de Carvalho, permaneceu interinamente no cargo de 1782 a 1784, quando se demitiu por não ter recebido a graça que solicitara, o provimento régio para exercer efetivamente (AHU/BA/CA, Cx. 58, Doc. 11.133-4 / Cx. 59, Doc. 11.270-2); o desembargador Felipe José de Faria chega a solicitar, mas não exerce, sendo empossado interinamente, em 1785, José Venâncio de Seixas (idem, Cx. 61, Doc. 11.660), o que mais se demorou no cargo nessa condição entre os providos pelo governador, deixando-o em 1797. Aspectos da vida dos intendentes e suas atuações serão explorados no capítulo final, destinado ao tema.

capitania (CARRARA, 2009, p. 99), resultante, nesse caso, de esforços das políticas de D. Rodrigo de Sousa Coutinho e de seu antecessor.

O Secretário de Estado da Marinha e Negócios Ultramarinos, Martinho de Melo e Castro (1770-1795), não se esforçou menos, organizando setores da marinha portuguesa, atento às necessidades de reformas, de forma que ambos deram segmento às linhas mestras da política pombalina, qual seja, colocar Portugal no patamar de uma grande nação continental.²¹

São características das orientações mais amplas dessas reformas: a necessidade de transformação da estrutura administrativa militar, garantindo uma margem de autonomia necessária manter o controle político e econômico sobre os domínios ultramarinos, respondendo aos interesses régios em tempos de crise, advertidos pela presença inimiga no Atlântico e declínio da produção aurífera; e a centralização do setor financeiro dessas instituições visando a recuperação econômica e política da Coroa portuguesa em relação às demais nações europeias no Atlântico, melhorando o aparelho fiscal e a força naval. O historiador Fernando Tomaz, analisando as finanças pombalinas, afirma que ela foi

(...) orientada no sentido de uma disciplina rigorosa das finanças públicas (...). Norteada pela ideia de assimilação do 'régio' ao 'público e comum', ela constitui uma peça fundamental na consolidação do monopólio fiscal como expressão de afirmação do poder. Ela deu, deste modo, uma contribuição válida para o processo de construção do Estado, que atingiu, neste século de setecentos, um dos momentos mais significativos. (TOMAZ, 1978, p.356)

Quando foi estabelecida, em 1761, a Junta de Administração e Real Fazenda da Capitania da Bahia os deputados da instituição fizeram críticas à estrutura e funcionamento da Ribeira das Naus, acusando-a de consumir vultosas quantias sem o rigor adequado, o que certamente influenciou o encaminhamento de uma alteração na estrutura, que se materializou na criação da Intendência da Marinha.

Na Ribeira das Naus se despense em cada um triênio em jornais de Mestres, oficiais e pretos, mas de cem mil cruzados sem haver fabricar lhe Nau, que respeita a cada um dia de trabalho muito perto de 40\$000 e esta administração também se não acha com as devidas cautelas para não haver extração, e é preciso aplicarem-se lhe pela grande quantia que se despense.²²

²¹ Os aspectos referentes às pastas dos secretários de marinha serão considerados no capítulo 4, referente aos intendentes.

²² *Ofício do Contador geral Antônio Ferreira Cardoso, em que participa ter averiguado que se praticavam grandes desvios nos dinheiros da Fazenda Real.* Bahia, 16 de agosto de 1766. AHU/BA/CA, Cx. 39, Doc. 7398, fól. 31.

Conforme o Decreto de 7 de março de 1770, tais medidas foram tomadas com o objetivo de buscar mais rigor nas contas públicas para que as “atividades de marinha se desenvolvessem na conformidade dos Regulamentos Militares”²³ estabelecidos na reforma realizada pelo Conde de Lippe, em 1762, com o aval do secretário Sebastião José de Carvalho e Melo. A Intendência da Marinha na Bahia é estabelecida como proposta de reforma da Junta da Fazenda após uma séria de escândalos envolvendo a família Pegado Serpa,²⁴ proprietários do cargo de Provedor da Fazenda até 1767, atuando até o ano de 1808 sem grandes alterações estruturais, ocorridas com a chegada da Família Real, que abriu os portos às nações amigas e provocou alterações que a descaracterizaram.

Entre as suas principais atribuições estavam as vistorias nos navios, recebimento dos capitães das embarcações (os “termos de fiança”, os “termo de levarem cavalo”, os “termo de levarem capelão”), as arqueações e as visitas nas embarcações da África, as vistorias das obras reais e as devassas quando os navios adentravam o porto. Era também responsável pelas compras dos gêneros necessários aos Armazéns Reais do Arsenal da Bahia, tratando com os fornecedores dos materiais e formalizando os pagamentos, buscando o controle régio nas operações que envolviam a atividade de construção naval na capitania.

O exercício da repartição, distribuída no complexo cotidiano portuário, permeava as ações ligadas às embarcações, especialmente controlando as despesas de suas atividades sob o método de registro contábil das partidas dobradas e livros, especificando as receitas e despesas de cada repartição, reduzindo, assim, as possibilidades de descaminhos e de prejuízos, na concepção ilustrada em voga.

O debate sobre as formalidades e formas de registro das despesas, das solicitações de compras de material e as peculiaridades da aplicabilidade do referido método serão objetos de reflexão dos agentes envolvidos, como veremos no último capítulo.

O método de registro contábil que foi praticado até a década de 1760 era demasiadamente confuso, permitindo que houvesse dificuldades na conferência de contas pelas autoridades, levando-se a acreditar que o mesmo chegava a ser permissivo aos descaminhos, aos desvios de recursos arrecadados com os impostos sobre mercadorias

²³ *Decreto do rei D. José ao Conselho Ultramarino referente à resolução de extinção do Ofício de provedor-mor da Fazenda da capitania da Bahia e criação do lugar de intendente da Marinha e Armazéns reais dela, com o governo da vedoria.* Lisboa, 7 de março de 1770. AHU/BA/AV, Cx. 164, Doc. 12443.

²⁴ Luiz Lopes Pegado Serpa e Manoel Antônio da Cunha Sottomaior na primeira metade do século XVIII, e Manoel de Mattos Pegado Serpa entre 1753 e 1767.

que desembarcavam na Bahia.²⁵ O novo método de “partidas dobradas” passou a ser aplicado em todo território lusitano a partir da criação do Erário Régio (1761) e, paulatinamente estendido, alcançava os seus domínios nos anos seguintes, facilitando os confrontos de contas e tornando os registros mais claros. Sua proposta era simples, mas “revolucionária”.

Tomando o exemplo dos negociantes, o Estado português passou a adotar um único livro para registros financeiros de uma repartição, em que nas páginas da esquerda lançava-se as entradas mensais e nas páginas da direita, as saídas mensais, e ao final de cada página registrava-se os totais de entradas e saídas por mês, contendo ao final dos livros as tabelas de entradas e saídas de todos eles e um panorama anual, com o saldo do ano anterior e o saldo deixado para o ano seguinte. Cada livro correspondia, geralmente, a um ano de atividade. A Intendência da Marinha iniciava a aplicação deste método nos Armazéns Reais e Arsenal da Bahia ainda em 1770, como consta no *Método para se observar nas compras e despesas que se fizerem na Intendência da Marinha e Armazéns Reais e na escrituração dos livros do Almoxtarifado respectivo*, da autoria de Rodrigo da Costa e Almeida.²⁶

O cargo de intendente de marinha foi, por isso, disputado pelas elites locais, porque atuava na área portuária e cabia a ele a vistoria das embarcações, havendo então a possibilidade de intervenções nas negociações de exportação, o que seria facilitado com a obtenção de informações privilegiadas e, como já foi dito, por garantir assento de deputado com direito a voto na Junta da Fazenda.

No contexto da discussão da capitalidade, defende-se a ideia de que a Bahia foi o segundo maior centro de produção de embarcações transoceânicas do Império lusitano e seu porto o maior exportador de mercadorias diversificadas do Ultramar nas últimas décadas do século XVIII, e, conseqüentemente, o maior produtor de madeiras de construção naval do império.²⁷ Os registros das atuações dos intendentes no intuito de

²⁵ A prática do peculato na Provedoria da Fazenda na Bahia passou a ser percebida a partir de 1727, e duramente questionada na década de 1750, quando se iniciam as reflexões a respeito de sua contenção. Ver: CERQUEIRA E SILVA, Ignácio Accioli. *Memórias Históricas e Políticas da Província da Bahia*. Bahia: Tipografia do Correio Mercantil, 1835, tomo 1, p. 250-252 (nota n. 83). O autor faculta ao governo do IV Conde de Povolide, o José da Cunha Gran Ataíde e Melo, empossado em 11 de outubro de 1769, a implementação da Intendência da Marinha, mas também do novo método contábil e da contenção do peculato na Alfândega da Bahia. No capítulo 5 o tema será novamente abordado.

²⁶ Bahia, 8 de agosto de 1770. AHU/BA/CA, Cx. 45, Doc. 8307.

²⁷ Os principais produtos exportados pela Bahia do período, por ordem de importância, eram: o açúcar branco, o tabaco, o açúcar mascavo, o algodão, os couros secos, a ½ sola, os couros salgados, a aguardente, as vaquetas e a ipecacuanha. Acrescentam a esses uma imensa variedade de produtos alimentícios, da courama, de drogas, de madeiras e outros gêneros. A Bahia mantinha intenso comércio intercolonial, abastecendo de escravos outras capitânias. (ARRUDA, 1980, p. 189-208).

melhorar as atividades econômicas da capitania são importantes para uma análise das movimentações econômicas envolvidas, contemplando as atividades administrativas e financeiras que envolviam a dinâmica portuária da Bahia colonial e suas elites.

A atuação e funcionamento da intendência representaram uma alteração significativa na estrutura administrativa, o que possibilita conhecer o desenvolvimento da crescente construção naval baiana do século XVIII e perceber, através dessa atividade, o contexto da relação de centro e periferia no Império marítimo português. E também entender a relação da repartição com as demais instituições da administração do Reino e do Ultramar.

Sendo ela a primeira a ser criada na América, inspirou a criação das demais nos portos luso-brasileiros, que se deu pelo Decreto de 12 de agosto de 1797, sob os auspícios do Secretário da Marinha D. Rodrigo de Souza Coutinho, motivando a percepção de influências que emanam da “periferia” para o contexto Atlântico do Império Ultramarino Português no século XVIII, como destacou Russel-Wood (1998; FONSECA, 2018).

2.2 As Bases Legislativas e Geográficas da Intendência da Marinha na colônia

As instituições representam os poderes existentes em uma sociedade, e sem eles não há instituição. O poder se faz claro no legítimo direito de uso de uma força ou de uma potência, já a autoridade resplandece sua legitimidade nas “capacidades de ser e de fazer” e, sendo assim, ela se apresenta como a fonte e a origem de qualquer coisa, dentre elas, de um poder. (BOBBIO, 1989, p. 44-48) As instituições reúnem, dessa forma, em maior ou menor grau, autoridades e poderes em níveis distintos de acordo com o contexto político e a situação hierárquica na malha institucional a que pertence.

A criação da Intendência da Marinha, em 1770, indicava a introdução de um instrumento de reorganização da Junta da Fazenda da Bahia, contando com a autoridade de um oficial especial, submetido a ela, tendo para isso capacidade e competência para acompanhar as contas e arranjos financeiros administrados tradicionalmente pela Junta, bem como a particularidade de conhecer os enredos da vida marítima, suas produções e gastos. Ela foi fundada para dar suporte a duas situações emergenciais no contexto da crise do sistema colonial a partir da década de 1760: a guerra e o fisco. Por conta da

guerra, sua autoridade se desdobra sobre inúmeras tarefas e dispõe também de poder de uso da força como lhe conferem os termos do referido alvará.²⁸

Esse documento versava, em seus primeiros termos, sobre diversos assuntos concernentes à estrutura financeira da capitania e suas tesourarias em transição desde a fundação do Erário Régio em 1761. O primeiro tema abordado trouxe uma imagem depreciativa do sistema de arrecadação vigente na capitania até a década de 1760, desagradando as expectativas da metrópole que optou por uma outra normativa para regular os períodos em exercício dos tesoureiros e recebedores, fixando-os em três anos, e circunscreveu ainda que os tesoureiros particulares fechassem suas contas anualmente, que a cada triênio todos gerassem a aprovação das mesmas através da Junta da Fazenda da capitania, contando ainda com o acompanhamento final do Chanceler da Relação e do Vice-rei.

A partir desse ponto, orientado por carta de autoria do Conde de Oeiras, na condição de Inspetor Geral do Real Erário, o rei D. José I fez 13 determinações presentes no referido alvará, onde se observa a fusão das preocupações financeiras e bélicas, momento em que poder e autoridade se apoiavam para um novo cotidiano proposto aos Armazéns Reais. Não só para prestar socorro às principais operações portuárias, mas, sobretudo, para que as ações marítimas da Bahia pudessem gozar de uma combinação que envolvesse assertividade e redução de gastos no suporte material ao Rio de Janeiro e aos conflitos no Sul da colônia americana, bem como a defesa do litoral em seu conjunto. E como a Bahia se destacava pela produção naval avultada, e pela sua diversidade produtiva que incluía gêneros de subsistência e madeiras de construção, (LAPA, 1968; 1973) à Coroa pareceu prudente aumentar os cuidados com os seus estaleiros, fortes e Armazéns Reais.

Diante da importância do alvará de 3 de março de 1770, expõe-se abaixo o seu conteúdo sumariamente. Apenas o oitavo termo está reproduzido na íntegra. Nele o monarca determinava:

- 1º) que de acordo com a lei de criação do Erário Régio, de 22 de dezembro de 1761, ficassem extintos o “Conselho da Fazenda e o emprego de Provedor mor dela”;
- 2º) que todos os livros, papéis de translados, documentos e ordens, todos os documentos referentes às contas, fossem direcionados e armazenados na Contadoria da Junta da Administração da Fazenda;

²⁸ AHU/BA/AV, Cx. 217, Doc. 15216.

3º) que os oficiais antigos da Casa da Fazenda devem trabalhar com os novos oficiais para ajustarem com maior brevidade os livros antigos ao novo método, “até que as contas antigas fiquem justas e ligadas com as que de presente correm”;

4º) que tudo o que antes se expedia na Casa da Fazenda que “só respeita a Administração da Real Fazenda”, que fique “como tal subsistindo na Secretaria da referida Junta”;

5º) que as guias para se levar escravos aos sertões, antes despachadas pelo Provedor mor da Fazenda, passam a ser despachadas pela Secretaria da Junta da Fazenda, assinadas por dois ministros da Junta;

6º) que os capitães de embarcações façam o manifesto de dinheiro através de requerimento ao Governador, “para que como Presidente da Junta lhes mande abrir o manifesto na Secretaria” dela; fechado o manifesto este segue com guia assinada por dois ministros da mesma Junta;

7º) que o Governador, informando ao Chanceler (Ministro da Junta da Administração), possa mandar passar as cartas de doação de sesmarias;

8º) “Por quanto ao mesmo Ofício de Provedor da Fazenda era também anexo o de Provedor dos Três Armazéns, dos Materiais da Coroa, dos Mantimentos, e das Munições de Guerra, com o governo junto da Vedoria dos Regimentos da Cidade da Bahia e Presídio do Morro de São Paulo, e me foi presente a péssima administração daquela Provedoria [da Fazenda], cujas inveteradas desordens, assim como deram justo, e necessário motivo para a criação da Junta da Administração da Real Fazenda o dão também para que se haja de fazer uma bem regulada reforma na dos ditos Armazéns Reais e Vedoria: Hei por bem criar um lugar de Intendente da Marinha, e Armazéns Reais dela, ao qual com essa denominação, e de nenhum modo com a de Provedor [da Fazenda], pertencerá: Primeiramente ao governo da Marinha e Armazéns Reais dela, na conformidade das instruções, que lhes serão dadas pelo meu Real Erário, servindo com ele um só Almojarife, e não três, como até agora houve desnecessariamente; e reduzindo-se tudo a uma só administração com diversos livros auxiliares, respectivos às três repartições que, até aqui andaram divididas. Em segundo lugar, o governo da Vedoria, na maneira que o tinha o dito Provedor, enquanto Eu não der nova forma, para o qual se Me dará conta do estado presente em que está, e da formalidade, com que se deverá estabelecer segundo os novos Regulamentos Militares. E em terceiro lugar, assistirá a Junta da Fazenda como Ministro dela, vencendo de ordenado anual oitocentos mil réis

pagos aos quarteis na mesma Folha, em que levava o dito Provedor; e as mesmas propinas que a este foram concedidas pelo Regimento de 15 de abril de 1709; das arrematações somente que forem feitas na dita Junta; e dos Contratos somente respectivos a Capitania da Bahia; sem embargo de que no dito Regimento se expressassem as respectivas as outras Capitánias”;²⁹

9º) devido à expedição do Regimento de 15 de abril de 1709 ter acontecido num período em que Salvador era a capital da colônia, proíbe que as propinas sejam multiplicadas, ressaltando que o intendente só poderá receber pela Junta da capitania onde está atuando, sob pena de perderem seus empregos, e ofícios se proprietários, ou do valor deles sendo serventuários.

10º) ao Intendente da Marinha pertencerá mandar pelo Patrão Mor e Escrivão dos Armazéns Reais, visitar os Navios certificando se estão em condições de partida. Tomar os termos de fiança dos capitães dos navios, para impedir permanência de pessoas sem passaportes, e dos que vão para Angola o termo de levarem cavalo, e aos que vão para a África o termo de levarem Capelão, “o qual se apresentará nos mesmos Armazéns e assinará com o Capitão o mesmo Termo”;

11º) Arqueações e visitas nas embarcações vindas de África sejam feitas pelo Intendente da Marinha, acompanhado do Procurador da Fazenda, Patrão Mor e Mestres da Ribeira, lavrando o Termo com o Escrivão dos Armazéns; o mesmo tem obrigação de tirar devassa dos navios e observar se os capitães cumprem a lei portuguesa; também lhe compete as vistorias nas obras Reais acompanhado do Procurador da Coroa e o Escrivão dos Armazéns quando forem obras de Marinha e Armazéns, as demais competem à Junta da Administração da Fazenda;

12º) a Junta da Fazenda faça uma relação dos gêneros necessários aos Armazéns Reais a serem adquiridos na Capitania da Bahia, expedida para que o Intendente da Marinha ordene tais aquisições, faça as conferências e leve o despacho para a aprovação da mesma Junta, reduzindo assim os atrasos de pagamentos aos fornecedores e outros males decorrentes da ausência de celeridade e controle nos novos métodos.

²⁹ AHU/BA/AV, Cx. 217, Doc. 15216, fól. 6.

13º) seja entregue pequenas quantias de dinheiro ao Almojarife dos Armazéns para que o mesmo tenha autonomia e agilidade com despesas pequenas, corriqueiras e necessárias, prestando contas mensais na Contadoria (receitas e despesas).

Abolindo quaisquer possibilidades de embargo, argumentações ou sutilezas que doutores da lei e interessados pudessem aventar questionando tais determinações, o rei ordenou que fossem tomadas como Carta, e assim encerra as alterações na recém-inaugurada Junta da Fazenda baiana (1761). Nas demais capitânicas encontraram “diferenças de ritmos” nas respectivas instalações por causa das resistências manifestas por suas elites locais, sendo a Bahia uma das primeiras a tê-la em sua estrutura administrativa.³⁰

Como mencionado, na administração do reinado de D. João V já despontava uma alteração no padrão estrutural da administração régia que legislava que os conselhos cedessem espaço para as secretarias. Assim, a partir de 1770 aboliu-se as possibilidades de revitalização do extinto Conselho da Fazenda, dando instruções à atualização dos livros de registro que seguiam o antigo padrão e estabelecendo a cooperação entre oficiais antigos e novos, Instituíam-se, assim, o poder e a autoridade da Junta da Fazenda em acolher todas as atribuições antes pertencentes ao antigo conselho. O alvará criou novo rito burocrático para o controle das principais e mais rendosas atividades, por vezes também mais suscetíveis aos descaminhos, aumentando o controle sobre o comércio de escravos encaminhados aos sertões e sobre os manifestos de dinheiro dos capitães das embarcações, que passaram a ser feitas pela Secretaria da Junta da Fazenda e mais dois ministros dela. Não citado diretamente nos termos dessas atividades como atribuições suas, o intendente compunha o corpo de ministros da Junta como determinavam os termos seguintes do mesmo alvará, ou seja, podendo acompanhar, nessa condição, tanto o controle dos escravos como os manifestos dos capitães, antes feitos pelo Provedor da Fazenda.

³⁰ FARIAS, P. C. Para “adquirir maior conhecimento dos negócios da fazenda”. Competências e funcionamento da Junta da Real Fazenda da Bahia (1761-1808). In: SEMINÁRIO PERMANENTE DE ESTUDOS IBÉRICOS E IBERO-AMERICANOS: DINÂMICAS E INSTITUIÇÕES DE UM PORTO ATLÂNTICO: SALVADOR DA BAHIA, SÉCULOS XVII E XVIII, 2017. Lisboa: CHAM – FCSH/NOVA. Disponível em: < http://www.cham.fch.unl.pt/ac_actividade_pri.aspx?ActId=314>. A autora afirmou que em “Salvador, São Paulo e Goiás sua criação ocorreu em 1761; no Rio de Janeiro, em 1760; em Minas Gerais, em 1765; no Espírito Santo e no Mato Grosso, em 1809; no Piauí, em 1811; em Santa Catarina, em 1817; em Alagoas, em 1818; em Sergipe e no Rio Grande do Norte, em 1820”.

Uma descentralização administrativa relativa ao processo de doação de sesmarias na América manifesta-se no sétimo termo, que aponta para uma reafirmação de poder do Governador Capitão General em despachá-la, conferindo-lhe fortalecimento e, dessa forma, facilitando o trâmite documental com a redução do tempo de confirmação da sesmaria. Isto dava ao governo maior agilidade, e aos sesmeiros, ligeireza em se apossarem da terra, o que provavelmente refletia os traços de crescimento da produção agrícola diversificada da capitania, que dava sinais de continuidade, especialmente quando as “receitas alfandegárias indicam um aumento acentuado na atividade comercial depois de 1775, que atingiu um ponto alto no início da década de 1780.” (BARICKMAN, 2003, p. 52)

O oitavo termo marca uma divisão temática no documento, onde nasceu a figura do Intendente de Marinha relacionado à “péssima administração” que sofriam os Armazéns. Sua alteza preocupava-se em erradicar completamente o “Provedor [da Fazenda]”, tratando-o como uma sinonímia daquela “péssima administração”. Condenou a tradição de provedores da fazenda nas novas estruturas fazendárias, considerando-a permissiva aos descaminhos, e aos prejuízos, antagonizava com os planos modernizantes que calculara para a administração no Império português. Centralizando o controle dos Armazéns Reais na Intendência da Marinha e em apenas um Almojarife, utilizando o método contábil das “partidas dobradas”, essa pequena e singular repartição colaborou para que, no contexto de crescimento do setor portuário baiano, a capitania servisse como um relevante aporte às frotas navais militares que garantiam os interesses metropolitanos na colônia e em todo o Atlântico Sul.

Ao entrar em exercício como o primeiro intendente de marinha, Rodrigo da Costa de Almeida era também proprietário do cargo de Provedor da Alfândega, cargo este que pertenceu aos membros de sua família durante o século XVIII,³¹ (KANTOR, 2004) e participou da prisão de João de Oliveira, em Salvador, “Cabeceira e valido dos Reis que dominam os diversos territórios e Portos [africanos] em que os Comerciantes Portugueses, e principalmente desta praça costumam negociar e fazerem Resgate de escravo a troco de Tabaco e mais gêneros desse país”, realizando a devassa sobre o mesmo acusado de transportar ilegalmente tecidos e outros gêneros em sua embarcação. Arrebatou com isso a fúria dos negociantes e grandes proprietários de escravos da Cidade da Bahia, que pelo preso intercederam e o libertaram. No auto da devassa, Rodrigo da

³¹ AHU/BA/CA, Cx. 44, Doc. 8244.

Costa e Almeida identificava-se como “Intendente Geral da Marinha e Armazéns Reais, Vedor Geral da Gente de Guerra e Deputado da Junta da Fazenda” da Bahia.³²

A relação da Intendência da Marinha e o caso da prisão desse importante articulador do comércio de escravos liderado por negociantes soteropolitanos na Costa da Mina indica uma intervenção em setor econômico acentuado na praça baiana. (SOUZA, 2018, SILVA JR., 2017) De acordo com Daniele Souza (2018), que analisou o caso do João de Oliveira e estudou os “anos de ouro” do comércio de escravos na Bahia do século XVIII, as frustradas tentativas metropolitanas de criação de companhias de comércio para a praça da Bahia ocorridas até o ano de 1756 esbarravam na antiga lógica de controle fiscal criada em fins do século XVII, que priorizou a contenção do número anual de navios liberados para “resgate de escravos” na Costa da Mina. No entanto, ao longo do tempo, gerou o descontentamento dos lavradores de cana e, especialmente, dos de tabaco, por ficarem reféns dos proprietários das ditas 24 embarcações autorizadas, que passaram a compor um tipo irregular de monopólio sobre esse comércio, pressionando produtores de tabaco através dos atrasos forçados de viagens ou redução do número de navios enviados sob qualquer pretexto, fazendo com que os preços dos escravos subissem em detrimento dos preços do tabaco e outros gêneros ali produzidos e utilizados nesse comércio. Ao governo josefino, que findou tal prática em 1756, coube a reorganização administrativa sobre uma praça de poderosos comerciantes de escravos baianos, e iniciou liberando os demais negociantes da mesma praça a também comercializarem na rota da Costa da Mina, (SOUZA, 2018, p. 104-115) segundo a autora, tornando Salvador uma “cidade especializada na administração desse comércio”. (2018, p. 78)

Souza (2018) foi quem melhor buscou explicar as origens históricas das articulações da personagem de João de Oliveira na Cidade da Bahia como “cabeceira do rei”, para as quais dedicou um capítulo de sua tese. Relembrou as orientações do governo no período da prisão, maio de 1770, em que as preocupações estavam voltadas para o controle da movimentação de gêneros no porto e a contenção do contrabando de têxteis e outros gêneros de boa aceitação em portos europeus que pudessem vir de África através da Bahia. João de Oliveira, que foi acusado de contrabandear tecidos africanos, e vinha com uma comitiva diplomática tragicamente não identificada e presa junto com ele e seus escravos, estava como carga na corveta Nossa Senhora da Conceição e Almas. A narrativa

³² *Autos de devassa que se procedeu aos extravios e contrabandos feitos na chegada da Corveta N. Senhora da Conceição e Almas, de que é Capitão Manoel de Souza Coelho, e senhorio Jacinto José Coelho*. Bahia, 27 de junho de 1770. AHU/BA/CA, Cx. 44, Doc. 8249.

critérioria com a História dos Povos Africanos trouxe à tona, novamente, de maneira mais aprofundada, as poderosas redes que compunham a atividade comercial de tráfico de escravos e a articulação de um agente comercial que foi importante para as balanças das praças lusitanas, e em especial da Bahia, nesse comércio. Perseguindo as pistas de arquivos diversos, a autora pôde alcançar as atividades do João de Oliveira após a sua liberdade em Salvador, cruzando fontes de variados arquivos, fugindo de armadilhas postas pelas ambiguidades presentes nos discursos de fontes jurídicas e missivas trocadas entre as partes envolvidas nos esforços pela sua liberdade.³³

Contudo, as atenções com as arrecadações provenientes das dízimas das alfândegas passavam a ser mais firmes naquele momento. Na segunda metade do século XVIII também as suas arrematações passaram a ser preferentemente observadas pelas autoridades administrativas, como afirma Luís Antônio Araújo (2016). Considerando o crescimento das atividades comerciais portuárias baianas no período em tela, compreende-se melhor o endurecimento no controle e combate ao contrabando.

Devemos considerar que, para as entradas e as dízimas das alfândegas, os valores a serem pagos eram definidos a partir do tipo e do peso/ou quantidade da mercadoria, e não a partir dos seus valores de mercado. Isso significa dizer, a princípio, que o elemento determinante dos valores das arrematações seriam não os preços, mas os fluxos das mercadorias. Para efeito de arrecadação, por exemplo, interessava mais quantos escravos passavam e não o seu valor de mercado. (ARAÚJO, 2016, p. 89)

Os negociantes da Bahia tinham um elemento distintivo na cultura política que permeava esse lucrativo negócio de escravos. Eles foram os responsáveis pela reaproximação da bandeira lusitana na Costa da Mina, fizeram os contatos que restabeleceram os laços comerciais entre as partes no final dos seiscentos, sendo estes construídos “diretamente por comerciantes da Cidade da Bahia, sem a intervenção da metrópole”. (SOUZA, 2018, p. 78) Tudo isso alimentado, *grosso modo*, pelo sucesso do fumo de refugo baiano nos portos africanos.

Destacava-se o significado de uma intervenção, ajustada aos moldes pombalinos, de reforma da estrutura administrativa e econômica, em uma poderosa e tradicional praça comercial ultramarina que provava não se acomodar à instalação de uma companhia de comércio voltada ao “resgate de escravos”, proposta entendida pelos comerciantes como uma ameaça direta ao monopólio desse tráfico, o mesmo monopólio que inibia as

³³ A Rota Bahia-Costa da Mina nos tempos do africano João de Oliveira. In: SOUZA, Daniele Santos de. *Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negreiro (c.1680-c.1790)*. 2018. Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Departamento de História, Bahia, p. 143-178.

produções de variados gêneros, forçando a baixa dos preços praticados na Cidade da Bahia, que começaria a sobressair pela versatilidade de suas exportações a partir de 1770. Nesse emblemático ano em que o intendente de marinha executou a prisão e a devassa do João de Oliveira, observa-se certa obediência às orientações presentes no texto do alvará de 3 de março, mas principalmente uma demonstração de poder instituída desde o início de suas atividades aplicada duramente sobre os negociantes daquela praça. A natureza dos negócios lucrativos de tais homens e o que representava João de Oliveira para eles, os traficantes de escravos mais abastados da Bahia, demonstram que a Intendência da Marinha principiou sua atuação com um sinal positivo aos interesses metropolitanos, demarcando espaço político no cenário administrativo colonial igualmente conveniente à Coroa.

Nas atribuições do novo intendente se percebe claramente os traços da transição que o governo josefino representou. De uma prática burocrática que ainda guardava suas características da “dominação tradicional”, orientada profundamente pelos ritos que nutriam as relações entre senhores e vassallos, para uma prática típica de uma burocracia comprometida com a “dominação legal” em seu exercício administrativo, agora orientada pelo “bem comum”. (WEBER, 2000, p. 148-150)

O exercício burocrático do intendente despontava de uma autoridade legal sobre um dado setor lucrativo do Estado, através da indicação de um superior, mas para exercer continuamente suas funções oficiais, específicas e de competência, precisava ser investido de poder coercitivo segundo uma hierarquia institucional obediente a uma autoridade institucional, nesse caso, a Marinha portuguesa. (WEBER, 2000, p. 142-147) Todavia, como já dito, tratando-se de um período de elaboração da modernização institucional como discurso, não haveria como esse novo oficial da burocracia insurgir como oposição às características de “colegialidade” existentes em relação à vinculação da Intendência da Marinha à Junta da Fazenda na capitania. Sendo ele membro da Junta da Fazenda, e por isso partícipe de suas regulamentares reuniões, tomaria inúmeras decisões colegiadas e seria também por elas orientado.

A sua autoridade legal era, dessa forma, claramente verificada em um setor econômico portuário e náutico de caráter aquisitivo, seja nos Armazéns Reais ou nas construções ligadas à Ribeira das Naus e armadas reais, seja no controle das atividades marítimas, comerciais e portuárias, representando os interesses do Estado. E sendo o rei uma autoridade de legitimidade assentada na santidade e na tradição, a Intendência da Marinha sinalizava o caráter transitório pelo qual passava a burocracia estatal portuguesa,

indicando o início do lento caminho a ser trilhado rumo à profissionalização dos seus quadros administrativos.

Até 1808, com a chegada da Família Real e abertura dos portos, nota-se, na cronologia do Quadro 3, que as informações corroboram acentuadamente essa perspectiva. Observa-se, como já nos referimos acima, uma retirada paulatina de membros de uma elite letrada da condução da Intendência da Marinha na Bahia. Apartáveis não só pelos cabedais, mas admiráveis pelas experiências e habilidades agregadas ao longo de suas vidas, cientes das novas coordenadas técnicas e contábeis ditadas pelo centro, e mesmo prestando bons serviços, esses não conseguiriam permanecer, sendo preteridos, através de provisões régias, por oficiais de formações e competências específicas após a regulamentação do Conselho do Almirantado entre 1795 e 1796, em Lisboa.

Quadro 3 – Cronologia dos intendentes de marinha na Bahia			
Período	Intendentes	Provimento	Origem
1770-1782	Rodrigo da Costa e Almeida	Régio	Local
1782 -1784	José Pires de Carvalho e Albuquerque	Governador	Local
1784-1796	José Venâncio de Seixas	Governador	Reino (e Minas Gerais)
1797-1802	José Francisco de Perné	Régio	Armada, Reino – Cap. Mar e Guerra
1802-1806	Henrique da Fonseca Souza Prego	Régio	Armada, Reino – Cap. Mar e Guerra
1807 -1812	Bernardino José de Castro	Régio	Armada, Reino – Chefe de Divisão

Fonte: Arquivo Histórico da Marinha (Portugal); Arquivo Histórico Ultramarino.

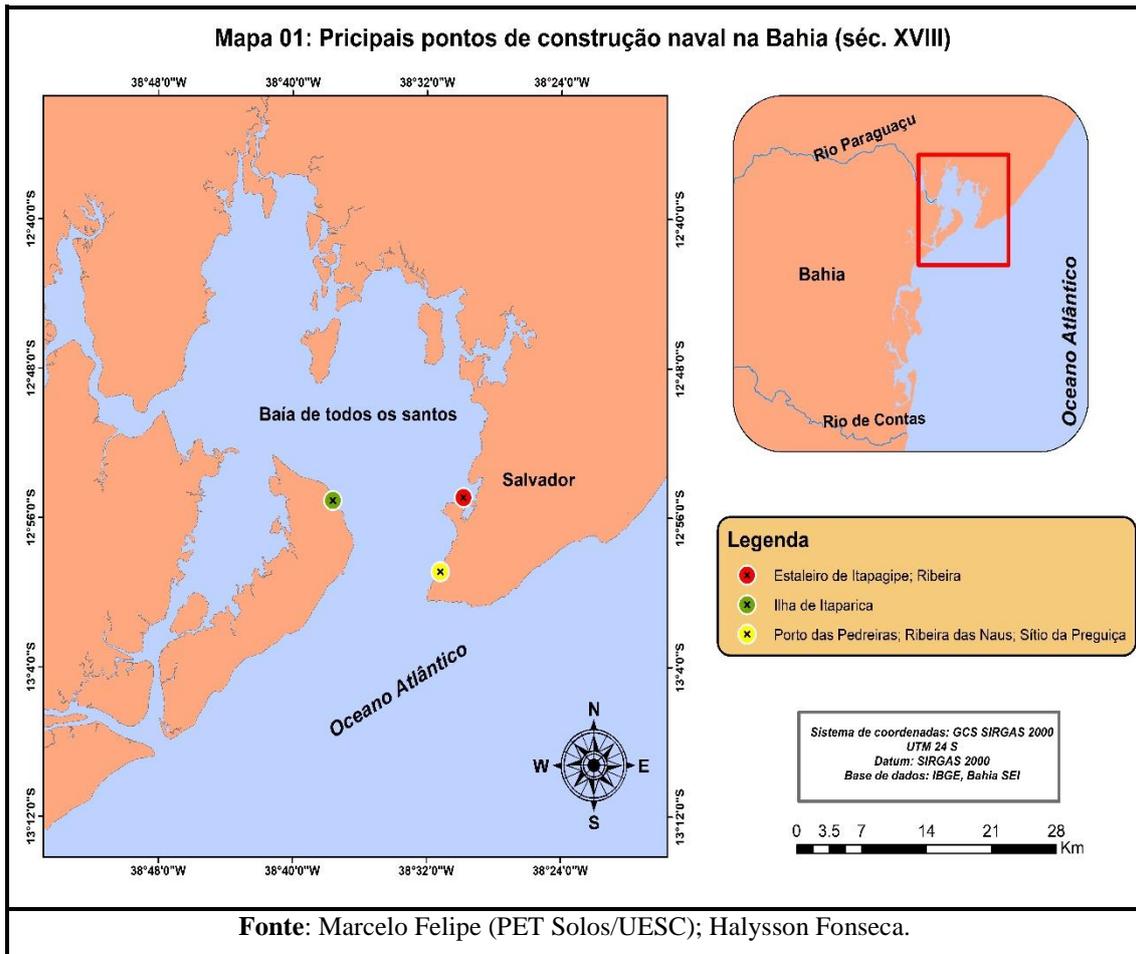
Destacam-se três inflexões principais na trajetória da repartição: a primeira, com Rodrigo da Costa e Almeida, Provedor da Alfândega e provido pela Coroa; a segunda inicia-se com a sua morte, é a fase dos interinos, providos pelo governador da capitania, entre 1782 e janeiro de 1797; e a terceira começa em 1797, quando voltam a ser providos pela Coroa, excluindo os membros das elites locais e inserindo os oficiais da Armada portuguesa no cargo de intendente de marinha na Cidade da Bahia. Estes últimos deveriam cumprir apenas três anos no cargo, muito embora o primeiro deles tivesse o período de vigência dobrado. As adversidades e arranjos aplicados à vigência de cada intendente são avaliados nos capítulos quatro e cinco.

As construções náuticas davam à Cidade da Bahia um destaque que ia além do Atlântico Sul, e os intendentes tinham em sua conta diversas paragens onde essas construções de grande calado se realizavam. As capitais, pelo caráter de suas produções,

eram de médio e grande porte e se encontravam concentradas nas proximidades da Cidade da Bahia. Afora o estaleiro da Ribeira das Naus, representado no Mapa 1, no ponto amarelo fixado na península de São Salvador, existiam ainda os diversos estaleiros mais utilizados pelos particulares. Seguindo o sentido sul, até a ponta da península, construía-se embarcações onde ficavam o Sítio da Preguiça e o Porto das Pedreiras.³⁴ Também atrás da Ribeira das Naus, sentido noroeste, após a ponta de Monte Serrat, entre as localidades hoje conhecidas como Ribeira e Plataforma, ficava o grande Estaleiro de Itapagipe (demarcado com o ponto vermelho). Encontrava-se outros locais de produção de vasos dos grandes negociantes na Ilha de Itaparica (ponto verde) e em uma localidade da Vila de Cairú, nas intermediações do rio Camamu, demonstradas no Mapa 2, especialmente em um lugarejo denominado “Galeão”.³⁵ Portanto, na península de São Salvador os principais estaleiros privados produtores de navios de médio e grande porte são os de Itapagipe e Preguiça, como ficaram conhecidos, além do “estaleiro novo”, construído a partir de 1776 e retratado por Luís dos Santos Vilhena, e o Porto das Pedras. Todos esses pontos serão situados em frontispícios explorados no capítulo seguinte, que vai tratar do “estaleiro novo” e da estrutura portuária do período.

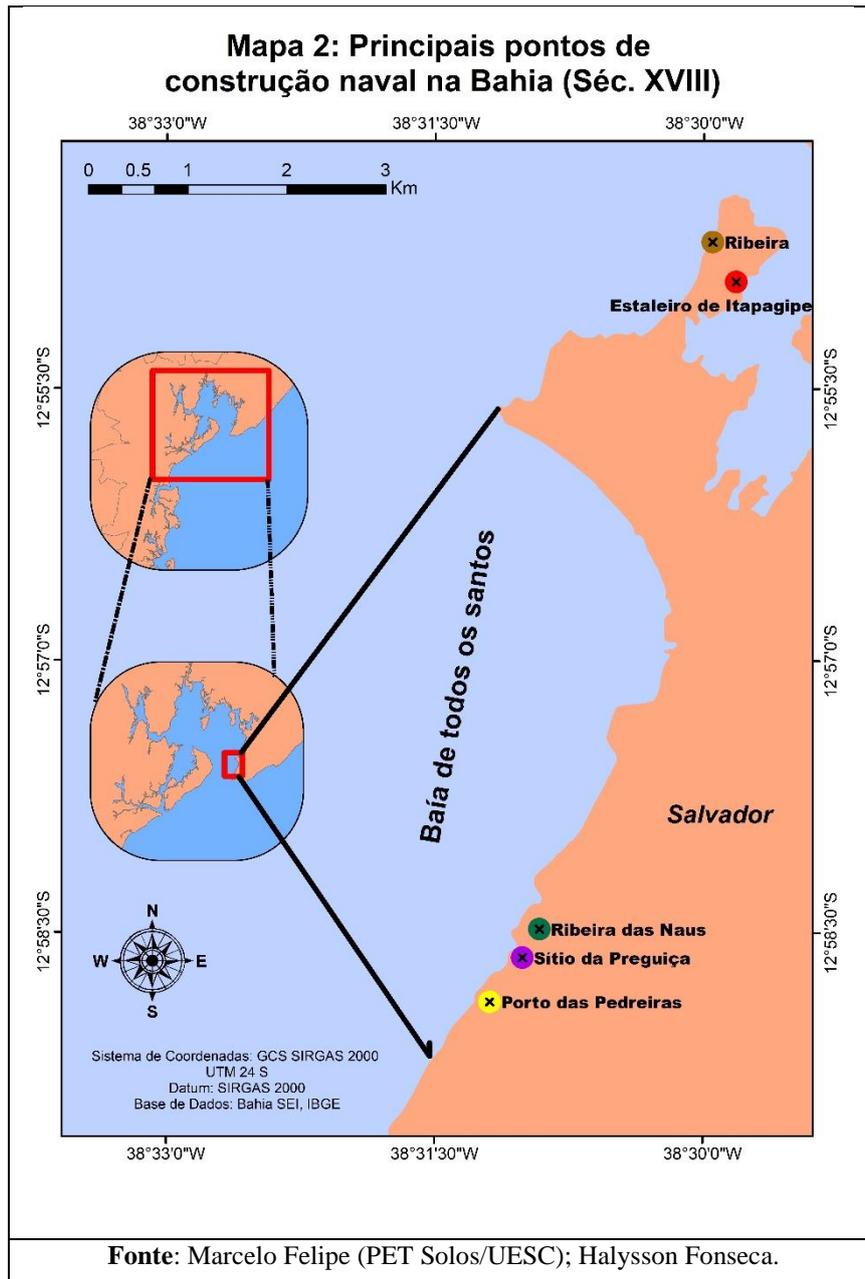
³⁴ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia.

³⁵ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, L. 1856 (ano 1781), quando Hermenegildo Neto da Silva obtém os passaportes para trazer o material sem pagar impostos em ambas as alfândegas, como era tradição, para a construção de mais uma de suas embarcações transoceânicas.



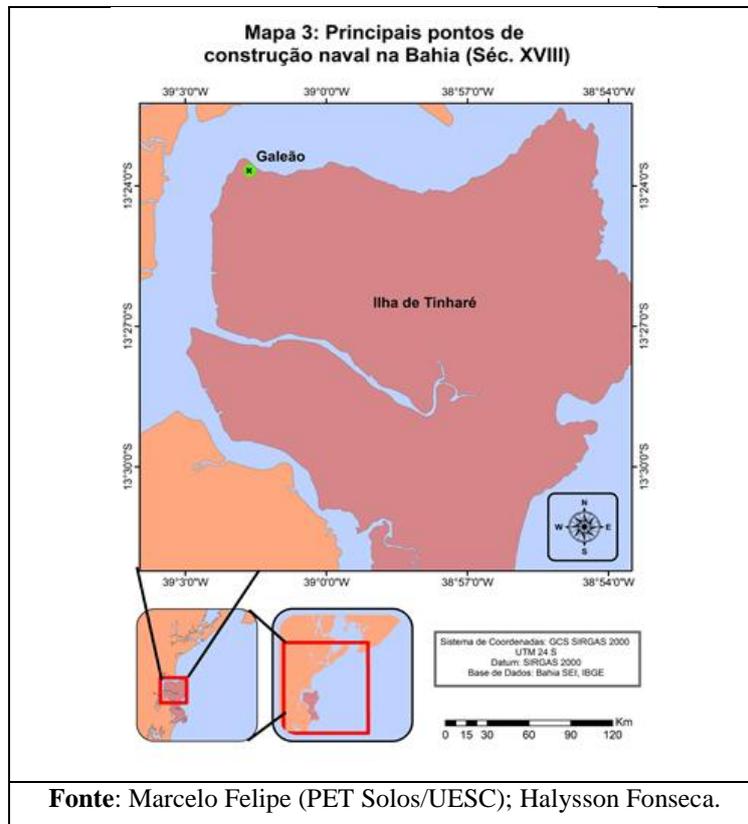
À dimensão geográfica importa perceber que os pontos de produção convergem para os Armazéns Reais, e diante das dificuldades inerentes ao fabrico de grandes embarcações, de materiais específicos, estes se tornaram uma referência para a obtenção dos materiais necessários, especialmente em caráter de urgência. Também o socorro de equipagens que por vezes estavam em poder exclusivo dos oficiais da Ribeira das Naus era constantemente requisitado pelos construtores privados. Justifica-se, assim, uma maior movimentação de materiais de construção direcionada a Itapagipe (privilegiada pela localização geográfica) e Preguiça³⁶ e ainda a instalação da casa da Intendência da Marinha nas proximidades, fazendo vizinhança com a Alfândega e próxima aos Armazéns Reais, determinando uma área bastante movimentada onde atuavam os intendententes de marinha.

³⁶ AHTC, L. 4218, 4219 e 4220; ANTT, Casa da Índia, Alfândega de Lisboa, L. 1855, 1856, 1857 e 1858.



Um crescimento econômico da capitania teria impactos geográficos na produção de navios de grande calado, historicamente assentada na Cidade da Bahia, e na distribuição de tarefas, bem como no seu tradicional comércio de escravos. Dessa forma, até mesmo a própria produção se alargaria ao sul desta, alcançando a vizinhança da principal zona fornecedora da madeira, alimentando uma exploração que crescia e se especializava no último quartel dos setecentos, condensando uma grande produção de canoas e lanchas, mas também de navios de grande calado como fez, por exemplo, o traficante de escravos Hermenegildo Neto da Silva, (XIMENES, 2012, p. 167) que em 1781 construiu a galera Nossa Senhora da Conceição e São Francisco Xavier em Cairu,

Comarca de Ilhéus, num lugarejo de nome “Galeão” (Mapa 3), para onde se destinavam os materiais de construção náutica enviados de seu correspondente em Lisboa, Francisco Fernandes Bandeira.³⁷

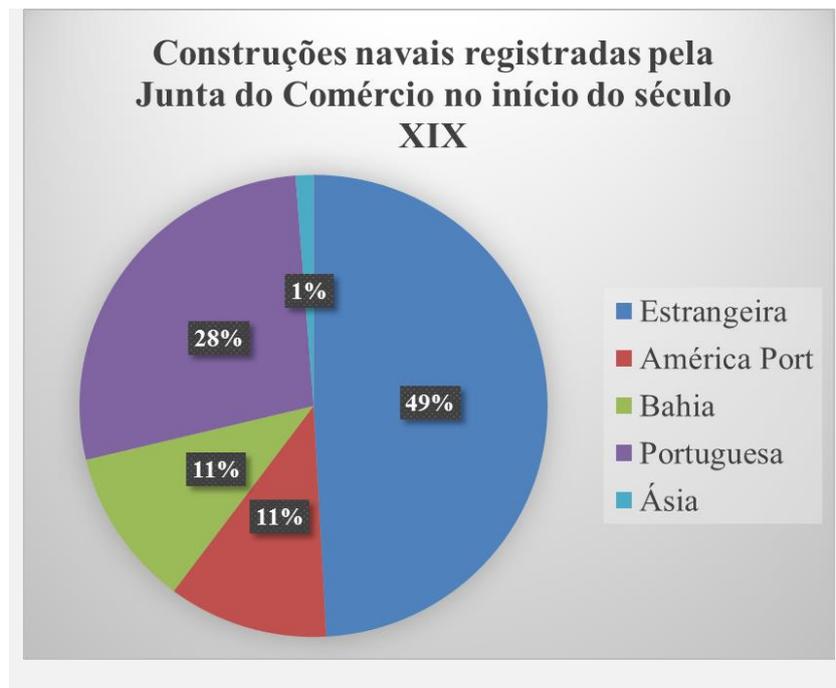


Essa produção de navios de grande calado na Bahia só era comparável, em todo Império lusitano, aos níveis de produtividade atingidos no Reino. Para se ter uma ideia, nos arquivos da Junta de Comércio de Lisboa, criada em 1755 e responsável pelo controle de frotas e controle da construção de navios, como apontou Falcon (2000, p. 156), encontram-se informações que permitem estimar a produção naval de todo o Império lusitano no início do século XIX por estaleiros. Como demonstra o Gráfico 1, a Bahia ficava à frente de Pernambuco, quem mais se destacava depois dela, seguida pelas capitânicas de Maranhão, Rio de Janeiro e Pará, que foram representadas como “América Portuguesa”. Pernambuco corresponde a 7% da produção da “América portuguesa” (21%,

³⁷ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, L. 1856 (ano 1781). Em 3 de julho de 1804 e em 24 de julho de 1805, quando obtém os passaportes para a embarcação Real Fidelíssima, da qual era senhorio, fazer o trajeto de Lisboa à Bahia, tendo por capitão Antônio Vicente de Brito (Cf.: AHU/BA/AV, Cx. 232, Doc. 16035; Cx. 237, Doc. 16345). Em 22 de fevereiro de 1797, foi indicado pelo Governador General da Bahia, D. Fernando José de Portugal, para o posto de Tenente da 4ª Companhia do 1º Regimento de Milícias da Guarnição da Cidade da Bahia e obteve a confirmação de seu posto em 27 de março de 1799 (ANTT, Registo Geral de Mercês de D. Maria I, Liv. 30 f. 144v). Em 1805, foi citado no *Almanach da Academia Real de Sciencias* como comerciante da praça da Bahia.

excetuando Pernambuco), enquanto a Bahia sozinha produzia o equivalente a todas as outras capitânicas juntas, representando metade da produção naval da América portuguesa (11%). Sua produtividade se aproximava, portanto, apenas dos estaleiros do Reino. Os maços documentais existentes da Junta do Comércio são muito ricos, para os propósitos da pesquisa foram encontradas informações dos anos de 1807 e 1808.

Gráfico 1



Fonte: ANTT/ JC, Mç 24, Cx. 79, 80, 81 e 82.

As embarcações de fabricação estrangeira chamam a atenção por agregarem quase metade das embarcações que comercializavam sob a bandeira portuguesa e sobressaem ilustrando o alto grau de articulação entre os agentes das praças comerciais europeias, mas, sobretudo, a forte presença estrangeira que tanto preocupava o Marquês de Pombal, representada em inúmeras sociedades dedicadas a uma gama diversa de gêneros que o comércio marítimo aglutinava. Considera-se, para tal, apenas as embarcações de grande calado.³⁸

A economia marítima crescia na Bahia do final dos setecentos e crescia também em si mesma, na produção de bens de produção. As de 1770 e de 1780 foram as décadas em que a Cidade da Bahia produziu mais navios de grande porte e com expressiva capacidade de carga observada nas toneladas declaradas na documentação da Alfândega

³⁸ Não foram contabilizados as lanchas e caíques que, registrados na documentação da Junta do Comércio, compunham número expressivo da economia local e regional europeia.

de Lisboa, onde relatavam os materiais enviados para conclusão das obras na Bahia e, assim, lhes eram concedidas as isenções de impostos.

Do ano de 1666 a 1823, Amaral Lapa arrolou 30 navios de travessia oceânica construídos na Bahia. Oferecendo uma média de 0,2 navio construído ao ano, ao longo de 157 anos. (LAPA, 1968, p. 56) Já para os 45 navios apontados por Russell-Wood para o período colonial, tomando-se o ano final de 1808, apresentar-se-ia uma média ainda menor, em torno de 0,173 navio construído por ano na Bahia. (2014, p. 137-138) No entanto, ambos estavam preocupados, sobremaneira, com os séculos XVI ao XIX, e em nenhuma das pesquisas a construção fora em si o objeto, exceto o ensaio dedicado à história de um navio, de autoria de Amaral Lapa. (1973, p. 231-293) Ainda assim, essas estariam preocupadas exclusivamente com as construções régias, as mais aparentes nas documentações disponíveis à época. Nas fontes disponíveis no Arquivo Histórico do Tribunal de Contas de Portugal relativas à “Contadoria África Ocidental, Estado do Maranhão e território sob jurisdição da Relação da Bahia”, do Erário Régio,³⁹ percebe-se que de novembro de 1774 a dezembro de 1786 foram construídas as 56 embarcações transoceânicas, concluindo uma média de 4,6 construções navais particulares transoceânicas por ano na Bahia do período.⁴⁰ Alguma delas atingiam a capacidade de carga de mais de 1.200 toneladas (t), como duas fabricadas no período pertencentes a Teodósio Gonçalves da Costa, e outras duas pertencentes a Custódio Ferreira Dias.⁴¹ Não era um setor modesto.

A média da capacidade de carga das embarcações transatlânticas portuguesas no século XVI foi paulatinamente crescendo, saindo de 60,2 t na década de 1500 para 85,3 t na década de 1550. Mas também alcançando números mais altos, como a média de 95,3 t na década de 1520 e de 88,1 para a década de 1540. (COSTA, 2014, 325-327) Contrastando com as médias encontradas para as embarcações que iam para o oriente na década de 1500, essas com uma média de 318 t cresceram significativamente até 1550, apresentando uma média de 933 t, como bem demonstrou Leonor Freire Costa. A percepção desse aumento se torna ainda mais significativa quando se pondera que o número de registros para algumas décadas apresentadas por Leonor Costa, para as

³⁹ “Inventário do Fundo Geral do Erário Régio”, foi organizado por Alzira Teixeira Leite Moreira em 1975 e disponibilizado em 1977. Portanto, após a publicação de Amaral Lapa (1973).

⁴⁰ AHTC/FER, L. 4218, 4219 e 4220; ANTT, Casa da Índia, Alfândega de Lisboa, L. 1855, 1856, 1857 e 1858.

⁴¹ Material embarcado por seu correspondente em Lisboa, João Antônio de Amorim Vianna, também negociante da praça da Bahia. AHTC/FER, L. 4218, fól. 247.

embarcações do oriente, era por vezes pequeno, como os três registros de embarcações da Rota do Cabo para 1550-59 cuja média de tonelage chegou a 933 t, dando noção de três enormes embarcações de quase 1.000 t cada. (COSTA, 2014, 326)

A capacidade de carga dos navios baianos entre 1774 e 1786, imputado o valor simbólico de 500 t para aqueles que não declararam capacidade de carga, era em média de 615 t. A capacidade de carga total das embarcações construídas nesse período é da marca de 34.350 t, corroborando a ordem régia de 1757, que sugeria a preferência de embarcações construídas no Brasil. Negociantes e traficantes baianos construíram 17 embarcações que suportavam entre 800t e 1.200 t nesse período, com uma média de uma embarcação oceânica particular fabricada a cada trimestre. No ano de construção do “novo estaleiro”, em 1776, fabricaram 11 navios na Bahia, quase uma embarcação oceânica por mês (média de 0,83 ao mês), pondo em evidência econômica esse setor baiano no contexto do Império português. Para uma noção básica, entre os anos 1755 e 1778, a poderosa Companhia do Grão Pará e Maranhão, por exemplo, possuía a média de porte de 350 t por embarcação. No ano que mais construíram, em 1774, foram erguidas seis embarcações. (DIAS, 1960)

Tanto o tráfico negreiro vivia os seus “anos de ouro”, como bem demonstrou Daniele Souza (2018), como a diversificação e intensificação da produção agrícola destacada por Barickman (2003) contribuíram para o crescimento da produção naval, mas, também, havia a influência de uma retomada da Carreira da Índia, com sua expressiva intensidade em negócios fundamentais para esse quadro de expansão da produção náutica lusitana no cenário imperial. Amaral Lapa (1968) evidenciou a Bahia como o ancoradouro natural para a manutenção e sucesso da viagem de retorno da Ásia a Lisboa, e na Tabela 1 se observa no fluxo dessas viagens no período em tela a retomada da Carreira da Índia nas décadas de 1780 e 1800.

Tabela 1 – Frequência das embarcações vindas da Índia para Lisboa

Anos	Entradas	Média por ano
1770 – 1777	9	1,28
1780 – 1784	55	13,75
1785 – 1789	68	17
1793 – 1799	12	0,5
1800 – 1807	69	9,85

Fonte: GUINOTE, Paulo; FRUTUOSO, Eduardo; LOPES, Antônio. *As Armadas da Índia (1497-1835)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2002, p. 33-38.

No último quartel dos setecentos, o aquecimento dos negócios e rotas marítimas não eram apenas os únicos protagonistas no contexto de implementação da Intendência da Marinha na Bahia. Se a Guerra dos Sete Anos foi responsável por tentar enxugar os elementos feudais dos exércitos envolvidos e forçou um movimento reformador de suas estruturas, o governo metropolitano, por outro lado, trazia para si responsabilidades antes delegadas a sobrecarregados membros da estrutura militar no Reino, e da administrativa-militar na colônia. Fazia-se necessário estabelecer uma estrutura militar que desse conta da imperiosa redução de custos, mas igualmente se orientasse pela nova balística (canhão curto), que pudesse servir de maneira mais ligeira e assertiva aos interesses assentados nos conflitos entre as nações, (BEBIANO, 2004, p. 117-118) pois na colônia americana também havia grave conflito, estabelecido há tempos no Rio Grande de São Pedro, envolvendo a disputa ibérica pela Colônia do Sacramento.

A fundação do Colégio dos Nobres (1761), desse modo, representaria um marco. Com seu currículo avançado composto por disciplinas como geometria e matemática em diversos enfoques, mesmo não sendo uma instituição militar, muito contribuiu para a consolidação daquelas instituições militares que surgiram a seguir contemplando as necessidades da Marinha e do Exército. Na verdade, tais instituições escolares passaram a fazer parte dos planos reformadores do Conde Wilhelm von Schaumburg-Lippe, o príncipe alemão, a quem o governo português confiou a reorganização do Exército, dando-lhe o posto de Comandante-em-chefe” de todas as tropas nacionais e aliadas a partir de 1761, sob recomendação da Inglaterra, na Guerra dos Sete Anos (1756-1763). (BEBIANO, 2004, p. 126)

A reforma de Lippe, como ficou conhecida a sua ação em Portugal, sobretudo após as *Instruções Gerais de 1762*, se preocupou com os níveis de disciplina e uniformização de comportamentos, tal como nas *Observações Militares* (1764), dirigidas a Sebastião José de Carvalho e Melo, nas quais reafirmou o imperativo de se fazer cumprir meticulosamente as leis e regulamentos de guerra. Ambas prescrições se somaram as suas reflexões posteriores, em que defende a ideia de uma ciência militar, “a guerra não é para os Oficiais um ofício, mas sim uma ciência”. (BEBIANO, 2004, 133-135) Ele notou as deficiências provocadas pela forma de distribuição do cargo Vedor do Exército, e exigiu

o seu fim no contexto da reforma militar no reino, o que ocasionaria o consequente fim dele na colônia, mais tarde, com a criação da Intendência da Marinha.⁴²

O fluxo comercial soteropolitano e a sua intensidade determinada pelo volume de exportações e importações de variados gêneros são tão alusivos quanto os números da construção naval apresentados pela Junta de Comércio e Erário Régio, situação que justificava a necessidade de uma autoridade de marinha compor a Junta da Fazenda baiana, pois situa essa capitania como a maior produtora de navios lusitanos fora do Reino na segunda metade do século XVIII e início do XIX.

Ademais, a centralização observável na reestruturação das finanças do Reino através do Erário Régio tem efeitos peculiares na colônia quando, atendendo a demandas relacionadas à crise do sistema colonial, busca-se promover o aumento da produção de gêneros reestruturando setores administrativos com modernizantes conceitos ou criando novas repartições igualmente obedientes aos princípios modernizadores do controle fiscal da produção e do comércio ali existentes, descentralizando poderes locais convenientes aos interesses da metrópole.

Opera-se, na realidade, uma centralização a partir de Lisboa e uma descentralização na colônia (...). Ou seja, enquanto se aperta o controle da metrópole sobre órgãos e agentes da administração colonial, favorece-se a relativa autonomia das autoridades coloniais entre si, de tal forma que a centralização ocorre, quando muito, no interior da capitania. (FALCON, 2000, P. 161)

Apesar de as “provedorias da fazenda” e “vedorias” vislumbrarem o início de seu fim com a fusão de duas atribuições no cargo do intendente de marinha, desvinculou-se lentamente a propriedade daquelas famílias locais sobre tais cargos extintos, colocados agora sob o novo julgo cujo controle distributivo pertenceu exclusivamente à metrópole, por meio do provimento régio.

⁴² O espírito científico do Conde de Lippe ficou conhecido por defender um projeto/escola de nível superior para que os oficiais fossem capazes de “achar por si mesmo as luzes necessárias para tomar partido mais conveniente ou vantajoso” mediante a ausência de ordens imediatas.

2.3 Estaleiros, Armazéns e homens de negócios na Bahia

A potentíssima Capitania da Bahia não foi a primeira pelas antiguidades da sua povoação, porem hoje é a primeira e principal pela grandeza da sua dignidade por ser Cabeça do Estado. (...) sua barra é espantosa, admirável, com 3 léguas de boca pela qual pode entrar uma armada emparelhada, tem vantagens no seu porto admiráveis, por que formando se a sua grande enseada desde a Barra de Santo Antônio até a Praia de Itapagipe, fica um dos maiores golfos que se pode considerar, e capas de todas as armadas limpo, e desocupado de ilhas havendo muitas no seu recôncavo

José Antônio de Caldas, 1759.

Atualmente, os estudos dedicados à história econômica e às relações de poder contemplam temas variados relativos à Capitania da Bahia.⁴³ Destaca-se a parcimônia dedicada à atividade naval na Bahia colonial ou a ela relacionada, como, por exemplo, aos Armazéns Reais e Arsenal. Os poucos trabalhos que a contemplam cobrem aspectos específicos de sua movimentação portuária. Abordando-a diretamente,⁴⁴ ou tendo-a como pano de fundo,⁴⁵ constituindo-se em referências no tema, cada um deles ilustra aspectos díspares da zona portuária da Bahia colonial.

⁴³ Apenas para ilustrar algumas das pesquisas mais recentes, algumas publicadas, outras disponíveis nos repositórios das respectivas universidades, sem a intenção de esgotá-las: MASCARENHAS, M.ª J. Rapassi; ARAÚJO, Dilton O. (Orgs.). *Sociedade e Relações de Poder na Bahia (séculos XVII-XX)*. Salvador: Edufba, 2014; SANTOS, Augusto F. da Silva. *A misericórdia da Bahia e o seu sistema de concessão de crédito (1701-1777)*. 2013. Dissertação (Mestrado) – UFBA; BORGES, Eduardo J. *Viver sob as leis da nobreza: a casa dos Pires de Carvalho e Albuquerque e as estratégias de ascensão social na Bahia do século XVIII*. 2015. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFBA, Salvador; NOVAIS, Idelma F. *A Mesa de Inspeção do Tabaco e do Açúcar da Bahia (1751/1808)*. 2016 Tese (Doutorado) – Programa de Pós Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo; SIMÕES FILHO, Afrânio. *Política de abastecimento e economia mercantil: celeiro público da Bahia (1785-1866)*. 2011. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFBA, Salvador; VALIM, Patrícia. *Corporação dos Enteados: tensão, contestação e negociação política na Conjuração Baiana de 1798*. Salvador: Edufba, 2018.

⁴⁴ NADER, Hyllo A. *Negócios e negociantes em uma conjuntura crítica: o porto de Salvador e os impactos da mineração, 1697-1731*. 2014. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Instituto de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Juiz de Fora; MALVASIO, Ney Paes. *Distantes Estaleiros: a criação dos arsenais de marinha e sua inserção na reforma naval pombalina do império marítimo português (1750/1777)*. Rio de Janeiro: UFRJ/IFCS, 2009; LEAL, Maria das Graças de Andrade. *O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVIII ao XIX*. In: CRUZ; LEAL; PINHO (Orgs.). *História e Espaços Portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: Edufba, 2016; NOVAIS, Idelma F. *A Mesa de Inspeção do Tabaco e do Açúcar da Bahia (1751/1808)*. São Paulo, 2016 (Tese de Doutorado) – Programa de Pós Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo.

⁴⁵ SOUZA, Cândido Eugênio Domingues. *Perseguidores da Espécie Humana: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador; SILVA Jr., Carlos. *Interações Atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no Século XVIII*. *Revista de História*. São Paulo, n. 176, 2017.

O porto da Bahia chegou ao final dos setecentos movimentado por uma média de 35 diferentes gêneros de mercadorias exportáveis, entre eles, os produtos madeireiros reduzidos a um gênero (“madeira”), como apontou Jobson Arruda (1980, p. 203). Sua zona portuária munida de estaleiro e “Armazéns Reais no Arsenal”, na prática, desde o século XVI “assemelhar-se-ia a uma colmeia, pois o critério de administração era o de manter todos os profissionais que lhe estavam afetos trabalhando dentro das diferentes seções”. (LAPA, 1968, p. 60)

Para Ney Paes Loureiro Malvasio, os principais estaleiros coloniais em terras brasileiras foram chamados, equivocadamente, de “Ribeira das Naus” e, do mesmo modo, de “Arsenais”, sendo inaugurado o primeiro Arsenal de Marinha no Rio de Janeiro após 1763, com o lançamento de uma nau em 1767. (2012, p. 88) O autor afirma que isso se deu por saudosismo ou “por verdadeira ignorância da reformulação dos estaleiros, que passam totalmente para o controle da Secretaria de Marinha, no período final do Reinado de D. José”. (MALVASIO, 2012, p. 89) Sem citar fontes primárias, o autor responsabiliza a documentação pelo que chamou de “confusão”. Lança-se a problemática das distinções de setores navais lusitanos na era moderna, para a qual Leonor Costa apresentou salutar observação aplicada às designações de navios.

A legislação sobre construção naval revela como não se concebia uma especialização funcional e, portanto, é inverossímil falar-se de uma armada e de uma marinha mercante como forças distintas (...). Pode constatar-se que as diferenças entre naus, os navios mercantes e galeões, a exemplo do navio de guerra, não seriam suficientemente claras ao olhar de um leigo, surgindo designações diferenciadas para um mesmo navio. (...) Contudo, poder-se-á defender que a confusão patente nas fontes, na utilização de uma ou de outra designação para o mesmo navio, não é razão suficiente para subalternizar a existência de reais elementos distintivos. (COSTA, 2014, p. 329)

Apoiado na ideia da primazia carioca quanto ao Arsenal,⁴⁶ Malvasio se aproxima da ideia de um controle metropolitano absoluto sobre os estaleiros, de difícil sustentação,⁴⁷ uma vez que as intendências da Marinha resultariam em conflitos, como se

⁴⁶ Para o qual o Arsenal Real foi criado no Rio de Janeiro, pelo vice-rei Conde da Cunha, em 1763. Assim, “O primeiro estaleiro instalado na colônia capaz de construir embarcações de grande porte, como naus e fragatas, foi o de Belém, em 1761, seguido pelo do Rio de Janeiro, em 1763, e pelo da Bahia, que, embora datasse de 1651, sofreu reformas para adequar-se aos novos propósitos dos arsenais da Marinha portuguesa”; logo, considera o Rio de Janeiro o “primeiro Arsenal adequado” (Cf.: Disponível em < <http://mapa.an.gov.br/index.php/dicionario-periodo-colonial/134-arsenal-real-da-marinha>> Acesso em: 2 fev.2020.

⁴⁷ FALCON, J. C. Pombal e o Brasil. In: TENGARRINHA, José (Org.). *História de Portugal*. Bauru-SP: Edusc; São Paulo-SP: UNESP; Portugal-PO: Instituto Camões, 2000, p. 152.

verá. Apresenta-se, desse modo, o risco da subalternização “da existência de reais elementos distintivos”. (COSTA, 2014, p. 329)

O que era um arsenal? Era o “lugar onde se fabricam navios e que se tem todas as munições e aparatos para os armar”. (BLUTEAU, 1712-1728, v. 1, p. 573) Na Bahia, apenas nas dependências da Coroa, mais de trinta navios foram construídos entre 1666 e 1823.⁴⁸ Como observou Frédéric Mauro, o governador D. Francisco de Sousa lançou as “fundações do arsenal de marinha” na Bahia desde o final do século XVI.⁴⁹ Assim, especialmente após a instalação da Junta da Fazenda na Bahia em 1761, (WHELING, 1986) os ofícios e requerimentos referentes ao “Arsenal da Bahia” não são confusos na designação.⁵⁰ Analogamente, poder-se-ia estender essa observação ao Pará, como se verá mais à frente.

D. José I criou intendência em “Armazéns Reais no Arsenal da Bahia” em 1770, sendo criada no Rio de Janeiro 27 anos depois. Parece, então, razoável refletir sobre o que move a ideia de primazia,⁵¹ para se refutar a atração à subalternização de outros (Bahia, Maranhão e Pará), ou mesmo para evitar o equívoco relacionado ao entendimento da administração no período.

Com a transferência da capital da colônia em 1763 e a implantação da Junta de Fazenda em 1760, ocorre uma gradual reestruturação no Arsenal do Rio de Janeiro, que atuou em colaboração mútua com o Arsenal da Bahia (como demonstrado no capítulo anterior), defendendo o patrimônio régio e contribuindo com seu projeto colonizador, especialmente ao sul da América. Contudo, a produção baiana continuaria a mais volumosa do Atlântico Sul até 1807 (Gráfico 1) e, segundo o engenheiro José Antônio de Caldas, em 1759 a Baía de Todos-os-Santos detinha uma potencialidade edificadora que

⁴⁸ LAPA, 1968, p. 56, nota 13. A nau de guerra São Francisco Xavier e Todo Bem foi construída na Bahia, lançada ao mar em outubro de 1741, comportando 1.148 toneladas e serviu na Carreira da Índia (LAPA, 1968, p. 314). Sabe-se ainda, que em 1757 o Provedor da Fazenda da Bahia fez os exames de água nesta mesma embarcação (AHU/BA/AV, Cx. 119, Doc. 9261), que passou por inúmeros reparos também na Bahia entre 1756 e 1757 (AHU/BA/AV, Cx. 129, Doc. 10043; Cx. 133, Doc. 10355), sendo solicitada a consulta às autoridades baianas sobre sua capacidade de prosseguir viagem ao Reino, em 26 de abril de 1757 (AHU/BA/AV, Cx. 131, Doc. 10193).

⁴⁹ Segundo o autor, apenas na segunda metade do século XVII se desenvolveria no Rio de Janeiro alguma dinâmica de construção naval de grande calado, impulsionada pela “corrida das esmeraldas” (também destacada por Sergio Buarque de Holanda). (MAURO, 1997, v. 1, p. 74)

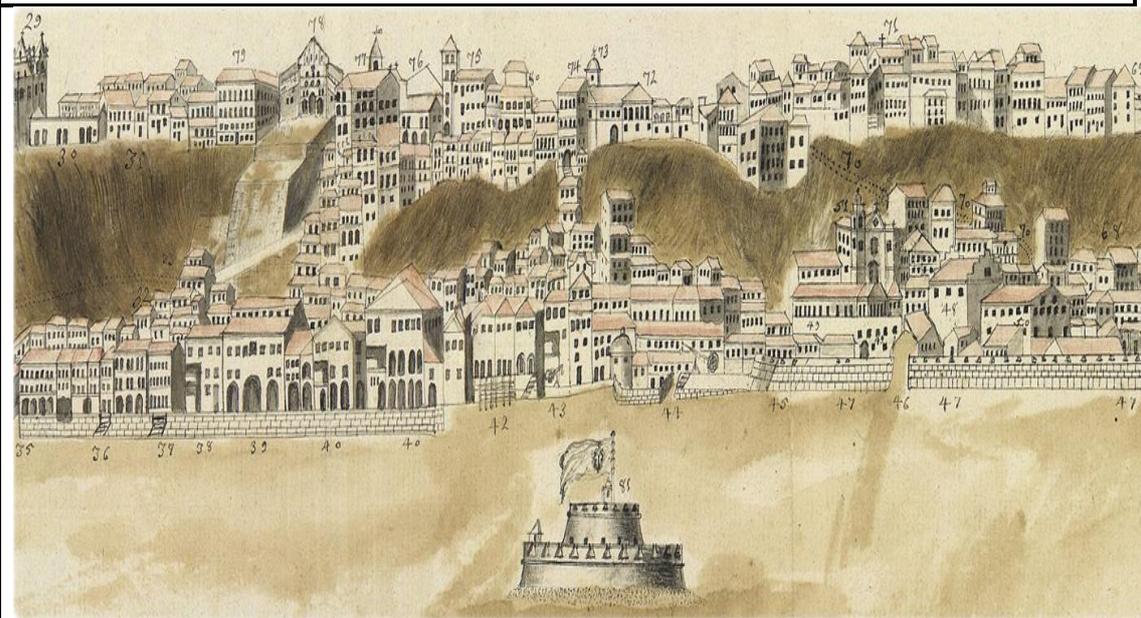
⁵⁰ *Carta do Provedor Mor da Fazenda Real do Estado do Brasil, Manoel Mattos Pegado Serpa, ao rei [D. José] sobre as despesas que se fez com a construção da Nau Nossa Senhora do Carmo no Arsenal da Bahia. Bahia, 18 de abril de 1760.* AHU/BA/AV, Cx. 144, Doc11054; *Requerimento do Mestre das Carretas do Arsenal da Bahia, Vitorino de Brito Barros, ao rei [D. José], solicitando aumento de seu ordenado. 4 de janeiro de 1762.* AHU/BA/AV, Cx. 148, Doc. 11326.]

⁵¹ Colocada por Ney Paes Loureiro Malvasio (op. cit., p. 89).

não se limitava ao volume de circularidade de mercadorias em seu porto. (CALDAS, 2017) Por isso, torna-se imperativo situar alguns lugares e instituições existentes na zona portuária de Salvador. Os portos marítimos “constituem-se em observatório ideal para analisar as dinâmicas econômicas, sociais, demográficas, urbanas, culturais e religiosas resultantes de processos de interação local, regional e intercontinental”. (APOLÔNIA, 2016, p. 27)

No frontispício de Vilhena na Figura 1, observa-se quase em frente ao Forte do Mar, atualmente Forte de São Marcelo (legenda 88), as instalações da Ribeira das Naus (legenda 44). Percebe-se o enorme pátio ao lado de seu pórtico naval e guindaste, ao lado direito desse seguem o “Fortinho da Ribeira” (nota 45), a “Caldeira da Ribeira” (nota 46), a “Bateria da Ribeira” (nota 47), o “Armazém que foi do sal” (nota 48) e “Armazéns Reais” (nota 49), indicando um núcleo de área urbana em Salvador dedicado à construção naval de controle régio.

Figura 1 – Frontispício de Salvador: Arsenal Real, Ribeira das Naus e Armazéns Reais (séc. XVIII-XIX)



Trecho do “Carmo a Catedral Brasília”. Nota 44: Arsenal e Ribeira das Naus. Nota 49: Armazéns Reais.
Fonte: VILHENA, Luiz dos Santos. *A Bahia do século XVIII*. Salvador: Itapuã, 1969.

A área demonstrada compreende a Alfândega (nota 42), passando pelo Trapiche do Azeite de Peixe (nota 43), indo até o quartel de oficiais da Marinha (nota 50). Abrangia uma expressiva zona produtiva voltada especialmente para as funcionalidades dos Armazéns Reais no Arsenal e Ribeira das Naus. Entre o Arsenal e Ribeira, Bateria e Caldeira, espalhavam-se grupos de especialistas desempenhando as funções concernentes às construções ali realizadas, mas, sobretudo, às atividades de reparos, estas, aliás,

constantes. As reparações de carpintaria, calafetagem e velame eram as mais frequentes, fazendo do perímetro urbano ilustrado um movimentado centro dessas atividades que, invariavelmente, envolviam os três Armazéns Reais e o quartel em Salvador.

O governo da capitania, em busca de servidores militares, listou muitos carpinteiros, mas dois deles se destacam, João Ribeiro de Carvalho e Jacinto da Costa Carvalho (Apêndice A), pois são apontados nos despachos da Alfândega de Lisboa como os mestres responsáveis por construções navais particulares realizadas nos estaleiros de Itapagipe, Preguiça e demais distritos e subúrbios da Bahia (Figura 2).

A construção do navio Nossa Senhora da Conceição e São Francisco, O Lince, cujos materiais foram embarcados por João da Costa Maya na praça de Lisboa, para o seu sócio baiano, Francisco Antônio Etrê,⁵² foi realizada pelo mestre João Ribeiro de Carvalho no estaleiro de Itapagipe, em 20 de julho de 1781. Uma galera de 126 palmos de quilha.⁵³ Em outro episódio, Luís dos Santos Costa enviou de Lisboa alguns materiais para Manoel Lourenço da Costa, na Bahia, em 15 de dezembro de 1786, que foram destinados à construção da corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo e Santa Tereza, da envergadura de 116 palmos de quilha,⁵⁴ cuja lista saiu de Lisboa endereçada ao mestre da Ribeira de Itapagipe, João Ribeiro de Carvalho, que a construiu.⁵⁵

Em 7 de maio desse mesmo ano, o negociante Manuel Ferreira Alves⁵⁶ se responsabilizou pela recepção na Bahia do material embarcado por Joaquim dos Santos, em Lisboa, para a construção do navio Nossa Senhora Madre de Deus e São José e Almas Europa, ajustada com o mestre Jacinto da Costa de Carvalho, também atuante no estaleiro de Itapagipe. Com envergadura para 800 t de carga, esse navio media 132 palmos de quilha e 42 palmos de boca.⁵⁷ No minucioso estudo de José Eduardo Godoy (2007), o navio Nossa Senhora da Vitória, Princesa de Portugal, foi também construído em Itapagipe, após a liberação das respectivas alfândegas, em 2 de julho de 1783, sob os

⁵² Consta na relação dos “armadores de naus que faziam comércio com os portos da Costa D’África” (XIMENES, 2012, p. 254).

⁵³ Uma quilha de aproximadamente pouco mais de 28 metros de comprimento na parte inferior e retilínea do casco. ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, L. 1856, fól. 25v.

⁵⁴ Pouco mais de 25 metros de comprimento da parte inferior do casco.

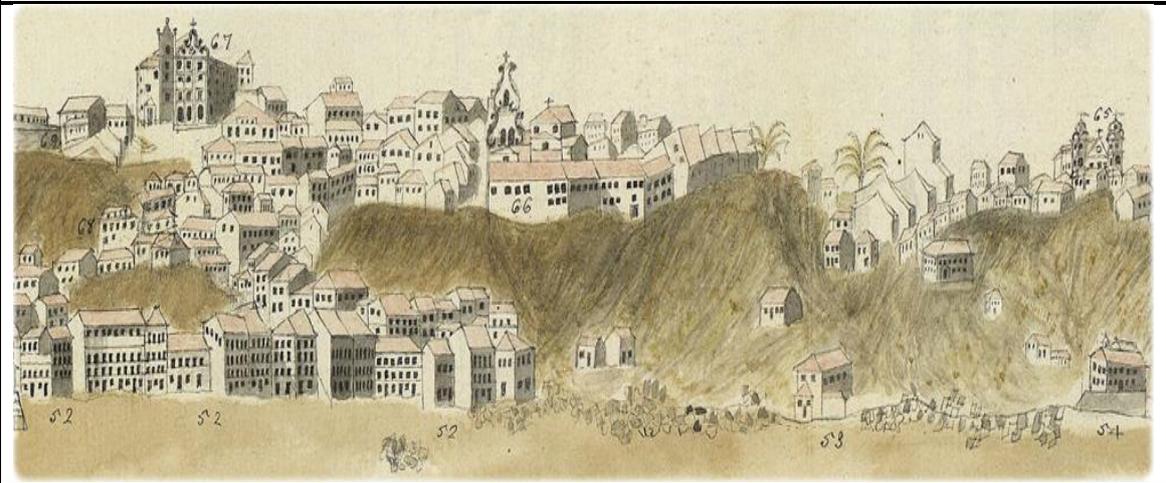
⁵⁵ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, L. 1858, fól. 78. Foi também chamada de navio e de galera (GODOY, 2007, p. 435).

⁵⁶ Negociantes da Bahia de Todos os Santos. In: *Almanach Para o Anno de 1797*. Lisboa: Typographia da Academia Real de Sciencias, p. 391-395.

⁵⁷ Um casco de aproximadamente 30 metros de comprimento na parte inferior do casco, e 9,5 de largura. ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, L. 1856.

auspícios do negociante baiano Manuel Ferreira Alves.⁵⁸ Segundo o autor, transportava mercadorias entre Bahia e Lisboa.⁵⁹

Figura 2 – Frontispício de Salvador: Estaleiro da Preguiça e Porto das Pedreiras (séc. XVIII-XIX)



Trecho de São Bento ao Rosário. Nota 52: “Sítio da Preguiça em que havia diversos estaleiros”. Nota 53: Porto das Pedreiras. Nota 54: Solar do Unhão. **Fonte:** VILHENA, Luiz dos Santos. *A Bahia do século XVIII*. Salvador: Itapuã, 1969.

Alguns desses mestres prestavam serviço exclusivamente aos particulares e não constam na listagem do governador contra os privilégios (Anexo 1), pois eram ligados apenas ao setor privado de produção naval. Por exemplo, o mestre Bento Martins da Luz, atuante na Preguiça e em Itapagipe, construiu para Antônio Ribeiro Guimarães, em 30 de abril de 1781, a galera Santa Ana e Santa Isabel com 132 palmos de quilha, que contava com mais dois proprietários portugueses.⁶⁰ Outro mestre, Manoel Francisco de Macedo, foi responsável pela corveta N. S. do Rosário e S. José, na Bahia, em 1782.⁶¹

Não apenas oficiais, mas também é possível que alguns negociantes tivessem habilidades para atuar no ofício. Uma documentação da Alfândega de Lisboa indica que Hermenegildo Neto, negociante da praça da Bahia, (XIMENES, 2012, p. 167 e ss) não só era o proprietário de uma pequena frota na Bahia, mas teria assumido a construção da

⁵⁸ Negociantes da Bahia de Todos os Santos. In: *Almanach Para o Anno de 1797*. Lisboa: Typographia da Academia Real de Sciencias, p. 391-395.

⁵⁹ Foi a que levou preso o capitão da Ilha de São Thomé, Gregório Alvares Pereira, para o Reino (GODOY, 2007, p. 408).

⁶⁰ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, L. 1856, fól. 20v. Os dois senhorios da praça de Lisboa eram José Coelho Guimarães e Thomaz Vieira da Silva. O estudo de Godoy (2007, p. 523) indica o registro de que esse navio transportou mercadorias entre Bahia e Lisboa nos anos de 1799 e 1800, sob o comando do Capitão José Joaquim Serra.

⁶¹ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, L. 1856, fól. 54v e 55. Tinha 105 palmos de quilha.

referida galera, cujo lote comportava 500 caixas de açúcar,⁶² no sítio denominado Galeão, como referido no primeiro capítulo, no distrito de Cairú, pertencente à Capitania da Bahia (Mapa 3), de invocação N. Sr.^a da Conceição e S. Francisco Xavier, em 29 de agosto de 1781.⁶³ A mesma teria feito viagens entre Bahia e Lisboa levando cargas de mercadorias cujo último registro data de 1799. (GODOY, 2007, p. 369) Segundo Ximenes (2012), Hermenegildo Neto foi proprietário de 19 embarcações e fez comércio com a costa africana no final do século XVIII e início do XIX, um bem-sucedido traficante de escravos.

Em menor número, existiam aqueles que construía fora da Bahia e seus distritos, como o negociante João de Oliveira Raposo, referendado como pertencente à praça da Bahia, para onde fora despachada sua carga de apetrechos em 8 de maio de 1782, destinada à construção de uma corveta em Alagoas, pelas mãos do mestre Bonifácio Teixeira de Souza.⁶⁴ Assim como aqueles que compraram materiais de outras nações, como o negociante baiano Manuel de O. Freire, que comprou a enxárcia⁶⁵ de seu novo navio nas mãos de ingleses, mas a embarcação inglesa Guilherme encalhou no norte, na praia de Santo Amaro, em Oeiras (Portugal), e uma nova relação de apetrechos foi despachada em Lisboa, em abril de 1780, por seu sócio Matheus Portier, para construir a embarcação de invocação Santíssimo Sacramento e Senhor do Bonfim, na Bahia, com uma arqueação que suportaria aproximadamente 600 t.⁶⁶

Como engenheiro militar da Bahia, o erudito José Antônio Caldas estava ciente dessa profícua atividade econômica, e admirador da praia de Itapagipe, enaltecia o lado promissor daquele golfo, que muito serviu à construção naval particular da capitania, como demonstrado (Gráfico 1). Também observou o antigo Cais dos Jesuítas, para o qual desenhou uma planta, a pedido dos negociantes baianos, e orientou a reforma que deu origem ao Novo Cais, ou Estaleiro de Pedra, no núcleo urbano de Salvador, (LAPA, 1968,

⁶² A expressão “caixa de açúcar” pertence ao vocabulário típico presente nos registros do período, que corresponderia à tonelada marítima, equivalentes a 921,600 quilos (SERRÃO, Joel; MARQUES, A. .H. Oliveira. *Nova história da expansão portuguesa*. Lisboa: Estampa, 1986, v. VIII, p. 142).

⁶³ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, L. 1856, fól. 27 e 27v.

⁶⁴ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, L. 1856, fól. 61v e 62. Consta como proprietário de navio negreiro (N. S. da Boa Viagem e Triunfo da Inveja) em 1806, quando trouxe de Moçambique ao Rio de Janeiro 353 cativos, numa viagem que teve 37 baixas (Cf.: ELTIS et al. *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (doravante TSTD), viagem # 49770. Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org>>. Acesso em: 3 out. 2017.

⁶⁵ Cordoalha de um navio, cabos e fibras.

⁶⁶ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, L. 1855, fól. 48-49.

p. 61) iniciado em 1776,⁶⁷ atendendo às demandas crescentes do porto baiano, incluindo mais dois guindastes.

Os guindastes intercalados entre quatro plataformas de pedras compõem uma estrutura de assistência versátil aos interesses dos negociantes, período em que as caixas de açúcar cresciam e sobrecarregavam alguns trapiches, como demonstrou Schwartz (1988, p. 113-115).

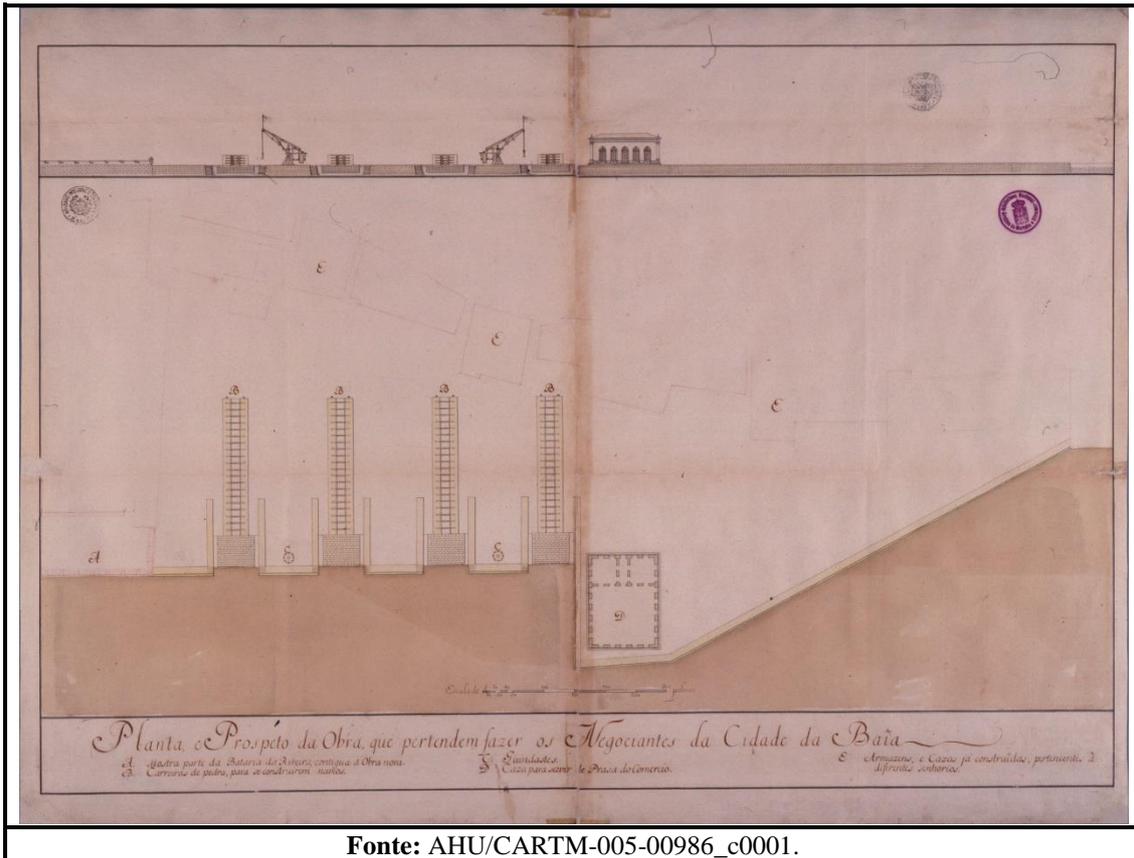
Diante das movimentações militares de 1776, os portugueses enviaram nove navios e 4.000 soldados lusos para o Rio Grande do Sul em janeiro daquele ano, e derrotados em abril, o impacto moral foi considerado catastrófico, teria antecipado a morte do vice-rei adoecido. (PUNTONI, 2004, p. 315-316)

Nesse contexto, da falência do Tratado de El Pardo e o acirramento dos conflitos ibéricos em 1776, os negociantes da Bahia foram elogiados por Pombal, pois adequaram a zona portuária à necessidade metropolitana de fortalecimento da estrutura de produção e reparos navais em uma conjuntura crítica, incluindo mais dois guindastes e um estaleiro.

Mapa 4 – Planta do prospecto do novo cais dos negociantes da Bahia (1776)⁶⁸

⁶⁷ *OFFICIO do Governador Manoel Cunha de Menezes para o Marques de Pombal, no qual recomenda e elogia a iniciativa dos comerciantes da Bahia para a construção de um Estaleiro de Pedra (...)*. Bahia, 18 de abril de 1776. AHU/BA/CA, Cx. 49, Doc. 9122.

⁶⁸ Legendas: A) Mostra a Bateria da Ribeira contígua à obra nova; B) Carreiras de pedra para se construírem navios; C) Guindastes; D) Casa para servir de praça de comércio; E) Armazéns e casas já construídos pertencentes a diferentes senhorios.

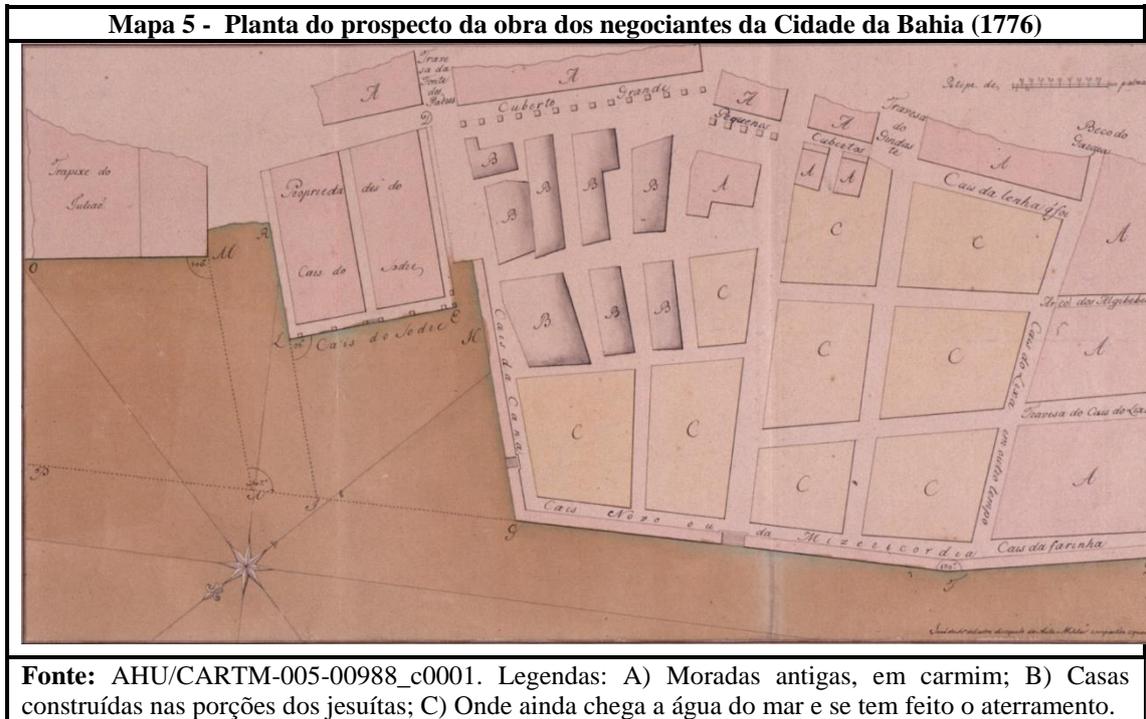


Observa-se no Mapa 4 que os dois guindastes (“C”) se situavam entre as “quatro carreiras de pedras para se construir navios” (“B”) de forma a atendê-las. A obra continha uma “casa para servir de praça de comércio” (“D”) à direita, e à esquerda, uma área pertencente à Bateria da Ribeira contigua à nova obra (“A”). Na parte superior do Mapa 4, elaborado por José Antônio Caldas, está uma ilustração planificada do Estaleiro de Pedra, dando uma ideia de seu funcionamento.

O Cais do Sodré, ilustrado no Mapa 5, sofreu reforma entre 1715 e 1716, orientada pelos engenheiros Jean Massé (francês) e Miguel Pereira da Costa, ambos militares. Assim, teve a sua fortificação redesenhada e, desde então, tornou-se a mais avançada pelo mar, passando o Cais da Lenha e o Cais da Lixa, sendo mais tarde acompanhada pelo Cais dos Jesuítas, que avançariam até se igualarem com o Cais da Lixa.

Os avanços dessas construções desencadearam uma preocupação com a segurança da zona portuária, observada no planejamento da reforma solicitada pelos negociantes da Bahia, em 1776, destacando Caldas, que nos novos desenhos “devem-se girar novas linhas debaixo das leis da Arte Monitoria, lançar mão dos edifícios capazes de defesa,

afim de evitar grandes despesas”,⁶⁹ ou seja, de forma que nenhuma braça do território de marinha ficasse descoberta do alcance dos tiros da artilharia, formando uma “cortina de defesa”.



A Santa Casa de Misericórdia e o Tribunal da Junta da Fazenda arremataram as áreas próximas à zona portuária mar adentro e, promovendo seu aterro, tornaram mais aptas aos interesses comerciais da praça da capitania (Mapa 5, sob a letra “C”), pois eram subaproveitadas devido à presença rasa da água do mar. Essa obra de aterro que ampliou consideravelmente a zona de atividades portuárias da Bahia foi principiada ainda no início da década de 1760, ao passo que as construções de trapiches e casas continuaram surgindo.

Caldas julgava descabido o formato da zona portuária, apresentava vulnerabilidade em sua estrutura de defesa e via, ainda, na construção dos negociantes a possibilidade de correção de acordo com as “leis da Arte Monitoria”. Suas análises em busca da “cortina de defesa”, linha imaginária de projeção das balas de canhão, concluíram que os negociantes deveriam erguer o novo estaleiro entre as aléneas marcadas com as insígnias “G”, “F”, “I”, “N”, “P” e “M”, que, no Mapa 5, encontram-se sob o

⁶⁹ AHU/CARTM-005-00988. A expressão “girar linhas” refere-se aos traçados presentes no mapa 5, que buscam representar as linhas de alcance das balas de canhão.

desenho do mar acompanhando a Rosa dos Ventos. Logo, instalado ao lado do Trapiche do Julião, entre ele e o Cais Sodré (“M”). Seu laudo determina que

concedesse ao suplicante guiar o Cais que pretende do ângulo da Casa M, que está encostada ao lado do Trapiche do Julião, e fazendo um Ângulo “O” “M” “N” de 100° fica o flanco M N em muito boa direção com 25 braças de extensão, os tiros mais fortes e rasantes, e ainda que a fase se aumente com mais 7 braças que tantas tem a porção I N não obsta a que se tire uma excelente defesa de flanco, a melhor, e mais vantajosa possível, sem embargo de ficar a fase F N com 73 braças e meia quase por que se aproxima a distância de flanco a flanco e não se diminuem nem se aumenta a linha da defesa F P prolongada até o Trapiche do Barnabé que lhe serve de flanco oposto.⁷⁰

As reformas das plataformas certamente agradaram às autoridades preocupadas com a defesa para melhor acolhimento do crescente comércio baiano e aos próprios negociantes, que compreenderam a probabilidade de alargarem suas margens de lucratividade. Além disso, auxiliou no melhoramento urbano, aumentando a área urbana arejada, trazendo algum benefício à população que transitava pela cidade baixa.

De acordo com as observações do viajante inglês Thomas Lindley, as ruas da cidade de Salvador, em 1803, lhe pareciam apertadas. Tanto as ruas da cidade alta, como as ladeiras de acesso à cidade baixa, lhe pareceram “estreitas, miseravelmente pavimentadas, nunca estão limpas, apresentando-se sempre repugnantemente imundas”. (LINDLEY, 1969, p. 163) Também destacou o esplendor geográfico de toda Baía de Todos-os-Santos, especialmente a capacidade de receber embarcações de grande calado, chamando a sua atenção o elogiado ancoradouro de Itapagipe, protegido dos ventos e com “espaço para que se possam reunir sem confusão todas as esquadras do mundo”. (LINDLEY, 1969, p. 160)

Cidades portuárias europeias, aquelas de grande envergadura comercial, tinham por tradição realizar uma série de ações preventivas para a recepção dos navios mercantes visando à contenção de doenças e proteção das cidades contra epidemias. Dois dos mais conhecidos procedimentos eram os “assoalhamentos” e as “quarentenas”. O primeiro tinha por meta as mercadorias, que deveriam ficar expostas nas cobertas dos navios, ao ar livre e ao sol durante um bom tempo antes de adentrar as repartições portuárias, especialmente as têxteis, tapetes e trapos em geral, pois se acreditava que desapareceriam os “invisíveis átomos miasmáticos”, que se materializavam na “pegajosidade” dos objetos, passando de uns para os outros, contagiando as pessoas com a peste e outras

⁷⁰ AHU-CARTM-005-00988_c0001.

doenças. Já o segundo procedimento, as quarentenas, tinha por meta o monitoramento das tripulações dos navios, com os mesmos objetivos, mantendo-os por quarenta dias ancorados e isolados a certa distância do porto, até que, certificada a saúde da tripulação, viesse a proceder normalmente com as repartições portuárias. (CIPOLLA, 1997, p. 33-35)

Em Salvador, ocorriam as “quarentenas” e os “assoalhamentos”, apesar de serem pouco comentados nas fontes e de encontrarem dificuldades em suas execuções, geralmente atribuídas aos caprichos de poderosos negociantes locais. Alguns observadores, como Vilhena, demonstravam certa indignação com o não cumprimento de “quarentenas”. Espantavam-se com os navios, que chamavam de tumbeiros, navios negreiros vindo de África, para eles responsáveis por trazer pessoas infectadas de bexiga, de sarampo, de boubas, de gálico e de sarnas, e tamanho era o despudor dos negociantes de escravos e a falta de energia das autoridades para com eles que, mesmo a Bahia gozando de ilhas apropriadas para o resguardo das tripulações, como a Ilha de Frades ou mesmo a ponta de Guadalupe ou a de Montserrat, dificilmente se conseguia enviar navios baianos ao resguardo, por vezes transformados em regimes de “vintenas”, caracterizando um atributo da Bahia colonial e seu porto. Os comerciantes do Celeiro Público também foram alvo de observações sanitárias de Vilhena, todavia muito menos inflamadas. (VILHENA, 1969, P. 155-156)

A partir da década de 1770, os negociantes na Bahia esperavam aumentar seus investimentos. Em representação à Coroa portuguesa, alegando as leis inglesas criadas sob a influência do ilustrado político Oliver Cromwell no século XVII, em referência aos Atos de Navegação de 1651, eles argumentavam que, ao obrigar seus negociantes à nacionalizar a fabricação de suas embarcações, a Inglaterra foi agraciada com o crescimento vertiginoso da sua marinha mercante e de seu comércio, ao ponto de não existir um negociante na capital britânica que não possuísse três embarcações de no mínimo 300 toneladas cada.

Relembrou a importância do incentivo legislador da Coroa portuguesa aos seus negociantes nos séculos XVI e XVII, premiando aqueles cujas fabricações navais fossem maiores e realizadas no Reino ou em seus domínios, permitindo que comprassem implementos necessários de outras nações e liberando-os dos direitos alfandegários sobre

os apetrechos importados.⁷¹ A tal liberação, após a criação do Erário Régio, em 1761, denominariam os negociantes de “livres dos direitos do estilo” nos despachos alfandegários, ou seja, as elites baianas não pagavam impostos na Alfândega de Lisboa,⁷² nem na Alfândega da Bahia, para importarem o necessário ao fabrico de embarcações de grande calado, como constam as “Provisões do Erário Régio”.⁷³ Outro incentivo estatal seria o zimbo (concha extraída em algumas localidades da Bahia), para os dedicados ao tráfico de africanos, pois funcionava como moeda em alguns portos da África (os zimbos serão avaliados no último capítulo). (ALENCASTRO, 2000, p 256)

Assim, a Coroa dificultava a compra de navios estrangeiros garantindo estímulo à construção doméstica. Por isso, os negociantes clamaram pelo “afã legislador” lusitano, que premiara os promotores de construções maiores nos séculos anteriores, que garantiu o aumento da capacidade de transporte de suas embarcações no século XVII e procurou “eliminar a concorrência dos armadores estrangeiros do transporte de mercadorias, sobretudo exportadas, determinando-se a prioridade dos senhorios portugueses nos portos nacionais”.⁷⁴

Como construtores, criticaram os outros negociantes que compravam navios estrangeiros e não reconheciam “a bondade de Sua Majestade”, afinal, bens de produção também eram mercadorias (e caras). Então sugeriram uma forma eficaz de a Bahia contribuir com a diminuição da compra de navios de origens exógenas: a ampliação do número de estaleiros.⁷⁵ O que veio ocorrer em simultaneidade ao crescimento das transações comerciais na Capitania da Bahia.

As condições estruturais para a realização do Cais de Pedra (Mapa 5), em referência à complementação da cortina de defesa das artilharias presentes no Forte da Ribeira, como observada pelos engenheiros, foram acertadas com o grupo de negociantes daquela praça. Em primeiro lugar, com a Mesa de Inspeção, o arremate da obra deveria garantir o pedreiro que fosse mais competente, para um resultado seguro, pagando o reembolso do recurso aplicado; e em segundo lugar, que “de nenhuma sorte [outros] se

⁷¹ *REPRESENTAÇÃO dos comerciantes da Bahia na qual pedem licença para construir um Estaleiro de pedra desde a cortina do Forte da Ribeira até as pedras que estão na parte da Barra.* AHU/BA/CA, Cx. 49, Doc. 9123.

⁷² ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia.

⁷³ AHTC/FER, L. 4218, 4219 e 4220.

⁷⁴ Um conjunto de leis, regimentos, provisões e alvarás promulgados no século XVI “atestando o interesse da Coroa pelo florescimento dessa atividade econômica no território português”. (COSTA, 2014, p. 325-6)

⁷⁵ *Carta de Rodrigo da Costa de Almeida ao rei [D. José] comunicando que nesta alfândega não encontra búzio algum.* Bahia, 6 de setembro de 1756. AHU/BA/AV, Cx. 129, Doc. 10065.

intrometam com as obras novas”. Dessa forma, garantindo a celeridade, o grupo impôs aos vizinhos o veto de opiniões em contrário, porque somente ao mestre pedreiro foi atribuída a orientação dela, sem nenhuma influência externa, com o direito de conduzi-la até o final, substituído apenas no caso de morte. Em terceiro lugar, uma contribuição voluntária fora criada com o fito de auxiliar nos custos da obra, que se deram na forma de taxações sob gêneros vistoriados pela Mesa de Inspeção, encerrando-se na conclusão da mesma.⁷⁶ Por último, garantiram que essa arrecadação fosse feita pelo tesoureiro da Alfândega.⁷⁷

O grupo era formado por 17 membros das elites locais, em sua maioria ligados ao tráfico de escravos, uns pertenciam ainda à estrutura administrativa colonial. Antônio Cardozo dos Santos era um desses. Foi Tesoureiro Geral e deputado da Junta da Fazenda por dezessete anos e nove meses,⁷⁸ casado com D. Anna Joaquina de São Miguel Cardozo, com quem teve dois filhos legítimos, Pedro Antônio Cardozo dos Santos e Ana Constância Guilhermina e Castro. Em petição inclusa nos autos de justificação, no ano de 1800, o seu filho requereu direitos na estrutura militar colonial e confirmou que teria uma única irmã do matrimônio. Filho legítimo do Coronel de Infantaria do Regimento dos Úteis, informou ainda que seu pai era

Cavaleiro Professo na Ordem de Cristo e estabelecido com uma das mais avultadas casas do Comércio Mercantil não só desta cidade mas de todo o continente do Brasil girando um grande cabedal para os Portos da Europa e da África de que tem resultado uma vantajosa utilidade aos Direitos de Sua Majestade e portando-se sempre com toda a verdade e honra, tratado com o Estado de mais Nobreza de sorte que por isso não somente serviu aos empregos mais distintos na Cidade da Bahia como fossem de Tesoureiro Geral Deputado da Junta (...) e de Tesoureiro Geral da Bula da Santa Cruzada quatorze anos e quatro meses com desempenho e satisfação (...) com notável constância de terem conferido justas todas as suas contas.⁷⁹

Senhorio de seis navios negreiros, o principal deles, a corveta N. S. Mãe dos Homens Vitória e Almas, trouxera, em nove viagens, 3.259 almas cativas aos portos baianos, e em uma delas, em 1768, comprou, no Porto Novo da Costa da Mina, 442

⁷⁶ “Todo fardo em Pacote ou com Capa: 60 réis. Toda caixa ou pacote de seco: 50 réis. Todas as pipas de vinho e aguardente: 60 réis. Todas as barras de secos e molhados: 40 réis. Todos os fundos de cobre e chapas: 20 réis. Barras de ferro e chumbo: 10 réis. Escravo da Costa da Mina, Angola ou outra parte que entrem na Alfândega: 60 réis”. AHU/BA/CA, Cx. 49, Doc. 9123.

⁷⁷ “(...) sem que perceba ordenado como comerciante desta praça, e pela sua conta sem que seja preciso averiguá-la passará no fim de todos os anos em Dezembro ao Inspetor Negociante que estiver servindo para este satisfazer o pedreiro, passando-lhe recibo em um livro que haverá na mesa com estas condições transcritas”. AHU/BA/CA, Cx. 49, Doc. 9123.

⁷⁸ ANTT/NER/CB, L. 63 (1784) – L. 82 (1804).

⁷⁹ ANTT, Conselho da Fazenda, Justificações do Reino, Letra P, mç. 2, n. 4, fól. 14-15.

cativos.⁸⁰ As embarcações de Antônio Cardozo dos Santos iam geralmente à Costa da Mina. No total, os registros entre os anos de 1752 e 1786 mostraram 5.993 cativos comprados e 5.559 desembarcados na Bahia em 16 viagens.⁸¹ Cobrados 3\$500 por cativo, apenas o comércio de africanos de Cardozo dos Santos rendeu aos cofres régios algo próximo de 19:456\$500 em tributos nesses 34 anos dedicados a esse tráfico.

Em 1776, ano do novo estaleiro, registram-se duas viagens de embarcações suas, num total de 723 cativos (2:530\$500 réis à Coroa), uma delas com escravos de Ajudá.⁸² Cristina Ximenes, que analisou as rotas do comércio entre Bahia e Angola, observou que Antônio Cardozo dos Santos era um dos negociantes baianos cujas rotas tinham mais de um destino, esses de rotas mais amplas formavam um grupo de 12 senhorios na segunda metade do século XVIII, que “declaravam frequentar o reino geralmente”. (XIMENES, 2012, p. 156)

Tabela 2 – Perfil econômico dos investidores do estaleiro novo (1776)

Nome do Negociante	Número de Viagens à Costa Africana	Cativos Embarcados	Cativos Desembarcados	Média por Viagem
Inocêncio José da Costa	25	8.592	7.705	321,0
Antônio Cardozo dos Santos	16	5.993	5.559	74,6
Antônio Alves Viana ⁸³	14	3.829	3.518	251,3
Davi de Oliveira Lopes ⁸⁴	13	4.198	3.916	79,5
José Carneiro de Campos ⁸⁵	9	2.982	2.792	33,7
Francisco Borges dos Santos ⁸⁶	8	3.087	2.753	117,5
Clemente José da Costa ⁸⁷	6	1.708	1.584	61,9
Manoel de O. Freire ⁸⁸	4	1.283	1.182	295,5
Manoel Pereira Andrade	4	1.024	945	102,3

Fonte: AHU/CARTM-005-00988_c0001; TSTD; XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. *Bahia e Angola: Redes Comerciais e o Tráfico de Escravos (1750-1808)*. 2012. Tese (Doutorado) – Departamento de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro.

⁸⁰ TSTD, viagens #52095, #51109, #51076, #51036, #51016, #51004, #50926, #49942. Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org>>. Acesso em: 3 out. 2017.

⁸¹ TSTD, viagens #52095, #51109, #51076, #51036, #51016, #51004, #50926, #49942, #50917, #50866, #50711, #49851, #47636, #50987, #51125, #50979. Apresentando a média de 9,3% de mortalidade, que representaram 434 vidas perdidas no traslado.

⁸² TSTD, viagens #51004, #51016. “Porto Novo era mais um dos denominados “portos de baixo” da Costa da Mina, os portos de comércio que se encontravam a leste de Uidá, como Ekpe, Badagri Apá e Lagos. A partir da década de 1750, Porto Novo e Badagri começaram a representar uma ameaça ao controle que o Daomé tinha do tráfico na Costa da Mina através de Uidá. E nas últimas duas décadas do século, Porto Novo se consolidou como o principal rival daomeano no tráfico negreiro na região, principalmente após a destruição de Badagri, em 1784” (SILVA Jr., Carlos. Interações atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII. *Revista de História*. São Paulo, n. 176, p. 6, 2017.

⁸³ TSTD viagens #47495, # 47730, #49420, #50302, #51037, #51071, #51136, # 51149, #51167, #51903, #51928, #52062, # 52088.

⁸⁴ TSTD, viagens #48675, #49605, #50749, #50774, #50791, #50828, #50876, #50913, #50928, #50981, #51006, #51059, #52052.

⁸⁵ TSTD viagens #40775, #47957, #51065, #51070, #51114, #51128, #51154, #51177, #52074.

⁸⁶ TSTD, viagens #52090, #51079, #51040, #50813, #50755, #50727, #50719, #545.

⁸⁷ TSTD, viagens #50855, #50947, #50955, #50965, #50977, #51000.

⁸⁸ TSTD, viagens #50867, #50883, #50973, #40308.

Na Tabela 2 se encontram nove dos dezessete homens envolvidos na construção do “novo estaleiro”, ou Cais de Pedra, como também ficou mais conhecido, que tinham investimentos no comércio de escravos, uma demonstração da concretude do investimento. Buscando uma geografia do comércio baiano do período, Cristiana Ximenes listou os comerciantes da Bahia articulados em mais de uma rota de comércio, dentre eles, apenas dois dos financiadores do Cais de Pedra tinham esse propósito, um ausente e outro presente na relação da referida tabela: Frutuoso Vicente Viana, que declarava “frequentar o Reino e Antônio Cardozo dos Santos.” (XIMENES, 2012, p. 156) Os oito negociantes ausentes na Tabela 2 são da categoria traficantes de escravos, em sua maioria, com diferentes padrões de atividade comercial, encontradas apenas três exceções.⁸⁹

No ano de 1781, o mesmo Antônio Cardozo dos Santos partilhou a propriedade da corveta N. S. Mãe dos Homens Vitória e Almas com Inocêncio José da Costa, quando trouxeram 329 cativos. Inocêncio, cujas oito embarcações fizeram 26 viagens às costas africanas entre os anos de 1777 e 1800, trazendo mais de 7.000 almas,⁹⁰ um notável das ciências contábeis, também ocuparia assento na estrutura fazendária da capitania, e seus investimentos eram os mais compensadores. É preciso dizer que essas 7.000 almas representaram 24:500\$000 réis aos cofres régios em tributos.

Em 1796, Inocêncio José da Costa assumiria também o Regimento dos Úteis, através do decreto de 5 de janeiro de 1796,⁹¹ em agosto do mesmo ano recebeu a Carta Patente da Rainha, colocando-o como Tenente Coronel do referido regimento,⁹² e substituiu Antônio Cardozo como Tesoureiro Geral da capitania a partir de fevereiro de 1787.

⁸⁹ Excetuando-se dois nomes ilegíveis, apenas para os negociantes Frutuoso Vicente Viana, Antônio Lopes Alvares e João Caetano do Couto, não se encontrou registros de investimentos em navios negreiros no TSTD e demais fontes. Os dois últimos não são citados por Cristina Ximenes (2012).

⁹⁰ Em uma delas, ele teve prejuízo, quando a corveta N. S. da Conceição Sr. do Bomfim Real Duque foi raptada pelos ingleses, em setembro de 1797. Assim, para uma das viagens não houve retorno (#51280). Cf. TSTD, viagens #52086, #52068, #51332, #51280, #51249, #51212, #51207, #51204, #51192, #51191, #51180, #51161, #51139, #51118, #51103, #51076, #51064, #51027, #47952, #47715, #47375, #40450, #40449, #40227, #40226, #40219.

⁹¹ AHU/BA/AV, Cx. 200, Doc. 14436.

⁹² AHU/BA/AV, Cx. 202, Doc. 14564.

Comparando-os pelas médias mais altas de africanos desembarcados, na Tabela 2, que inclui também os que se arriscaram no ramo com pouquíssimas viagens (como se destacou Manoel de O. Freire), Inocêncio da Costa se destaca com inúmeras viagens, mas teve a perda da corveta N. S. da Conceição Sr. Do Bonfim Real Duque,⁹³ capturada pelos ingleses em setembro de 1797. (XIMENES, 2012, p. 247) Ainda assim apresentou a maior média de desembarques de africanos na Bahia entre os membros do grupo financiador do Estaleiro de Pedra, a sua movimentação média era de 321 escravos por viagem, resultando em 1:123\$500 réis por viagem aos cofres régios, um indício de seu alto poder econômico. Com 25 viagens, rendeu aos cofres régios 28:087\$500 réis com o referido tráfico no período aludido.

Sobre a afinidade comercial da Bahia com a Costa da Mina, Carlos Silva Jr., que estudou a relação entre os portos dos dois lados do Atlântico, ressaltou o caráter do porto africano enquanto um “espaço atlântico português, internacional e multicultural”, e afirma que

A partir do final do século XVII e nos dois séculos seguintes, uma combinação de fatores geográficos (a relativa proximidade entre as duas áreas atlânticas) e econômicos (uma oferta abundante de um produto altamente apreciado no litoral da África Ocidental, o tabaco) converteu a Bahia no principal parceiro comercial da Costa da Mina, malgrado a competição com outras potências europeias. (SILVA JR, 2017, p. 3)

Os homens da Tabela 2, os promotores do novo cais/estaleiro, eram homens que movimentavam grandes negócios nas referidas praças. Apenas o setor negreiro foi examinado, um dos mais lucrativos, mas considera-se a simultaneidade de atividades comerciais como característica de atuação na triangulação entre o Reino, a África e demais capitanias da América, garantindo suas fortunas também com o açúcar, mas sem perder de vista o fumo e a aguardente, que iam para a África, e os escravos que de lá vinham, assim como os produtos importados do Reino que traziam ao deixar o açúcar e mais gêneros. Os agremiados pelo desejo de um novo cais e estaleiro estavam entre aqueles mais poderosos negociantes da praça baiana.

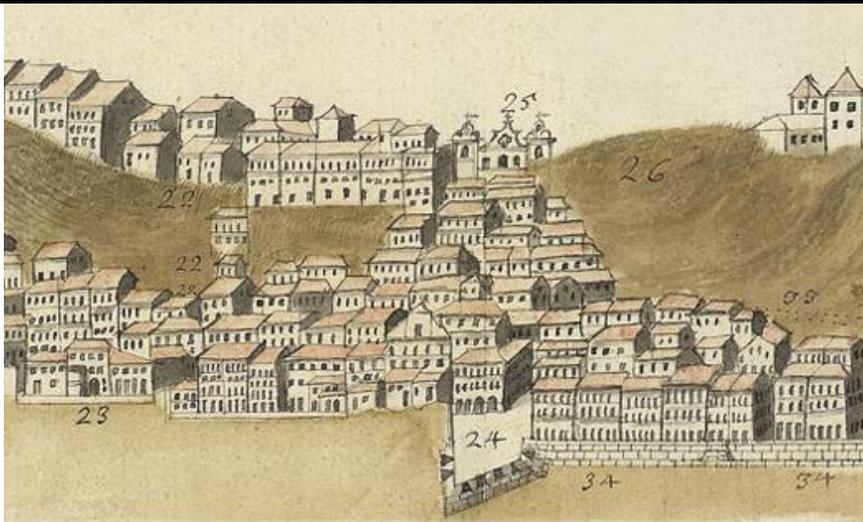
Manoel Pereira de Andrade, com um dos menores índices de investimento em negócios de África e cuja embarcação fazia apenas quatro viagens à costa africana, entre 1760 e 1777, foi a portos diferenciados como Benguela, Porto Novo da Costa da Mina e Badagri e trouxe 905 cativos em sua embarcação N. S. Guia Santana St. Antônio e Almas

⁹³ TSTD, viagem # 40450.

(3:167\$500 réis aos cofres régios). Ele obteve uma média de desembarques notável, demonstrando o potencial de lucratividade do comércio de escravos.⁹⁴ Também outros dois negociantes, como Manoel Gonçalves Chaves,⁹⁵ que com uma viagem apenas trouxe 219 cativos, e Manoel José da Silva,⁹⁶ de investida tardia em 1821, trazendo 353 cativos, que pareciam preencher o perfil de aventureiros no ramo, encontravam-se entre os desejosos do novo cais e estaleiro.

O ano de 1776 foi o mais produtivo para a construção naval na Bahia do último quartel da centúria.⁹⁷ Todas as estruturas em torno da zona portuária que atendessem às necessidades de comércio e navegação, como demonstradas no Mapa 1 e Gráfico 1, representavam prioridade para as autoridades locais e para os negociantes com interesses depositados nas transações e negócios realizados naquela praça, merecendo as atenções da governança e dos negociantes lusitanos associados.

Figura 3 – Cais de Pedra, ou Forte de S. Fernando – 1801



Trecho Carmo a Catedral Basílica. Nota 23: Trapiche Julião; Nota 24: Cais Novo [Estaleiro de Pedra], hoje Forte de S. Fernando; Nota 34: diferentes cais de embarque (da lenha, do cal, da louça, da farinha etc.). **Fonte:** VILHENA, Luiz dos Santos. *A Bahia do século XVIII*. Salvador: Itapuã, 1969.

A partir de 1774, a população de Salvador foi alarmada com a notícia de uma possível invasão castelhana que seria decorrente das disputas ibéricas no Rio Grande de São Pedro, no Sul, e orientado pelo temor que a cidade viveu com essa notícia, o governador Manuel da Cunha Menezes (1774-1779) tomou muitas providências

⁹⁴ TSTD, viagens # 50949, #51007, #49576, #40303.

⁹⁵ TSTD, viagem #49779.

⁹⁶ TSTD viagem #46887. Viagem realizada em 1821, com o bergantim Barão de Laguna.

⁹⁷ ANTT/JC, mc 24, cx. 79, 80, 81 e 82.

defensivas, (VILHENA, 1969, p. 415-416) e entre elas apoiou a construção do Estaleiro de Pedra, que, como demonstrado, tinha o fito defensivo desde seu planejamento.

De acordo com Vilhena, este novo cais (e estaleiro) se tornaria o Forte de S. Fernando até o final da centúria, seguido pelo cais de embarque das farinhas, lenhas, louças e demais gêneros, ao lado do Trapiche do Julião, como demonstrado na Figura 3. A segurança de seu Arsenal e Armazéns Reais era tão importante quanto a da praça, pois a operacionalidade do comércio dependia do fator defesa. Como sublinhou o Almirante Câmara em seu estudo:

De todas as cidades, a mais batida pelos ventos, de mais fácil acesso, e a única, que pode conter perto de si navios de grande tonelagem, é a capital, edificada sobre colinas, e suas encostas, e em terrenos conquistados ao mar desde a barra até Itapagipe, e por estas circunstâncias também a mais exposta a ser destruída por um bombardeio, e desembarque de tropas de qualquer esquadra, com muita facilidade feito. (CAMARA, 1911, p. 14-15)

Miguel Dantas da Cruz analisou o papel do Conselho Ultramarino na defesa do Brasil e enfatizou a importância da Repartição dos Armazéns do Reino no Ultramar cujo “espaço de grandes dimensões” incluía a Ribeira, onde se “aparelhavam e reparavam os navios do rei”, destacando o esquecimento que a historiografia tem relegado a esse importante órgão. E fazendo uma leitura da atuação da Repartição dos Armazéns no Reino, ressaltou que até “meados do século XVIII [...] esteve entregue a alguns dos mais importantes titulares da aristocracia brigantina” em constante desgaste, numa relação conflituosa, com o Conselho Ultramarino, e este com os governadores das capitanias, envolvendo a administração das despesas com os navios reais enviados ao Brasil na primeira metade dos setecentos. (CRUZ, 2015, p. 254) Os problemas seriam sanados com a criação de uma Junta das Fragatas, na década de 1750, “composta por três membros: provedor da capitania, o Comandante do navio e o presidente da Mesa de Inspeção da capitania”, mas tal estrutura não permaneceria atuante durante muito tempo, já apresentando sinais de desestruturação em 1770. (CRUZ, 2015, p. 272-273)

Na América do século XVIII, os Armazéns Reais existiam nos principais portos, como Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco, Pará e Maranhão, eventualmente ocorrendo em outras paragens. Os Armazéns representavam poder de assistência militar, mercantil e a capacidade de construção de embarcações de grande calado, reunido três grandes tipos de armazéns. No Arsenal da Bahia agregava o Armazém dos Mantimentos, Armazém das Munições e Armazém dos Materiais da Coroa, juntos formavam os “Armazéns Reais”. Sempre administrados por membros das elites locais, até o final dos setecentos, e

mantidos por um sistema de fornecimento.⁹⁸ Para os propósitos desta pesquisa são priorizadas, por amostragem, algumas sequências de fornecimentos dos Armazéns de Materiais da Coroa e Mantimentos.⁹⁹

A compreensão da articulação da Intendência da Marinha na economia da Bahia e Ultramar perpassa, ainda, pela compreensão da manutenção do sistema de fornecimento aos armazéns, formado por sujeitos de variados perfis. É preciso, sobretudo, vislumbrar o seu contorno e entrever esses sujeitos que se articulavam no contexto de crescimento das atividades dos estaleiros baianos. A intendência passou a representar um corpo intermediário de poder regionalizado, (PUNTONI, 2009, p. 387) com a finalidade de centralizar as atividades financeiras na capitania aumentando o poder dos instrumentos de controle régio, o que se percebe examinando minimamente a documentação dos Armazém Reais, os livros de receita e despesa dos almoxarifes, demonstrando que os armazéns exerciam uma força centrípeta sobre as atividades econômicas desenvolvidas na *hinterland* da capitania.¹⁰⁰

Os livros do almoxarifado dos três armazéns, organizados em um único livro, de três partes, são iniciados pela disposição dos nomes dos materiais em ordem alfabética. O Armazém dos Mantimentos, por exemplo, incia-se sempre com “Azeite de Peixe” em receita e despesa, seguindo a relação das movimentações mensais na ordem cronológica dos dias, que acabam em “Toalhas”. A segunda parte nomeada “Munições de Guerra”, iniciada com o gênero “Alicates” em receitas e despesas, acabando em “Varetas”. Por fim, em “Materiais” a relação começa com “Alcatrão” e é encerrada com “Vigotas de Poleame”.¹⁰¹

Aliada a documentação da Alfândega de Lisboa, compreende-se como a instituição e os homens de negócio dessas praças promoveram intensa atividade

⁹⁸ “Os sistemas se formam de maneira espontânea ou se articulam obedecendo certos princípios e tendo em vista sua organização e funcionamento. Em qualquer dos casos representam um conjunto de uma forma organizada, portanto, de interação entre o que é diverso, mas precisa, (...) ser ao mesmo tempo integrado. Uma relação necessária como resposta ao processo histórico” (LAPA, 1982, p. 15).

⁹⁹ O controle e a administração das compras e destinos desses materiais, antes da criação da Intendência da Marinha, davam-se pela atuação do Provedor-mor e Vedor do Exército na capitania, a partir daí os registros dos três Armazéns (Munições, Materiais da Coroa e Mantimentos) se dariam em um único livro de almoxarifado, por meio do método modernizado das “partidas dobradas”.

¹⁰⁰ ANTT, Núcleo do Erário Régio, Capitanias do Brasil, Núcleo do Erário Régio, Contadoria da Baía e suas Anexas, Livros 17-200.

¹⁰¹ De pregos à canhões, machadinhas a velames, e todo e qualquer tipo de material e mantimento utilizado na vida marítima e em terra, também excêntricas miudezas, encontravam-se nos livros dedicados ao cotidiano dos Armazéns Reais (ANTT, Núcleo do Erário Régio, Capitanias do Brasil, Núcleo do Erário Régio, Contadoria da Baía e suas Anexas).

econômica na área de construção naval na Bahia. Os livros dos almoxarifes refletem o cotidiano das atividades da economia portuária, da vida militar e urbana. As informações dispostas, quando incluem valores pecuniários, são apenas unitários. O que entra é registrado, mas, nem sempre se registra o que sai. Os registros são em quantidades e volumes,¹⁰² muitas vezes não se encontra referências aos lançamentos nos livros da tesouraria, e não trazem dados totais dessas quantidades em seu final.¹⁰³ Há ainda o livro de “ajustes” da intendência, para tentar corrigir as diferenças de registros, tornando o trabalho do investigador mais árduo, na medida em que há livros de anos inexistentes na coleção de livros.¹⁰⁴ Trata-se de uma rica documentação a ser explorada em trabalhos específicos.¹⁰⁵

Mesmo selecionando um grupo desses materiais, exigiria uma fuga da proposta central deste estudo, pois demandaria atenções para as diferentes dinâmicas econômicas e questões decorrentes de sua articulação no imenso território baiano e seu centro. Centrando esforços no quinto ponto destacado no alvará de 3 de março de 1770, fiscalização dos navios vindos de África, opta-se um desses materiais, o zimbo, e com os apetrechos importados para construção de embarcações encontrados em outro acervo documental (ANTT, Alfandega de Lisboa), permitem situar os impactos da atuação da repartição em setores econômicos importantes à praça da Bahia.¹⁰⁶

Apesar da década de 1770 se apresentar como um momento marcado pela iniciação de uma “efetiva escrituração contábil” na Bahia, (CARRARA, 2009, p. 99) há variações apontadas por Ângelo Carrara para quase toda a década (2009, p. 217-218) O extrativismo do zimbo, por exemplo, carecia de registros regulares, e mesmo ganhando atenção diferenciada com a reforma dos registros dos Armazéns, fica alguma irregularidade decorrente das referidas variações presentes na documentação.

¹⁰² ANTT, Núcleo do Erário Régio, Capitánias do Brasil, Núcleo do Erário Régio, Contadoria da Baía e suas Anexas, Receita e despesa do Almoxarife da Ribeira das Naus, Livros 1-16 (1772 – 1787).

¹⁰³ ANTT, Núcleo do Erário Régio, Capitánias do Brasil, Contadoria da Baía e suas Anexas, Livros Auxiliares ou Mestres de Todos os Almoxarifados dos Mantimentos, Munições de Guerra e Materiais de Coroa, gêneros que recebeu e despendeu o capitão geral, Conde de Povolide, Livros 17-28 (1774-1788).

¹⁰⁴ ANTT, Núcleo do Erário Régio, Capitánias do Brasil, Contadoria da Baía e suas Anexas, Ajustes pela Intendência da Marinha e dos Armazéns Reais, Livros 31-41 (1772-1787).

¹⁰⁵ Os livros do almoxarifado dos Armazéns Reais indicam informações de muitos fornecedores, permitindo cruzá-las com dados de outros arquivos (AHU, APEB, etc.), e perceber a importância da *hinterland* na defesa e sistema de transportes marítimos. (ANTT, Núcleo do Erário Régio, Capitánias do Brasil, Contadoria da Baía e suas Anexas, Receita e Despesa das Miudezas que se compram pelos Armazéns Reais, Livro 42-44 (1772, 1781 e 1784); Receita e Despesa do Dinheiro da Casa do Almoxarife Domingos Plácido Rodrigues, Livros 45-48 (1789, 1795, 1796 e 1798); Livros para a Lembrança dos feitos e concertos que se fazem para os Armazéns Reais, Livros 49-50 (1772 e 1781)).

¹⁰⁶ Será tratado no último capítulo.

As atividades econômicas desenvolvidas entre a Barra do Rio de Contas e a margem esquerda do Rio Doce (Espírito Santo), que no final do século XVIII foram marcadas pela produção de farinha mas, sobretudo, pela exploração florestal (madeiras de construção) e marítima (pesca de garoupa¹⁰⁷ e pesca de baleias¹⁰⁸), configuraram uma acentuação das explorações extrativistas em oposição à *plantation* no conjunto geral de atividades econômicas dessa região, cujos produtos encontravam no mercado interno a parte considerável de seu consumo. (SILVA, 1990; PARAÍSO, 2014)

¹⁰⁷ *Carta do Ouvidor da Capitania de Porto Seguro, José Xavier Machado Monteiro, dirigida à Rainha, na qual se refere aos serviços que prestára, a sua avançada idade e precária saúde, que o obrigavam a requerer licença para regressar ao Reino.* Bahia, 27 de julho de 1777. AHU/BA/Ca, Cx. 51, Doc. 9491.

¹⁰⁸ AHU/BA/CA, Cx. 47, Doc. 8837-8844; MIRANDA, 2014.

3. A Provedoria da Fazenda, a Vedoria do Exército e a Intendência da Marinha na Bahia: aspectos socioeconômicos

Os estudos existentes a respeito das intendências da Marinha são poucos. Aqueles que envolvem as repartições do Reino, em sua maior parte de autoria militar, aumentam minimamente o volume de trabalhos publicados, e, apesar da característica essencialmente descritiva, apresentam as suas intendências da Marinha e as principais funções de seus intendentess.

Alguns trabalhos mais recentes, com as discussões em voga na historiografia portuguesa da era moderna, como as obras e artigos de José Subtil, que enfatizaram aspectos dos poderes, cargos e instituições, não tratam da tipologia de intendência eleita para análise nesta tese, dedicando-se àqueles cargos mais destacados no Reino.

José Roberto do Amaral Lapa (1968, p. 63 e ss), na conclusão de seu estudo de doutoramento, defendido em 1966, nos apresentava a constituição do cargo de intendente da marinha como um posto diretivo das atividades da Ribeira das Naus, porém, sem lhe destinar maior atenção analítica.¹ O primeiro relato histórico encontra-se ainda no século XVIII, nas Cartas de Vilhena a “Filopono”, na carta décima, na qual o observador informa ao seu amigo sobre algumas reformas ocorridas na Intendência da Marinha do Brasil no ano de 1797, em que enfatiza o zelo de D. Rodrigo ao nomear “um intendente do Corpo da Marinha”. (VILHENA, 1969, v. 2, p. 350)

Na obra publicada em 1972, *História da Intendência da Marinha*, de autoria do Capitão de Mar e Guerra Levy Scarvada e do professor Luís Claudio Pereira Leivas, os autores introduziram o tema no meio historiográfico brasileiro, com a difícil empreitada de construir uma história geral da instituição no Brasil, destacando as intendências das principais praças comerciais do período colonial, destacando Salvador e Rio de Janeiro. Os autores se comprometeram em realizar um “minucioso relato de tudo numa crônica histórica”. Apresentam a instituição e as principais funções dos seus intendentess, nos lugares que denominaram de “três polos de apoio logístico” (Salvador, Belém do Pará e Rio de Janeiro) como já referido, e elegeram regiões com algum grau de complexidade nas suas atividades portuárias e em seus papeis de defesa do território, predominando a importância da intendência. (LEIVAS; SCAVARDA, 1972)²

¹ O autor se refere ao alvará de criação através do decreto de expansão das intendências de 1797, que o cita, mencionando, por isso, a rainha.

² Muito embora rica em documentos, em toda obra impera o caráter laudativo, em que os acontecimentos e inovações da estrutura administrativa marítima na colônia aparecem em cadência evolutiva e unilinear, cujo

Entre os documentos que compõem a segunda parte da obra, temos uma seleção de documentos relativos à Intendência da Marinha de Lisboa e seu Arsenal, permitindo aos historiadores uma possibilidade de análises comparativas, especialmente a partir de 1797. Com o decreto de 12 de agosto de 1797, D. Rodrigo de Sousa Coutinho criava as intendências, que passaram a ser uma realidade também nas atividades de Marinhas e Portos de Belém, Rio de Janeiro e Pernambuco.³

A historiadora Nelma Baldin, em sua obra *A Intendência da Marinha de Santa Catarina e a questão da Cisplatina*, resultado de uma dissertação defendida na Universidade de Santa Catarina, no ano de 1979 e publicada em 1980 (BALDIN, 1980), aprofundou o estudo sobre a instituição em seus aspectos administrativos, econômicos e sociais. Seu trabalho representa um marco, pois proporciona um avanço significativo ao relacionar a criação estratégica da Intendência da Marinha com a questão da ocupação da Cisplatina, sem se prender ao episódio da guerra.

Criada no ano de 1817, segundo a autora, a Intendência da Marinha catarinense e sua estrutura administrativa foram observadas com seus impactos sociais e econômicos na província. A autora não se limitou ao ano de encerramento de suas atividades, em 1828, muito ligadas ao controle dos cortes de madeiras e do trabalho de construção e reparo das embarcações, buscando alcançar os conflitos gerados pela sua dissolução e redistribuição de seu efetivo até o ano de 1832. Além disso, a autora aponta as atividades subsequentes, consideradas extrarregulamentares, como o controle da pesca da baleia e a participação na fundação da colônia alemã de Ericeira, hoje Porto Belo, em Santa Catarina, entre outros que serão debatidos no capítulo 4.⁴

2.1 De provedorias às intendências

Para entender como se davam as implementações dessas repartições no Reino e no Ultramar é preciso destacar aspectos administrativos dos países ibéricos.

Dominadores de vastos territórios nas Américas, as estruturas administrativas ibéricas tiveram que se moldar, a partir do século XVI, respeitando as novas necessidades impostas na construção de seus impérios marítimos. De acordo com a tradição de

fim, aparentemente, seria a consolidação do Rio de Janeiro como sede da Intendência da Marinha do Brasil, instituição que vigoraria após a independência até os dias atuais.

³ AHM/PT, Documentação Avulsa, cx. 366.

⁴ Idem.

conselhos administrativos na estrutura de poder, o governo espanhol, com o Conselho das Índias, formado ainda no século XVI, ganhava notoriedade com sua organização fundamentada em uma estrutura que envolvia vice-reis, governadores, audiências e cabildos.

Problemas de desvios de recursos e de crescimento do paternalismo na condução dos cargos espanhóis impuseram as reformas políticas que no início da dinastia Bourbon teriam ganhado forma. Todavia, seria na década de 1760 que o governo espanhol criaria o cargo de intendente no intuito de “melhorar o sistema administrativo, manter o provisionamento local e executar a cobrança da receita do Reino”.⁵

O resultado alcançado pelo governo espanhol não obteve o sucesso esperado. A influência do pensamento iluminista vivida no período e do conseqüente afloramento de sentimentos separatistas sob forte influência cultural francesa fez com que a introdução desses cargos comissariais na América, ao longo do tempo, não resultasse no fortalecimento do poder régio espanhol.⁶

Como destacou Fernando Novais, foi a partir dos esquemas mentais de adesão à “Razão” que os homens dos setecentos vivenciaram suas experiências com a natureza e a sociedade: “Racionalismo, sim, mas na sua variante inglesa quer dizer empirismo cientificista, é o que triunfa sobre toda a Europa, empolgando os espíritos.” (NOVAIS, 1989, p. 214-215) O iluminismo reformista português, bem definido nos reinados de D. José I, D. Maria I e D. João VI, marcou uma ruptura no quadro institucional lusitano que favoreceria a metrópole. (SUBTIL, 2005, p. 369)

Os cargos comissariais de intendentes⁷ foram originalmente observados como instrumentos de fortalecimento do poder régio na ótica francesa e a dinastia Bourbon os implantou, assim como os Bragança em Portugal, onde ganhavam força através das reformas de Sebastião José de Carvalho e Melo e seus sucessores.⁸ Couberam a esses uma implementação ajustada, acompanhada de uma série de medidas jurídicas, fazendárias e monopolistas que invariavelmente contribuiriam para a centralização financeira do Império português em Lisboa.

⁵ Idem, fól. 5

⁶ Ibidem, fól. 5-6.

⁷ De acordo com Bluteau, “comissário” é aquele “Juiz que se dá extraordinariamente para se conhecer de uma causa” (BLUTEAU, 1712-1728, v. 2, p. 403).

⁸ Estudos realizados sobre cargos e ofícios na segunda metade do século XVIII pelo historiador português José Subtil, dando atenção às intendências e superintendências de alfândegas, de polícia, de correios e de contrabandos, reuniram instituições atuantes no Reino.

Preocupado com o controle político que Sebastião José de Carvalho e Melo e seus sucessores engendraram na antiga estrutura, José Subtil imprimiu uma renovação metodológica, ao analisar as reformas administrativas portuguesas através de intendentess, utilizando o conceito de “Estado de polícia”, cuja introdução na historiografia portuguesa é reputada ao historiador italiano Guido Astuti (1984), ao desenvolver seus estudos sobre o Estado de polícia português a partir do pombalismo, tornando-se referências importantes para os pesquisadores. Suas análises apontam para o fato de serem os “governos intencionais” aqueles que mais contribuíram para uma ruptura política na condução dos cargos de finanças no Reino nesse período. (SUBTIL, 2011, p. 173) Contudo, seus estudos sobre cargos e ofícios na segunda metade do século XVIII, dando atenção às intendências e superintendências de alfândegas, de polícia, de correios e de contrabandos, reuniram instituições atuantes restritas no Reino.

Tratando-se da América portuguesa no século XVIII, percebe-se que essa mesma condução era alvo de revisão todas as vezes que as possibilidades de alterações nos provimentos dos cargos pareciam rentáveis à Coroa. Dessa forma, situa-se no governo de D. João V as alterações que, sob a roupagem de uma narrativa modernizadora, implementavam lentamente mudanças nas formas de conduzir a distribuição de ofícios na América portuguesa, onde permanências eram observadas em detrimento de uma ideia de ruptura na estrutura administrativa, mesmo no governo de D. José I. (STUMPF, 2014)

As distâncias entre o Reino e seus domínios tiveram um papel fundamental na definição das estratégias administrativas. No Antigo Sistema Colonial, a relação dominante entre metrópole e colônia, sustentada pelo processo produtivo, tinha sua base estrutural assentada na exploração econômica, o que definia o objetivo da colonização na época moderna. As distâncias, dessa forma, representaram um fator indispensável para o exercício dos modelos administrativos, garantindo o seu formato obediente ao sistema.(NOVAIS, 1989; ARRUDA, 2000) Sendo assim, o Estado português não esteve ausente e experimentou outras racionalidades, sobretudo no século XVIII, para exercer o domínio na América.(SOUZA, 2006, p. 51) A historiadora Laura de Melo e Souza, ao analisar o mando na colônia, demonstrou que havia uma necessidade régia em contemporizar com os poderes locais, precisamente devido às distâncias do vasto território americano do centro de decisões no Reino. (SOUZA, 2006)

As distâncias eram vencidas pela navegação à vela. Segundo Frédéric Mauro, os principais pontos de produção naval portuguesas no século XVI eram Porto, Viana, Seixal, São Martinho de Selir e Algarve. A Bahia, que despontou no século XVI,

vivenciaria um surto de construções navais cada vez maiores, sobretudo após a paz com a Holanda, construindo um galeão de 800 toneladas por ano a partir de 1650 e de 1.000 toneladas a partir de 1659, sendo essas últimas alocadas em Itapagipe.

O Rio de Janeiro iniciaria o desenvolvimento de sua construção na segunda metade desse século, precisamente a partir de 1659, no contexto de expedições organizadas por Salvador Correa de Sá em busca da “Montanha de Esmeraldas” no Espírito Santo.(MAURO, 1997, v. 1, p. 73-74) Ao exemplo do Rio de Janeiro, Maranhão e Pará iniciariam mais tarde as investidas no desenvolvimento de tal indústria. O essencial era “o financiamento das construções. Em 1618, o rei escreve ao vice-rei determinando que utilize todos os anos os excedentes do contrato dos portos secos – as alfândegas terrestres – para a construção de novas Naus”. (MAURO, 1997, v. 1, p. 80)

Pensando sobre a indústria naval ter custos crescentes ou decrescentes, e com que limites, Mauro (1997) compreende que os custos de produção de uma embarcação transoceânica, no Reino ou no Brasil, não representavam grandes diferenças no século XVII. A guerra foi como o elemento determinante nos custos das operações que envolvem a construção naval transoceânica, notoriamente na Bahia, após a invasão holandesa, o que certamente gerou influência nos preços por ele observados no referido século.

O século XVIII, tomado pelo crescimento comercial e demográfico sem precedentes, decorrência da descoberta das minas de ouro nos sertões no século anterior, registraria novas aberturas de caminhos para explorações minerais e mesmo madeiras em zonas antes não cogitadas, pois o referido crescimento contribuiu para o aumento da frota mercantil particular e de todas as tipologias de transportes aquáticos, inicialmente fazendo com que a facilidade de acesso à matéria-prima dessa indústria, a madeira, promovesse custos mais em conta em relação ao Reino.

Isso ocorreu, ao menos, até meados do século XVIII, quando o terremoto de 1755 provocaria outro impacto no setor. Para se ter uma noção, mesmo antes do terremoto, em 7 de agosto de 1754, uma frota ordinária que partiu da Bahia para Lisboa carregou de uma só vez 397 toras de jacarandá, árvore que chega a medir 35 metros, das mais cobiçadas, para móveis de luxo e mastros. Sua ocorrência na Mata Atlântica permitiria encontrar algumas poucas unidades em hectares de terra, ou seja, a facilidade de acesso era provocada pela abertura de caminhos. O alto volume de jacarandá, cuja existência era

rarefeita, dá uma amostra da intensidade exploratória deste gênero após o terremoto em 1755, quando foi mais requerido.⁹

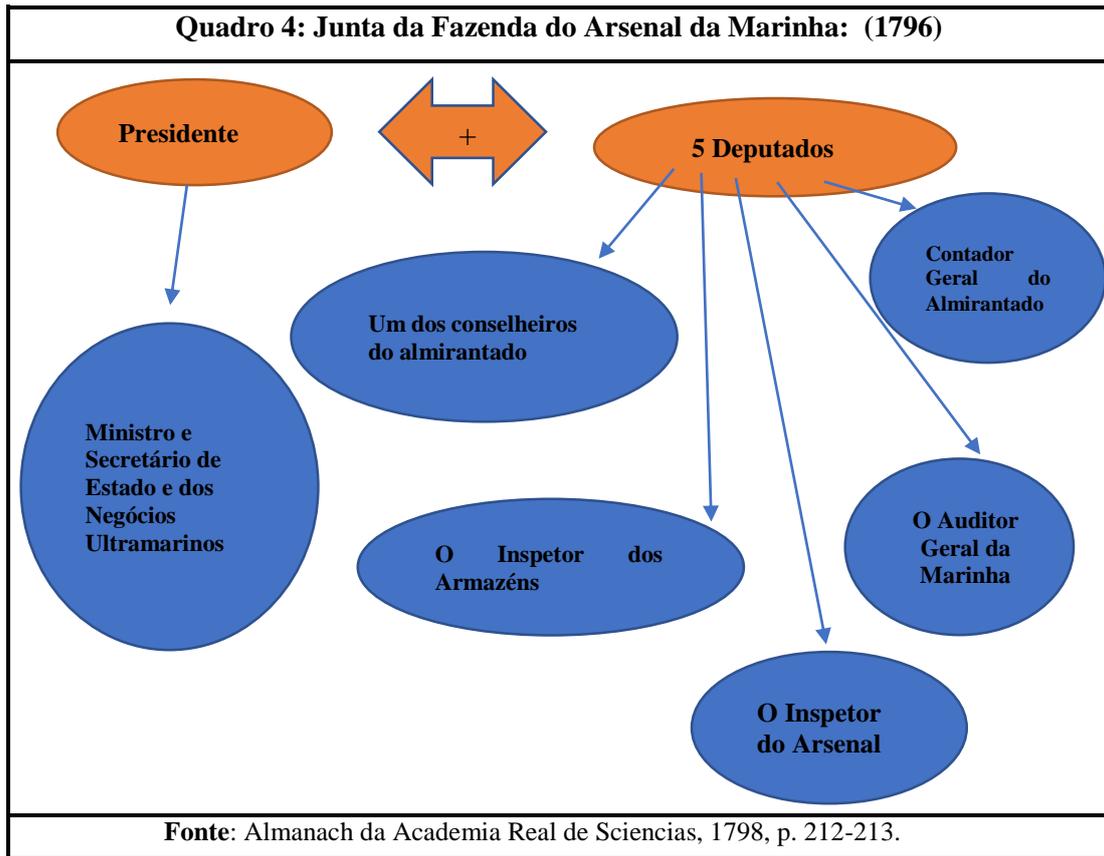
A produção naval luso-americana ganhou notoriedade pela qualidade dos cascos e durabilidade experimentada em seus navios transoceânicos. Noticiava-se que no Brasil eram feitas as melhores embarcações, como registram os autores interessados no tema. Após a década de 1760, com a crise da exploração aurífera e o início do aumento do comércio de produtos agrícolas na década de 1770, quando negociantes da Bahia estão construindo navios em larga escala, observa-se que o setor madeireiro, já estabelecido no mercado colonial, sofreu com a escassez de espécies, principalmente na década de 1790, quando, de fato, o produto dos fabricantes de madeiras teve uma significativa alta nos preços, (FONSECA, 2010) sem, todavia, notícias de redução da produtividade no setor. A economia baiana continuaria crescendo até meados do século XIX. (BARICKMAN, 2003)

Nesse período, se criava a Junta da Real Fazenda da Marinha no Reino, pela Carta de Lei de 26 de outubro de 1796, tendo como seu presidente o Secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos D. Rodrigo de Sousa Coutinho, estabelecendo uma comissão no controle fazendário, primeiramente, no Reino (Quadro 4). No mesmo ano concedeu foro de tribunal ao Conselho do Almirantado. Ao incorporar essa junta ao conselho, ela passaria “a tutelar a Fábrica de Cordoaria, a inspeção e direção dos pinhais reais e o Corpo de Engenheiros Construtores”. (SUBTIL, 2005, p. 380)

A Junta da Real Fazenda da Marinha tinha entre seus membros cinco deputados naquele colegiado, um deles era membro qualificado como intendente de marinha, tratava-se de Fernando de Larre Garcez Lobo Palha e Almeida, habilitado na Ordem de Cristo, Comendador de Santa Marinha.¹⁰ Ele era o antigo Provedor dos Armazéns da Guiné e Índia, cargo que “continuou a existir até 1793, ano em que foi abolido por alvará de 3 de junho. Foi então criado o cargo de intendente desses armazéns, que ficou com as mesmas atribuições que o antigo provedor”. (FONSECA, 1993, p. 1)

⁹ AHU/BA/CA, Cx. 8, Doc. 1307.

¹⁰ ANTT, Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra F, mc. 25, n.º 43 (28 de junho de 1790).



A cidade de Lisboa teve seu primeiro intendente a partir de 1793. As documentações da repartição nos arquivos da Marinha tornaram-se mais proeminentes a partir de 1801, não se sabe exatamente o porquê. Mas é prudente supor que sua atuação sofria com a proximidade de outras instituições sediadas no centro do governo econômico que D. Rodrigo liderava no Reino.¹¹

Os registros da instituição em Lisboa a partir de 1801 coincidem com a assunção de D. Rodrigo de Sousa Coutinho à pasta de Presidente do Erário Régio, quando se afastou da pasta de Marinha.¹² Importa destacar que acontecia em Lisboa, em 1793,¹³ a sujeição às mesmas diretrizes para o cargo na Intendência da Marinha, como havia ocorrido na Bahia, em 1770, pelas quais o cargo de provedor da fazenda fora abolido em

¹¹ Acredita-se na possibilidade de a atuação do cargo de intendente de marinha em Lisboa ter sido ofuscada pela agregação em conselhos formados por membros de altas patentes e autoridades, demorando-se a se destacar de uma forma precisa na malha administrativa composta de autoridades próximas ao epicentro do poder régio, como o próprio D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

¹² AHM/PT, Intendência da Marinha de Lisboa, s/d – 1801-1874, cx. 359.

¹³ Alvará de 3 de junho de 1793, “que estrutura administrativamente a Intendência, a Contadoria, o Almojarifado, a Ribeira das Naus de Lisboa, com nomeações e salários para cargos” (LEIVAS; SCARVADA, op. cit., p. 233-237).

prol do cargo de intendente, contemplando o provedor em exercício.¹⁴ A figura do provedor tinha o papel importante na Alfândega de “contabilidade e controle do seu movimento e dos seus livros e, sobretudo, do arrendamento dos direitos”, “reunindo as competências de contador e provedor, na Provedoria da Fazenda”. (PUNTONI, 2013, p. 117)

Partindo dos Arquivos Históricos da Marinha portuguesa, nota-se que o Porto foi a primeira cidade no Reino a ter documentações referentes à Intendência da Marinha registradas a partir de 1780, porque ali havia um antigo cargo de “superintendente do Arsenal da Ribeira do Douro”,¹⁵ mas a Intendência da Marinha do Porto propriamente dita seria criada algum tempo depois, por decreto em 27 de agosto de 1804. (FONSECA, 1993, p. 2)

Para as intendências de Setúbal e Algarve, são encontrados registros magistrals na primeira metade do século XIX. Açores (1834)¹⁶ e Goa (1839)¹⁷ seguem a mesma linha, tendo parte considerável de suas documentações datada do início do século XIX. Os cargos de “superintendentes dos arsenais” ou “feitor dos Arsenais”, criados após a Guerra de Restauração da Coroa (FONSECA, 1993, p. 2) tinham caráter diferenciado dos intendentes da Marinha. Tivessem eles cumprido atividades análogas, envolvendo comércio e finanças, seriam os alvarás e regimentos das intendências da Marinha a estabelecê-los, posteriormente, no governo econômico das comarcas ou mesmo no governo econômico da capitania, nos casos da América portuguesa, assimilando as funções de provedor da fazenda. Sobre os intendentes no Reino, José Subtil, afirma que

(...) dos setores onde se fez sentir a inovação das reformas pombalinas foi o da administração intencional. A criação dos intendentes, superintendentes e inspetores constitui um caso particular da modernização da administração financeira uma vez que constitui uma rede de altos funcionários régios que se tornou concorrencial do sistema corporativo, indicando um processo de ruptura política e administrativa. (SUBTIL, 2011, p. 187)

Os cargos criados no Reino durante o governo de D. José I foram atinentes à centralização de tipo econômica, mas acredita-se na preexistência desse fator, bem como na preexistência da mudança nos padrões de recrutamento desses funcionários. Muito embora controlassem instâncias financeiras mais abrangentes que as anteriores, os

¹⁴ Alvará de 3 de março de 1770. AHU/BG/AV, Cx. 23, Doc. 1971.

¹⁵ Tudo indica, a partir dos Arquivos Históricos da Marinha portuguesa, que a Intendência da Marinha do Porto fora a primeira a ser criada a partir de 1780, sendo as de Setúbal e Algarve, na primeira metade do século XIX. Açores e Goa seguem essas últimas.

¹⁶ AHM/PT, Documentação Avulsa, cx. 358.

¹⁷ AHM/PT, Documentação Avulsa, cx. 359.

intendentes de marinha na América não eram ligados a um produto específico ou a alfândega apenas. José Subtil (1998; 2005; 2011; 2012) dedica atenção especial aos intendentes do Reino em seus trabalhos, porém, não trata daqueles de marinha.

No contexto de criação das Juntas da Fazenda, tanto no Ultramar como no Reino, eles passaram a ter uma competência mais ampla, com a capacidade de deliberar sobre a economia de estruturas administrativas de abrangências maiores, como as finanças das comarcas e capitânicas e seus assuntos marítimos militares, infraestruturais e mercantis.

Assim como no caso do Porto, em que a prática de provedores ou superintendentes da Ribeira aparentemente antecedeu tais regimentos, as estruturas de Juntas da Fazenda foram criadas a partir do Erário Régio, em dezembro de 1761, permitindo atuações mais amplas nos vários territórios do Império. O primeiro feitor no Porto foi nomeado ainda no século XVII, “Rodrigo Antônio Bravo, por Carta de 8 de Abril de 1641”. (FONSECA, 1993, p. 2)

A Ribeira do Douro da cidade do Porto tem uma interessante troca de experiências com a Bahia no século XVII, através da aproximação de oficiais, pois era outro centro importante da construção naval oceânica da era moderna, atestando a histórica proeminência da produção baiana nos diversos arsenais do Império.

O primeiro superintendente de que se conhece a nomeação foi o Doutor Dionísio Soares de Albuquerque, desembargador da Alfândega do Porto, nomeado por Resolução de 6 de Fevereiro de 1666. Dois anos depois, D. Afonso VI mandou separar os dois cargos, por a fábrica de galeões exigir uma assistência contínua e nomeou superintendente Matheus Pereira Vilas-Boas, por Carta de 28 de Julho de 1662, atendendo a experiência que este tinha de construção naval, pois dirigia a fábrica do Galeão “Nossa Senhora do Populo”, na cidade da Baía, no Brasil. Serviria naquelas funções da mesma forma que os seus antecessores e com o ordenado de 200 mil réis anuais. (FONSECA, 1993, p. 2)

“Nossa Senhora do Populo” foi lançado em Salvador no dia 8 de agosto de 1657, sob governo do Conde de Castelo Melhor, e serviu à Carreira da Índia. Teve ainda a sua história contada por Luís Monteiro da Costa (1952). Sofreu um atraso em seu lançamento por dificuldades financeiras do século XVII, todavia, “segundo depoimentos dos oficiais da Ribeira do Salvador não havia outro navio nas Armadas portuguesas que tivesse sua grandeza”. (LAPA, 1968, p. 307, 333; GODOY, 2007, p. 440) Sua fama correu os mares e atraiu as atenções das autoridades do Porto para o seu construtor que, por isso, obteve cargo de direção na construção de galeões em importante porto do Reino.

A direção de construções navais, envolvia operações financeiras e alfandegárias, e o modelo de contabilidade dos séculos XVI e XVII, praticado ainda na segunda metade do século XVIII, impunha dificuldades no controle dos materiais. Na Bahia, até 1760 um

corpo de administradores comandava esses setores com certa autonomia, no entanto, sem uma interligação entre as partes que disciplinasse lançamentos de entradas e saídas nos registros rotineiros, a exemplo de seus sucessores intendentess providos após 1770. Sentia-se “um caráter misto, não especializado”, uma “deficiente articulação hierárquica”, numa confusa delimitação de áreas de competência e de funções, a “lentidão e complexidade nos processos de decisão” e certa “multiplicidade de jurisdições”. (SUBTIL, 2005, p. 371)

De “acordo ainda com o paradigma corporativo, cada instituição regulava a sua intervenção no âmbito das suas prerrogativas e interesses, e não de acordo com as necessidades da área econômica geral”. Com esse quadro estava posta a impossibilidade de as instituições econômicas do Império proverem ações governativas que resultassem em “objetivos a favor do interesse público,” uma ideia em formação no governo pombalino. (SUBTIL, 2005, p. 371)

A história da Intendência da Marinha em Lisboa relaciona-se com os decretos de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para as criações das intendências da Marinha na América portuguesa, em 1797. Os cargos de inspetor dos arsenais e intendente de marinha em Lisboa foram regulamentados com a criação do tribunal do Conselho do Almirantado, em 26 de outubro de 1796, (Almanach, 1797; FONSECA, 1993, p. 1) determinando como condição para exercê-los a garantia da inserção do controle fazendário, o que envolvia a construção naval e patente necessária de Chefe de Divisão. (SUBTIL, 2005, p. 380)

O foro de tribunal foi fundamental para a consolidação das patentes de marinha no quadro legal das instituições financeiras militares. A constituição de tribunais requeria esforço político dos secretários de Estado e tais ações acumulativas se inseriam no processo de ruptura institucional iniciado pela implementação do Erário Régio, em 1761, que ganhava espaço, aos poucos, no Ultramar.

Com Martinho de Melo e Castro (1770-1795) na secretaria de marinha se firmou o alicerce de importantes reformas, por meio dos esforços empreendidos a favor de sua organização (CRUZ, 2014), configurando o conjuntos de reformas que precedeu e deu suporte à criação do Conselho do Almirantado, em 1795.¹⁸ Em sua atuação política residia a ideia de fazer Portugal se (re)afirmar como uma potência naval no cenário internacional e, para tanto,

(...) reorganizou o quadro dos oficiais da marinha, criando novos postos de segundo-tenente, capitão-de-fragata e vice-almirante; aumentou o soldo dos

¹⁸ Criado por decreto de 25 de abril de 1795, recebeu por alvará de 20 de julho de 1795 a elevação à “Dignidade de Tribunal Régio”. In: SILVA, A. Delgado. *Collecção da Legislação Portuguesa: de 1791 a 1801*. Lisboa: Typografia Maignrense, 1828, v. 4.

seus oficiais, equiparando-se aos do exército; criou a Academia de Guarda-Marinhas e, com seu complemento, a Real Companhia de Guardas-Marinhas; e, finalmente, mandou fabricar dezoito novos vasos de guerra. (VALADARES, 2006, p. 55)

As patentes ganharam mais força política em sua simbologia, julgadas por serviços prestados, mas também por conhecimentos alcançados na Real Academia dos Guarda-Marinhas, que teve seu estatuto aprimorado por Melo e Castro.¹⁹ Modificou-se, assim, o sistema de arregimentação sob a lógica dos conhecimentos científicos.

O ministério de Martinho de Melo e Castro trouxe grandes novidades no que tocava à indústria de construção naval. Foi sobre a sua tutela que se assistiu a um enorme impulso no número de vasos de guerra. Segundo boa parte da historiografia, o ex-diplomata terá tornado Portugal uma potência naval de relativa importância na Europa no virar de Setecentos para Oitocentos, o que em parte explica algumas atitudes dos governos de Londres e de Paris durante as Guerras da Revolução e do Império. Além disso, redefiniu as hierarquias dos postos militares da marinha (...). (CRUZ, 2014)

Martinho de Melo e Castro atuou como mediador de conflitos nas relações com a Inglaterra, onde viveu no período de 1763 a 1770, quando, em 4 de janeiro, atendeu a sua nomeação para Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, que o trouxe de volta a Portugal. Seu papel era substituir o irmão do Marquês de Pombal, Francisco Xavier Furtado de Mendonça, que havia falecido. Experimentado nos assuntos e acompanhamentos dos conflitos do sul da América, também não lhe agradava a ideia da dependência britânica, preferindo-a como aliada. (VALADARES, 2006, p. 42-51)

Na Bahia, a intendência de marinha recebeu do secretário suas contribuições para a consolidação política da instituição,²⁰ dando instruções gerais ao governador, e, assim, atenuando o impacto da mudança administrativa e política no sistema corporativo das elites, colocando um Provedor da Alfândega para assumir o que seria a antiga Provedoria da Fazenda. Havia uma emergência, o conflito entre as Coroas ibéricas ao sul da América pelo domínio da Colônia do Sacramento. A constituição de um novo cargo pressupunha o reconhecimento da experiência, capacidade intelectual para executar as transformações das escriturações contábeis, obediência e pertencimento ao sistema de valores da nobreza, como ocorrido na Bahia.

¹⁹ Carta Régia de 1º de Abril de 1796, aprovando Novo Plano de Estatutos para os Estudos da Real Academia dos Guardas Marinhas. In: SILVA, A. Delgado. *Collecção da Legislação Portuguesa: de 1791 a 1801*. Lisboa: Typografia Maigrense, 1828, v. 4, p. 214.

²⁰ AHU/BG/AV, Cx. 23, Doc. 1.971, fól. 27-32.

Quando, em 1796, D. Rodrigo de Sousa Coutinho assumiu a pasta da referida secretaria, o primeiro provido pela Coroa já havia falecido em 1782, obrigando o governador a se valer daquele que, por valores de nobreza, interinamente assumiria a Intendência da Marinha, até que D. Rodrigo nomeasse o primeiro oficial da Armada, em 1797, como já referido. Nessa altura, a Marinha Portuguesa conquistava notoriedade interna, afirmando funções mais amplas frente aos poderes existentes naquela sociedade.²¹

Entre os anos de 1797 e 1808 na América, a Coroa garantiu a exclusividade do cargo a oficiais da Armada naturais do Reino.²² Para isso, a normatização legal foi fundamental, iniciada como um processo de redução de concessões de ofícios em propriedades (e hereditariedades) de cargos públicos desde a primeira metade do século XVIII (STUMPF, 2014), que no governo josefino se destacou no regimento de 23 de novembro de 1770 (STUMPF, 2016), ainda sob os auspícios de Martinho de Melo e Castro, conhecido pela sua repugnância aos abusos da nobreza na administração, pela censura a comportamentos da nobreza e pelo notável reconhecimento régio a ponto de permanecer na pasta após a queda de Pombal. (POMBO, 2015, p. 53)

A D. Rodrigo coube, em conformidade com as ações de seu antecessor, reforçar e criar mecanismos necessários para que setores importantes de articulação da administração econômica da marinha permanecessem e avançassem com sua autoridade preservada e depositada em oficiais de alta patente, capacitados e habilitados para atender aos projetos de crescimento nos mares do Estado.²³ Com o Conselho do Almirantado e a Junta da Fazenda da Marinha no Reino, e as intendências da Marinha no Ultramar após 1797, reestruturava-se o *modus operandi* da Marinha na consolidação do Estado moderno português, que enfrentava enormes desafios diplomáticos.

²¹ No decorrer dos anos após a criação do Conselho do Almirantado, sua autoridade como tribunal foi reafirmada com D. Rodrigo de Sousa Coutinho, através do “Decreto de 5 de Novembro de 1799 para não se concederem Revistas das Sentenças do Conselho do Almirantado”. In: SILVA, 1828, op. cit., p. 591.

²² Os intendentess, após 1797, na Bahia foram: José Francisco de Perné, em 1797 (AHM/PT, Livros Mestres..., L. 378, 6/V/8/3, fól. 27); Henrique da Fonseca de Souza Prego, em 1802 (AHM/PT, Livros Mestres..., L. 378, 6/V/8/3, fól. 2); Bernardino José de Castro, em 1806 (AHM/PT, Livros Mestres..., L. 409, (8) 6/V/9/1, fól. 12).

²³ A reformulação do Estatuto dos Estudos da Real Academia de Guarda-Marinhas (1796), garantindo um currículo escolar que valorizava a especialização da formação dos marinheiros desde o início da carreira, enfatizando conhecimentos matemáticos, geométricos e, sobretudo, de engenharias, foi fundamental para o crescimento da produção naval no reino e, conseqüentemente, nas paragens produtivas de seus domínios. Por outro lado, não menos importante, foi a reafirmação do poder do Conselho do Almirantado revogando qualquer pedido de revisão de suas sentenças em 1799, ambas instruções ocorridas com D. Rodrigo à frente da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar.

As escalas evolutivas das patentes, passadas as fases iniciais de Cadete ou Alferes, completavam-se com algum curso da Academia Real dos Guarda-Marinhas, onde o de matemática era o mais buscado.²⁴ As promoções começavam por guarda-marinha, podendo resultar em pilotos, chegando a Primeiro Piloto.

Dependendo das habilidades e feitos, o aspirante poderia chegar a Sargento de Mar e Guerra, depois de Segundo Tenente de Mar e Guerra, indo até Primeiro Tenente de Mar e Guerra, depois Capitão-Tenente, Capitão de Fragata e Capitão de Mar e Guerra. Desta última, de número reduzido, os mais destacados oficiais poderiam ser promovidos a Chefe de Esquadra e Chefe de Divisão e, por último e mais infrequentes, a Vice-Almirante e Almirante.²⁵ A Armada ficava composta com os seguintes efetivos: 4 Chefes de Esquadra, 8 Chefes de Divisão, 30 Capitães de Mar e Guerra, 30 Capitães de Fragata, 70 Capitães Tenentes, 140 Primeiros Tenentes e 140 Segundos Tenentes.²⁶

Assim, se na Lisboa de 1796 para se tornar inspetor do Arsenal Real era necessária a patente de Chefe de Divisão, na Bahia da década de 1790, a partir da criação da Academia de Marinha no Reino, a patente deveria ser superior à de Capitão de Mar e Guerra para o provimento régio de oficiais do Reino.

Melo e Castro redimensionou o aspecto hierárquico da Armada com a valorização da formação e do conhecimento técnico na carreira dos oficiais a partir de 1782,²⁷ e D. Rodrigo de Sousa Coutinho deu a ela autonomia institucional de governo econômico com os dispositivos regimentais para a segurança jurídica criados em 1796.²⁸ Assim, ambos contribuiriam decisivamente para a ampliação de poder da Armada. Juntos, esses instrumentos possibilitaram redimensionar a administração da marinha pelas diretrizes das instituições financeiras centrais, cujo Erário Régio foi o grande expoente, atuando

²⁴ O “curso matemático” era composto de três anos. No primeiro ano, estudava-se aritmética, geometria e trigonometria reta. No segundo ano, os aspirantes estudavam princípios de álgebra até equações do segundo grau e as primeiras aplicações dela à aritmética e à geometria, também as sessões cônicas e a mecânica com aplicação aos aparelhos e manobras. No terceiro ano, viam trigonometria esférica, navegação teórica e prática e rudimentos de tática naval. Na área de artes, dedicavam-se a aprender nomes, posições de mastros, peças, cabos e aparelhos, manobra dos aparelhos e de toda atividade de um marinheiro em exercício (Cf. Carta Régia de 1 de abril de 1796 aprovando novo Plano de Estatutos para os Estudos da Real Academia dos Guarda-Marinhas (Coleção da Legislação Portuguesa). In: LEIVAS, Luís Cláudio; SCARVADA, Levy. *História da Intendência da Marinha*. Rio de Janeiro: Diretoria da Intendência da Marinha, 1972, p. 243 (Anexos).

²⁵ AHM/PT, Livros Mestres dos Oficiais da Armada Portuguesa, L. 377-409.

²⁶ LEIVAS; SCARVADA, op. cit., 1972, p. 54. Pelo decreto de 22 de fevereiro de 1797, “aboliu-se o nome de tenente-general para o grau inferior ao de almirante, introduzindo-se o termo Vice-Almirante na Marinha Portuguesa”.

²⁷ Criação da primeira Escola de Guarda-Marinhas.

²⁸ *Alvará de Regimento Impresso, ao qual servirá para a recém-criada Junta da Fazenda para a Administração, na repartição do Arsenal da Marinha se governar e orientar*. Queluz, 26 de outubro de 1796 (AHU/MG, Cx. 142, Doc. 44).

como fio condutor de um processo de concentração das finanças no Reino, fortalecendo o Estado e promovendo o padrão de controle necessário para a reforma financeira em todo o Império. (TOMAZ, 1978)

A Junta da Fazenda da Marinha em Lisboa funcionou em casa contígua à Contadoria do Erário Régio em todos os dias que não fossem santos. Seu presidente tinha imensa responsabilidade, ficava responsável por “tudo quanto for despesa de gêneros e dinheiro” e, para isso, seriam sempre ouvidos o inspetor do Arsenal, o intendente de marinha, o auditor fiscal da Marinha, o contador geral e qualquer chefe de repartição que seja necessário diante das circunstâncias postas.²⁹ Seu regimento enfatizava o ritual político, afirmando que “nenhum negócio se despachará por Conferência, mas sim por votos”, enquanto o deputado estivesse votando, os demais tinham, regimentalmente, de ouvi-lo sem interrompê-lo. Nomeariam mestres e contramestres das embarcações, e todo o pessoal necessário às atividades do Arsenal, assim como embargariam qualquer uma delas em que a inobservância das novas diretrizes fosse identificada.

Em 1800, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ainda Secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos, presidente do Conselho do Almirantado e da Junta da Fazenda da Marinha, embargou uma grande obra no Reino, e através de um aviso mandou despedir todos os mestres oficiais e aprendizes nas obras do Hospital Real da Marinha, da Cordoaria e do Porto de S. Martinho (Leiria), ordenando a todas as repartições que a partir daquele momento as obras e despesas fossem suspensas, ainda que urgentes, e que obras ou despesas só fossem liberadas se primeiro houvesse a “consulta da referida nova Junta”, cabendo a ela “resolver o que for mais conveniente ao seu Real Serviço declarando no mesmo Edital que é a nova Junta que devem recorrer”.³⁰ Concluiu alertando aqueles “que houverem de requerer sobre as consequências destas Reais Ordens”, que a repartição da Marinha não poderia dar-lhes resolução alguma a este respeito, pois a Coroa já havia delegado à referida Junta e seu colegiado toda essa jurisdição.³¹

Na Bahia os intendentes foram responsáveis pelas obras de Marinha e Arsenal, mesmo na ausência de Junta da Fazenda da Marinha. Sendo o principal porto no Atlântico Sul, a rotina do intendente estaria ligada à Junta da Fazenda da capitania cobrindo grandes e distintas áreas do mais movimentado porto da América lusitana, especialmente a partir de 1796. (ARRUDA, 1980) A Coroa teve na Bahia a experiência que nortearia as demais

²⁹ AHU/MG, Cx. 142, Doc. 44

³⁰ AVISO, Queluz, 12 de janeiro de 1800. AHM/PT, Real Junta da Fazenda da Marinha, 1797-1825, cx. 1158-5.

³¹ Idem.

implementações a partir de 1770, fato, por vezes, duramente criticado por algumas autoridades do posteriormente criado Conselho do Almirantado.³²

A mudança que se inicia com a obtenção de espaço político nas Juntas da Fazenda coloniais foi parte do projeto pombalino, mas, conquistado o foro de tribunal na Junta da Fazenda da Marinha, inserem-se os oficiais da Armada nas governanças econômicas das comarcas na América, através das cartas e decretos régios que os proviam em intendentess de marinha. Fundidas as Provedorias da Fazenda e Vedorias do Exército coloniais em um cargo, eles foram lançados em instâncias que decidiam assuntos diversos, além dos alfandegários, empossados na colônia como membros representantes dos interesses de Sua Majestade. A Bahia, desde 1770, inseria-se nesse quadro.³³

Um observador coevo, experimentado na seara da administração colonial mineira, ilustrou o significado das Juntas da Fazenda recém-implementadas nas capitâneas e as respectivas extinções dos cargos de provedores. Comentando a extinção das provedorias no Império, mas detido no caso de Minas Gerais de 1777, refutou as ideias de uma memória que havia lido, na qual o autor defendia o restabelecimento das Provedorias da Fazenda. Fez, então, o seguinte comentário:

Na Ilha da Madeira se criou outra Junta em Virtude da Carta Régia de 6 de Abril de 1775, igualmente com as Instruções de Erário Régio e Oficiais expedidos dele. Os efeitos foi que desde o 21 de Agosto, em que ali principiou a dita Junta, até 31 de Dezembro do mesmo ano de 1775, se liquidaram 120.602\$073 réis de dívidas do tempo da Provedoria, cobraram-se 20.911\$156 réis; e se fez remessa para o Erário de 10.871\$240 réis em Letras; mandou-se o balanço em que se contém as referidas quantias, com as declarações, distinções e Relações de Dívidas [...] com uma relação dos Rendimentos da dita Junta que de 11.606\$000 réis em que dantes andavam, subiram a 12.917\$500 réis, em benefício da Fazenda Real. Isto em pouco mais de quatro meses.

Aqui pomos fim a notícia histórica da Provedoria da Fazenda. Não nos parece que possa haver juízo prudente e desapassionado que se não faça evidente que a ignorância das contas metódicas era a origem de toda confusão e desordem, e que seu fomento consistia na regalia dos Provedores e nas suas exorbitantes isenções.³⁴

³² O desembargador Joaquim Alberto Jorge, Deputado Fiscal da Real Junta da Fazenda da Marinha (auditor), fez duras críticas à existência da Intendência da Marinha na Bahia, encaminhadas, em 18 de março de 1797, para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, o presidente. AHM, Documentação Avulsa, Intendência da Baía, Cx. 363-5; Livro Mestre dos Oficiais da Armada, século XVIII, L. 386, fól. 27.

³³ *Método para se observar nas compras e despesas que se fizerem na Intendência da Marinha e Armazéns Reais e na escrituração dos livros do respectivo Almoxarifado*. Bahia, 8 de agosto de 1770; *Regimento do Provedor dos Armazéns e dos Almoxarifes dos Materiais e dos Mantimentos da Ribeira das Naus*. Bahia, 8 de agosto de 1770. AHU/BA/CA, Cx. 45, Doc. 8307.

³⁴ Refutação de dois papéis intitulados: um, “Demonstração Histórica e Analítica”, em que o Autor quis mostrar que era necessário o restabelecimento do emprego de Provedor da Fazenda Real das Minas Gerais do Ouro Preto; outro, a “Tentativa”, se é mais convincente a arrecadação da Fazenda por um só Ministro, ou por uma Junta. In: *Memória contendo informações que analisam a necessidade de restabelecer o*

Declarar o final da história dessas repartições, ainda que se pondere o peso da pena do observador, era o mote do processo de reforma desencadeado por Pombal, cujo empenho procurou pôr fim aos descaminhos, que geravam grave prejuízo econômico e moral para a Coroa. Tratava-se do “início histórico” das Juntas de Fazenda coloniais, da intensificação do Pacto Colonial (LAPA, 1982, p. 24-25), nas palavras de Pombal: “as colônias devem estar debaixo da imediata dependência de proteção dos fundadores (...) o comércio e a agricultura delas devem ser exclusivos aos mesmos fundadores.” Ou seja, tratava-se de garantir a “subordinação política, da agricultura, do comércio e da navegação”. (LAPA, 1982, p. 26)

As Provedorias da Fazenda, praticando o velho método contábil permissivo nas contas públicas, atreladas aos vícios de atuação de alguns oficiais das áreas portuárias, faziam crescer as possibilidades de descaminhos e conflitos contábeis (CARRARA, 2009), como ocorreu na Bahia, na medida em que tal método guardava deficiências sentidas nos cofres régios, e, tratando-se de vedorias, sentidas no aporte prestado às frotas no conflito ibérico a partir de 1760.

Implementado o “método de partidas dobradas” nos livros de registros contábeis às estruturas recém-criadas e a todas as repartições contábeis nos diversos espaços do Ultramar, a submissão a esses princípios encontrou resistências locais nos mais diversos cantos do Império.

Um Juiz de Fora de Vila Franca da Ilha de São Miguel, nos Açores, em 1798, recebeu nos termos de sua jurisdição embarcações da América inglesa que vinham por arribada, fazendo muita água e trazendo trigo destinado à Corte portuguesa. O juiz prestou solidariedade, encaminhando então os devidos socorros à embarcação que, por regra, permanecera isolada e vigiada, sua tripulação não poderia descer, tampouco alguém lá entrar sem a sua presença. Fez as vistorias e manteve os procedimentos de isolamento, como mandava a norma sanitária. As embarcações permaneceram nas intermediações do porto e eram capitaneadas pela embarcação *Paty*, da qual era mestre Mr. Eliu Marchant.

Os navios recém-chegados deviam aguardar em quarentena ou em vintena, para que as autoridades portuárias pudessem se prevenir da contaminação por alguma doença epidêmica e só depois disso autorizavam as embarcações a atracar e desembarcar produtos e tripulação. (CIPOLLA, 1997)

emprego de Provedor da Fazenda Real da Capitania das Minas Gerais (...). Lisboa, 12 de setembro de 1777. AHU/BG, Cx. 23, Doc. 1971, fól. 4-26.

Eis que um outro Juiz de Fora da Vila de Ponta Delgada, Antônio José Osório de Pina Leitão,³⁵ sabendo de tal arribada, dirigiu-se dias depois aos termos da vila vizinha, chegando pelo mar em seu porto com um grupo de quatro oficiais e tentaram adentrar as embarcações estrangeiras, mas foram impedidos de entrarem na embarcação Paty pelo juiz responsável. Foi então que o juiz intruso Antônio Pina Leitão tomou a frente de seus oficiais e, “aos berros”, intitulou-se “Juiz do Mar”, alegando que, por isso, “não atenderia a mais nada”, ordenando a entrada de todos os oficiais que se encontravam em seu escaler na embarcação estrangeira, destituindo, por força da violência, o magistrado daquela vila naquele momento. O destituído e desesperado viu-se forçado a ceder diante da possibilidade de choque entre os oficiais, relatando seu espanto e horror a tal gesto por ele classificado como “despótico, turbativo e sedicioso”, por agredir as leis reais e a jurisdição que lhe conferira, exigindo providências.³⁶

Difíceis seriam as implementações de intendentess da marinha, pois demandavam múltiplos esforços, com suas acentuadas margens de “erro”, se observadas as dimensões do Império marítimo luso.

Em Portugal, a “peculiar intumescência das classes não produtoras”, não raro, os membros da nobreza, se impunha como obstáculo aos avanços dessas reformas, (GODINHO, 1971, p. 93) sendo essa uma dimensão das dificuldades encontradas na criação de intendências da Marinha no Ultramar do final dos setecentos. As principais praças comerciais experimentaram o processo de reformas nos sistemas contábeis e financeiros, respeitando os contextos e temporalidades.

A qualificação das atividades burocráticas proporcionou ao Estado português aprimorar o controle fiscal e apurar a possibilidade de realizar prognósticos, alicerçando a política nos esteios da reforma financeira, experimentando o progresso técnico como as nações europeias propagavam, e para isso muito contribuiu a renovação metodológica provocada pelas reformas pombalinas e de seus sucessores, como a criação do Colégio dos Nobres (1761), a reforma da Universidade de Coimbra (1772), a criação da Academia Real de Ciências (1779), do Colégio dos Guarda-Marinhas (1782), a criação da Real Academia dos Guarda-Marinhas (1796) e da Tipografia do Arco do Cego (1799),

³⁵ Antônio José Osório de Pina Leitão conseguiu uma interessante trajetória como jurista, tendo obras publicadas e assumido cargos importantes na América portuguesa. Destacamos aqui o de Intendente do Ouro no Rio das Mortes, em 1806, de onde pediu transferência com sua família, em 14 de abril. AHU/MG, Cx. 180, Doc. 18.

³⁶ ANTT, Ministério do Reino, Negócios Relativos às Ilhas da Madeira e Açores, mç. 613, cx. 715, capilha 2.

favorecendo uma estrutura social que permitiria possibilidades de assegurar, e também de limitar, o espaço de manobra do Estado em consolidação que se desenhava no período. (KOSELEC, 2006; TOMAZ, 1978)

2.2 A Vedoria

Na clássica obra que citamos anteriormente, a *História da Intendência da Marinha*, Leivas e Scarvada (1972) não se dedicam à Vedoria do Exército, tema que não contemplam nem nas reflexões, tampouco no generoso conjunto de anexos ali existente. Indo mais a fundo na história das vedorias, antecessoras nas operações logísticas militares, alcança-se importantes conexões com os propósitos de criação das intendências da Marinha.

Sabe-se que Sebastião José de Carvalho e Melo acumulou observações sobre a economia política e sobre as forças navais das nações europeias ao longo de sua trajetória. Contudo, quando empossado por D. José I, a tragédia por ocasião do terremoto sentido em Lisboa em 1755 e o incêndio que se seguiu destroçaram a cidade e o Reino do Algarve, o mais afetado com o maremoto, arrasando parte considerável do país e implicando em ações que requeriam destreza política.

Um episódio drástico, capaz de redefinir qualquer plano político, moldou uma imagem quase indelével do futuro Marquês de Pombal e sua trajetória. A expulsão dos jesuítas fora outra grande decisão política laboriosa da qual esteve à frente. Assim como essas, que contaram com uma equipe de agentes letrados e nobres convergentes para a construção da articulação necessária ao processo de reconstrução do país, as amplas reformas empreendidas nos diversos setores do Estado português também foram trabalhos que contaram com esforços de outros secretários de Estado. (Magalhães, 2011, p. 173-198)

No cenário continental, um pacto foi selado entre Espanha e França, em 1761, no sentido de anular as forças e influências da Inglaterra na Península Ibérica. Preocupadas em impedir o acesso inglês aos portos da península, desencadearam um processo de corrosão da neutralidade portuguesa, colocando Portugal no território beligerante da Guerra dos Sete Anos durante alguns meses, em 1762. Nesse momento, a Inglaterra prestou socorro aos portugueses enviando um destacamento militar liderado pelo Conde de Lippe. A participação tímida do país no conflito continental, que o historiador Does

Costa definiu como meramente defensiva, foi suficiente para confirmação de alguns problemas fundamentais existentes na estrutura de governo econômico do exército da Coroa portuguesa. (COSTA, 2010, p. 95-105)

A Vedoria do Exército ganhara destaque no pensamento reformista dos homens do governo josefino a partir da participação de Portugal na Guerra dos Sete Anos (1756-1763), no ano de 1762, em conflito com as forças franco-espanholas, quando ao Conde de Lippe, experiente estrangeiro a serviço da Inglaterra, foram confiadas as forças lusitanas de combate iniciado nas fronteiras do norte. As ações de logística, encarregadas aos fidalgos e seus criados nas atuações referentes à Vedoria do Exército deveriam alimentar as tropas com munições e mantimentos, tal como executar pagamentos e outros procedimentos, mas não funcionavam corretamente, gerando problemas internos de abastecimento e outros, que comprometeram a execução das investidas das tropas e motivaram a deserção. A obrigação maior da Vedoria era “cuidar no pagamento, mantimento e carruagens do Exército.” (BLUTEAU, 1712-1728, v. 8, p. 380)

As vedorias portuguesas irritaram sobremaneira o experiente militar britânico. As severas críticas que fez aos vícios da repartição recaíam sobre as posturas dos homens a sua frente. O governo então passou a ligar os problemas às origens sociais dos vedores, assim como o despreparo técnico presente na estrutura militar.³⁷

Quando o Conde de Lippe e sua comitiva inglesa chegam em socorro nas terras lusitanas, dentre os problemas mais latentes encontravam-se aqueles ligados ao abastecimento das tropas, inclusive causando baixas em ambos os lados do conflito, e os casos crescentes de deserção, sendo os mais evidentes em todos os pontos de conflito com as forças espanholas. (COSTA, 2010, p. 105)

As deserções mantinham uma sólida relação com os problemas de abastecimento e a péssima administração dos pagamentos de soldados no Reino, responsabilidades da Vedoria do Exército, o que de pronto observara o Conde de Lippe como uma questão rotineiramente negligenciada pelos oficiais da terra. Chegou a ameaçar se demitir em 1762, caso não pudesse destituir o Vedor Geral de suas funções e repassá-las, pois este mais o atrapalhava do que o servia na direção da campanha, levando “Lippe à beira da ruptura, ou pelo menos a explicitação da ameaça de abandono”. (COSTA, 2010, p. 116-117)

³⁷ Cf.: COSTA, Fernando Dores. As Reformas de Lippe e seu destino. In: _____. *Insubmissão: Aversão ao Serviço Militar no Portugal do Século XVIII*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais: Universidade de Lisboa, 2010.

Outro problema estava na negligência com que as ausências eram tratadas pelos magistrados, por vezes ignorando seu contexto, no qual os sujeitos mal alimentados se retiravam para se abastecer e retornar e as enquadravam como deserções, aplicando a pena capital através de sorteio dos “desertores capturados”, encaradas pelos oficiais de Lippe como abusos que não contribuíam para o fortalecimento das forças militares portuguesas. (COSTA, 2010, p. 95-117)³⁸

A alteração ocorrida nos pagamentos dos militares do Reino resultou na extinção de suas vedorias, alicerçada em um projeto do Conde de Lippe, considerado o mentor da reforma do exército português no governo pombalino (1762-1764), em ataque às ações de tirania, justificado pela necessidade de “abolição de ofícios que tinham o estatuto de propriedade,” criando os tesoueiros com outro estatuto, não mais permissivo às pessoalidades como os estatutos dos vedores. (COSTA, 2010, p. 284-5)³⁹

A responsabilidade dos vedores recaía também na supervisão de provimentos de postos, por vezes recusando assentamentos irregulares, ganhando alguma autoridade, e no registro das culpas graves e das sentenças, (COSTA, 2010, p. 50)⁴⁰ mas sobretudo:

Além de todas estas tarefas de vigilância sobre a conformação dos actos, a vedoria geral tinha a seu cargo funções de aprovisionamento do exército. A distribuição de pólvora, murrão e balas, mantendo os registros sobre as armas dadas aos soldados e carregadas aos capitães, “fazer estiba” do pão de munição, condicionar o comércio local de víveres em função das necessidades do exército, garantir o provimento dos hospitais, visitar os armazéns e ser “olheiro” de todas as obras. (COSTA, 2010, p. 51)

Os muitos problemas relativos à vedoria se materializavam nessa época, colaborando para a sua extinção, principalmente em atrasos nos pagamentos, problemas de excessos cometidos no recrutamento militar e nas aplicações de penas, mas também nas possibilidades de pagamentos duplicados, que eram as tentativas de “pagamento de duas praças por um mesmo indivíduo”. (COSTA, 2010, p. 50)

As críticas que as Vedorias do Exército e Provedorias receberiam nas décadas seguintes que se seguiram à Guerra dos Sete Anos, assim como a criação do Erário Régio

³⁸ Um dos oficiais ingleses escreve ao Conde de Oeiras, em julho de 1762, “mas também há um abuso [...] que dificilmente merecia o nome de deserção porque a maior parte apenas partiu com o objetivo de obter alguma contribuição de seus pais e amigos e depois retornar às bandeiras [...]” (COSTA, op. cit., 2010, p. 110, nota 37).

³⁹ O autor está preocupado em demonstrar que as práticas de recrutamento e de manutenção do exército sempre foram vistas como extremamente opressoras pela população portuguesa, e que sua história não pode ser explicada pelo nacionalismo ou sentimento de comunhão, e sim por uma insubmissão, marcada pela relação de violência institucional e resistência popular, definida por ele como “incumprimentos próprios de uma aversão e de uma inconformidade dos comportamentos sociais face aos constrangimentos de ordem militar, incumprimentos que irrompiam” de variadas formas (ibidem, p. 18).

⁴⁰ COSTA, op. cit., 2010, p. 50.

e a expansão de novos métodos, influenciariam as críticas a respeito da administração das atividades de marinha que tanto Pombal, como Martinho de Melo e Castro, almejavam reformar.

Os aprovisionamentos eram os mais preocupantes na colônia. Fossem do exército ou das armadas com munições e mantimentos, apesar dos problemas de recrutamento também existirem, era a relação dele com o comércio local, a observação das obras e do fornecimento de munições e mantimentos que resumiam as preocupações régias em relação a Salvador no momento da extinção da Vedoria do Exército na Bahia.

No Ultramar, essa responsabilidade não seria dada aos tesoureiros das capitânias, mas ao intendente de marinha, pois, de acordo com Sua Majestade, “enquanto Eu não der nova forma, para o qual se me dará conta do estado presente em que está, e da formalidade com que se deverá estabelecer, segundo os novos regulamentos militares.”⁴¹

Atacava-se o obscurantismo que os proprietários de cargos infligiam às repartições, causador de problemas nos pagamentos dos militares e na contadoria da guerra no Reino. Numa tentativa de anular os poderes e privar os coronéis de velhas justificativas para escaparem de seus deveres, o Conde de Lippe apostou em criar meios de dar visibilidade à responsabilidade, por acreditar que, estando ela concentrada, não permitiria desculpas para o não cumprimento do dever, assim como daria condições de governabilidade. (COSTA, 2010, p. 282-3) Foi valorizado o “conhecimento verdadeiro do merecimento dos sujeitos que estão ou deverão ser empregados”.⁴²

As reformas, na prática, não se apresentaram da mesma forma na América. Os cargos criados nos setores eram, aparentemente, menos poderosos, se comparados à algumas das modalidades atuantes no Reino, tal qual o poderoso intendente da Polícia, Diogo de Pina Manique, modalidade exercida na Bahia pelo Ouvidor-Geral do Crime, menos expressiva. Em seus aspectos diacrônicos, essas atuações devem ser pensadas em relação à distância do Reino, como também em relação às condições políticas e sociais do território onde atuaram.⁴³

⁴¹ Alvará de 3 de março de 1770. AHU/BG/AV, Cx. 23, Doc. 1971.

⁴² *Observações militares dirigidas ao Marquês de Pombal pelo marechal general conde de Lippe em 5 de Setembro de 1764*. In: *Alguns Factos Militares Portuguezes no século XVIII*, p. 120 (apud COSTA, op. cit., 2010, p. 283).

⁴³ Se no reino a Intendência da Marinha não se destacava, supostamente por atuar à sombra do Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, Junta da Fazenda da Marinha e Conselho do Almirantado, podemos supor que, no Ultramar, em especial na Bahia, os intendentes de polícia igualmente se vissem à sombra de capitães-generais (governadores), ouvidores e desembargadores do Tribunal da Relação.

Em Portugal, as redes de relações envolvendo as casas nobres e negociantes do continente europeu, assim como a proximidade do Secretário de Estado e do rei, faziam com que seus poderes obtivessem mais força de incidência investigativa e de intervenções em setores nobres da sociedade. Os intendentess de marinha do Reino, por vezes, encontraram-se em conflitos com o próprio Conselho Ultramarino, recusando-se a cumprir suas determinações ou orientações.⁴⁴

Se para a reflexão e extinção da Vedoria contribuiu a Guerra dos Sete Anos, para a implementação da Intendência na Bahia pesou o conflito entre as Coroas ibéricas estabelecido na fronteira do Rio Grande do Sul na disputa pela colônia do Sacramento. Foi decisiva a necessidade de dar celeridade aos procedimentos militares e portuários, bem como garantir a qualidade promovendo a redução dos descaminhos e desperdícios, haja vista os escandalosos casos de peculato que se registrava ao longo do século XVIII.⁴⁵ (CERQUEIRA E SILVA, 1835, p. 250-252)

O primeiro intendente da Bahia, Rodrigo da Costa e Almeida, era homem letrado e ilibado, de fina formação, de sangue nobre, tanto pela linhagem paterna como pela materna (Sebastião da Rocha Pita era seu avô), sua família aliava aspectos da nobreza e riqueza, mas também da tradição letrada, (KANTOR, 2004, p. 116-120) reunindo as credenciais necessárias para assumir, inicialmente, o novo cargo. (PESSOTI, 2009)

A fusão na Bahia obedeceu às linhas diretivas pensadas com o Conde de Lippe. Preocupado com a atualização dos procedimentos contábeis nos setores fundidos no governo intencional baiano, o governo metropolitano criou meios simultâneos de dar-lhes maior visibilidade e responsabilidade. Sob esse prisma, as atividades militares na Bahia, potência bélica nas terras luso-americanas, seriam beneficiadas. Contudo, seriam

⁴⁴ Na sexta sessão, o Conselho do Almirantado, em 1795, registrou queixa do intendente de marinha de que tinha “despachado para o Intendente da Marinha pelo modo mais próprio, e pronto para execução do Real Serviço de Vossa Majestade, e entende o mesmo Conselho que o dito Intendente duvida obedecer-lhe por que tendo-se lhe dirigido bastantes Avisos, e Requerimentos para informar, tem só mandado tarde umas três copias que se lhe pediram e nenhuma Informação, nem também deu parte ao Conselho de ter executado a Ordem que se lhe prescreveu de mandar vir de Caiena a Fragata S. João e os destacamentos que se achavam no mesmo sítio. O Conselho, vista a Repugnância e a falta de execução que o intendente tem dado as suas ordens, supõem que pretende algumas formalidades na expedição das mesmas ordens, que lhes sejam mais autorizadas, tudo em prejuízo do mesmo Real Serviço; em embarcando o despacho deste Conselho, que julga não ter obrado bem o dito Intendente, que ainda quando na realidade estivesse deteriorado, parece que devia Obedecer e Representar a Vossa Majestade que a este respeito mandará o que for Servido”. Conselho do Almirantado, 4 de Julho de 1795. AHM/PT, Livro de Registro de Consultas do Conselho do Almirantado (1795 e 1796), 6 – XXIX – 2 – 1, fól. 1.

⁴⁵ Não pairavam denúncias sobre o primeiro intendente de marinha, ou escândalos que desabonassem a sua imagem na condução desses cargos, sendo ele proprietário de um deles, de Provedor da Alfândega, como dito anteriormente.

atingidos os esquemas de fornecimento de materiais para a construção e reparo dos vasos (militares e mercantis), atividade na qual a Bahia historicamente também se destacava.⁴⁶

Não há, portanto, uma discriminação de incumbências institucionalmente civis ou militares, aliás, esse era um limite inexistente na sociedade moderna portuguesa. Tratava-se de uma instituição também militar, e apenas sob o prisma de planejamento da Coroa alcançou uma organização que garantiu a sua legitimidade, agregando as funções de administração financeira e de pessoal, entre a esfera civil e militar, indistintamente.

A paternidade vem dos avanços propostos pelo Conde de Lippe, como dito antes, algo singular em relação as intendências anteriores. Assim, o historiador português Fernando Dores Costa, analisando o pombalismo como projeto disciplinar da esfera militar, nos aponta dois aspectos fundamentais de orientação às novas instituições surgidas a partir das ingerências de Lippe: 1) a discrepância entre o Reino português e aqueles julgados mais civilizados da Europa e 2) a perspectiva de anulação da autonomia conquistada na primeira metade do século. (COSTA, 2010, p. 267-8) Ou seja, da crise.

Encerrando uma nova forma de governar que seria marcada pela “posição de incomunicabilidade” régia, provendo o ideal de um governo absoluto, Pombal “passaria por um novo exercício da violência que demarcaria a penalização dos desobedientes”. (COSTA, 2010, p. 268) A perspectiva de perseguição à desobediência, muito bem apontada por Dores Costa (2010, p. 267 e ss), esteve presente no quadro intencional do território luso-americano.

A contemporização entre os poderes era o ponto de equilíbrio para a manutenção do domínio português do outro lado do Atlântico. A Intendência da Marinha de 1770 representou a necessidade de aumentar o controle em espaços administrativos ligados à produção colonial (tráfico de escravos), à guerra e à construção naval, evitando possíveis desobediências aos métodos contábeis ou às normas dos novos espaços de controle das finanças (Juntas da Fazenda) que pudessem trazer prejuízos ao Erário Régio.

A perseguição à desobediência se deu através da estratégica imposição de poderes, esperando-se dos seus ocupantes a subordinação às determinações legais, reforçando a nova repartição com o enquadramento militar, cuja institucionalização fora desenvolvida com os secretários sucessores de Pombal. O pombalismo, no campo militar, instituiu que

⁴⁶ *Decreto do rei D. José ao Conselho Ultramarino referente à resolução de extinção do Ofício de provedor-mor da Fazenda da capitania da Bahia e criação do lugar de intendente da Marinha e Armazéns reais dela, com o governo da vedoria.* Lisboa, 7 de março de 1770. AHU/BA/AV, Cx. 164, Doc. 12443. Tema que exploraremos no capítulo 2.

Desrespeitar uma ordem emanada do rei passara a ser um crime de lesa majestade. Importa realçar que isto constituía uma inovação e que assentava sobre a afirmação de mais uma ampla capacidade de punir. O rei deixava de ser essencialmente benévolo para se tornar, idealmente, o detentor de um poder paternal marcado pela severidade e pela intransigência quanto à observância das suas ordens. (COSTA, 2010, p. 268)

A principal ideia inculcada no projeto de reforma militar que ressoou no Ultramar era a modificação de uma imagem. O centro de decisões políticas e estratégicas na guerra não poderia mais ser o lugar de onde emanavam decisões que não eram cumpridas (vedorias), muitas vezes corrompido pelos vícios da estrutura arcaica que refletiam o *ethos* nobiliárquico dos homens que as comandavam.

As capitânias americanas passariam a contar com membros militares formados na Academia Real dos Guarda-Marinhas e matriculados no Conselho do Almirantado no Reino a partir do decreto de 12 de agosto de 1797, que os colocava em reuniões deliberativas nas suas Juntas da Fazenda, decidindo sobre todas as contas ao lado de seus governadores (homens da primeira nobreza), conduzindo questões relativas às entradas de escravos (vistorias), construções navais, recursos lenhosos, Armazéns e Arsenal.⁴⁷

2.3 Aspectos socioeconômicos da vida marítima e alistamento

Para alguns estudiosos do contrabando, as guerras peninsulares refletiam-se sob os domínios ultramarinos, sobretudo sob a América, na forma de aparatos legais e ações diplomáticas que visavam muito mais ao controle do contrabando do que a sua extinção propriamente dita, especialmente a partir da crise das explorações auríferas. (CARVALHO, 2013, p. 1-9) Algumas implicações políticas impostas pelas Coroas ibéricas durante todo o século XVIII concernentes à América lusitana, especialmente em suas ressonâncias na política administrativa da Bahia na década de 1770 com seus aspectos ligados à vida militar e marítima, sugeriram novas observações das autoridades sobre as corporações empregadas na indústria do Arsenal baiano.

A Colônia do Sacramento ainda estava em disputa na segunda metade do século XVIII. O endurecimento espanhol com a anulação do Tratado de Madri (1750), e a implementação de sua negação, o Tratado de El Pardo, em 1761, garantiriam uma nova era de conflitos até 1777, quando o Tratado de Santo Idelfonso cobrira, por pouco tempo, o fim das hostilidades militares, que se reacenderam anos mais tarde. Portanto, na década

⁴⁷ Entre outros. Trataremos dos intendentos no quarto capítulo.

de 1763 (da Guerra dos Sete Anos), especialmente marcada por sucessivas tentativas de ataques entre as Coroas ibéricas, Portugal já havia optado pela centralização das operações militares na cidade do Rio de Janeiro, e a organização da defesa dos domínios ao sul passou a contar com essa praça como principal ponto de apoio ao combate, um papel que se consolidou desde que passou à capital da colônia, em 1763.⁴⁸ (WHELING; WHELING, 1999, p. 149-192)

De outro lado, o apoio dado pela recém-destituída Salvador não diminuiu após a transferência da capital; ao contrário, permaneceu fazendo valer seu compromisso na defesa do território. Nesse ínterim conflituoso entre o Tratado de El Pardo (1761) e o Tratado de Santo Idelfonso (1777), seguindo a onda da reforma militar ocorrida no reino a partir de 1762, a Intendência da Marinha na Bahia era criada. Para a Coroa, o aumento de controle daqueles armazéns adequados a suprir as necessidades das esquadras combatentes era necessário, pois um ataque aos espanhóis de Montevideú estava sendo planejado em parceria com os britânicos nessa década, a investida com a Esquadra do Capitão Mac-Douall aconteceu sob instruções régias de 9 de julho de 1774.⁴⁹

A densidade populacional da Bahia e o seu ânimo comercial contribuíram para o sucesso de uma profícua relação intercolonial com a Vila de Rio Grande e imediações. Salvador atuou intimamente no conflito do Sul, não só militarmente atendendo ao vice-rei no Rio de Janeiro, mas mantendo intenso e sólido contato comercial no Sul, como evidenciou o estudo de Cleide Chaves (2001), mostrando a constância de uma interação comercial entre Salvador e Rio Grande de São Pedro até fins do século XIX.

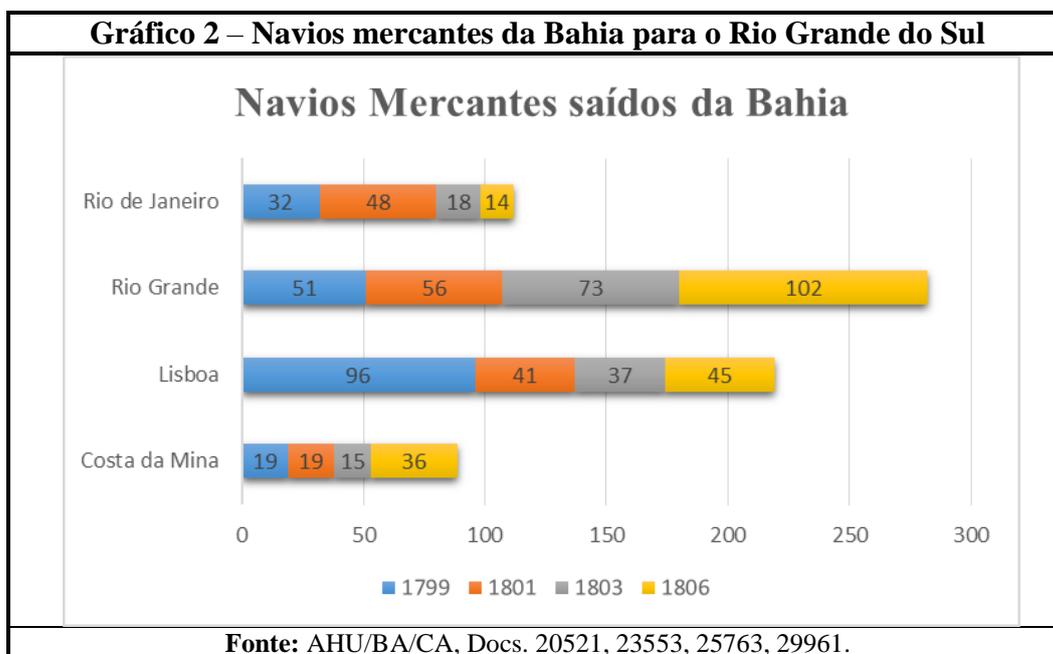
As documentações da Mesa de Inspeção indicam um animado comércio com o Sul. O número expressivo de navios mercantes que saíam para o Rio Grande, em distintos momentos do último quartel do século XVIII, adentrando o século XIX, mostra um comércio forte e vigoroso. No ano de 1799, por exemplo, entraram 45 embarcações dos Pampas e saíram 51 navios da Baía de Todos-os-Santos rumo ao Rio Grande,⁵⁰ um movimento que não arrefeceu com o passar dos anos. Em 1806, foram 102 navios

⁴⁸ A guerra teria um papel decisivo para a cidade do Rio de Janeiro, assim como para o projeto de colonização das regiões entre ela e a Colônia do Sacramento, a exemplo da Ilha de Santa Catarina e adjacências.

⁴⁹ Com o apoio do vencedor da Guerra dos Setes Anos, esquadilhas e capitães ingleses e portugueses iniciaram uma era de atuação conjunta no sul da América. Como os portugueses se estabeleceram nos pampas com a criação de gado, e os espanhóis se recusavam a sair de Montevideú, sua presença começara a incomodar os portugueses que tinham ali grandes núcleos de criadores de gado. Cf. MONTEIRO, Saturnino. *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa (1669-1807)*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1996, p. 193; GODOY, op. cit., 2007, p. 58; WHELING, op. cit., 1999, p. 193.

⁵⁰ AHU/BA/CA, Cx. 105, Docs. 20522-20523.

mercantes baianos que partiram com o mesmo destino e 76 navios que de lá vieram à Bahia comercializar seus produtos.⁵¹ Ainda em 1799, saíram para o Rio de Janeiro 32 navios baianos e em 1806, 14 navios.⁵² Em quatro anos apurados (Gráfico 2), foram identificados cerca de 282 navios baianos rumo ao Rio Grande de São Pedro, representando uma média de 70 navios por ano.



A investida planejada em 1774 ganharia novo fôlego quando a França decide apoiar a Espanha novamente em 1775, e por consequência se confirma o apoio britânico aos portugueses. As frotas anglo-lusas já estavam presentes no Sul quando começaram a receber as orientações do Rio de Janeiro. Em 1776, as batalhas ainda ocorriam em decorrência da falência do Tratado de El Pardo (1761). (MONTEIRO, 1996, p. 194)

A Bahia apoiava as frotas anglo-lusas e enviou regimentos em 1775. Naquele momento contava com 1.905 marinheiros, e possuía mais 1.096 marinheiros espalhados pelos domínios ultramarinos (Tabela 3). Os seus oficiais no Ultramar encontravam-se em maior número, de modo equivalente, 51 em Lisboa e 49 na Costa da Mina e portos de Guiné, seguidos por 32 alocados no Rio Real e Contiguiba, em Sergipe, e 26 a postos na Baía de Todos-os-Santos. Entre os marinheiros brancos, maior contingente de “gentes do mar da Bahia” disperso no ultramar, 50% deles encontravam-se no Reino, enquanto os demais distribuía-se, principalmente, entre os portos das costas africanas, como se pode

⁵¹ AHU/BA/CA, Cx. 149, Doc. 29961.

⁵² AHU/BA/CA, Cx. 105, Docs. 20522-20523; Cx. 149, Doc. 29961.

ver abaixo.⁵³

Tabela 3 – Marinheiros e oficiais da Bahia nos domínios ultramarinos (1775)

Localização	Oficiais	Marinheiros Brancos	Marinheiros Forros	Marinheiros Cativos
Lisboa	51	214	-	5
Porto	15	25	2	-
Angola – Cidade de Luanda	22	40	9	32
Baía de Todos-os-Santos	26	13	3	38
Guiné e Costa da Mina	49	31	12	171
Benguela	19	20	1	38
Rio Real Cotinguiba (Sergipe)	32	50	20	68
Moçambique	5	10	2	8
Rio de Janeiro	8	6	2	24
Pernambuco	1	3	-	4
Pará	1	6	-	2
Alagoas	2	4	-	2

Fonte: AHU/BA/CA, Cx. 47, Doc. 8842.

A concentração de marinheiros dentro da capitania obedecia a critérios geográficos e históricos peculiares à paisagem social baiana. Jaime Rodrigues (2016, p. 108) afirma não ser “um risco demasiado afirmar que em todo lugar onde a escravidão predominou como forma de exploração do trabalho, os marinheiros cativos desempenharam tarefas no mar e retiraram dessa experiência elementos para negociar (...).”

Se em Lisboa e Angola se encontrava a maioria de marinheiros baianos brancos no período, a Costa da Mina contava com a maioria de marinheiros cativos, atuando numa rota onde os traficantes baianos constituíam o principal braço do Império português. Nisso era seguida pela bacia do Rio Real (Sergipe) e Benguela. Os marinheiros negros, cativos e livres, desde o início do século XVIII foram presentes nas atividades marítimas desempenhando tarefas diversas, compondo número significativo dos trabalhadores do mar na Bahia (SILVA JR., 2011, p.85).

Considerado “uma feitoria”, o navio também era percebido no sentido moderno, “de fábrica”, onde negociantes se articulavam e confinavam inúmeros trabalhadores (REDIKER, 2011, p. 53), que desempenhavam inúmeras atividades (tanoeiro, armeiro, contramestre e cozinheiro), como demonstradas por Marcus Rediker (2011, p. 69),

⁵³ *Mapa Geral de todas as qualidades de embarcações que há nas Capitánias do Governo da Bahia e navegação para os portos da Europa, África e América e de todas as embarcações que navegam de porto a porto pela Costa do Brasil, como também dos barcos, lanchas e outras pequenas embarcações que navegam pelos rios e ribeiras pertencentes a este governo na condução dos víveres e do pescado para a sustentação, com o número dos marinheiros e pescadores forros e cativos, que há em cada uma das freguesias com distinção das Comarcas a que pertencem.* Bahia, 30 de agosto de 1775. AHU/BA/CA, Cx. 47, Doc. 8842.

destaca-se o carpinteiro. Apesar dos navios utilizados no tráfico negreiro serem, muitas vezes, de médio e pequeno porte, há acentuada produção de navios de grande porte na Bahia, como demonstraram as experiências dos traficantes Custódio Ferreira Dias (27/11/1775), João Francisco da Costa (04/05/1776) e Teodósio Gonçalves da Silva (29/10/1778) construindo embarcações para suportar mais de 1.000 toneladas, considerando que a média da tonelagem das embarcações produzidas por particulares (traficantes e negociantes) pairava em 615 toneladas na Bahia da década de 1770 e 1780.⁵⁴

Tabela 4 – Marinheiros e oficiais da Bahia no Ultramar (1775)

Oficiais	231
Marinheiros Brancos	422
Marinheiros Forros	51
Marinheiros Cativos	392
Total	1.096

Fonte: AHU/BA/CA, Cx. 47, Doc. 8842.

A Bahia e sua proeminência nas atividades de construção naval tinha excelentes carpinteiros atuando em seus estaleiros e portos (LAPA, 1968), mas também atuando no mar, fazendo as adequações em navios que partiam mercantes e retornavam negreiros, construindo barricadas no “convés superior e as anteparas plataformas no convés inferior.” (REDIKER, 2011, p. 69) Daniele Souza chama atenção para as diversas atividades realizadas pela população de cativos e forros na Bahia, e analisando os “mapas de maio e junho de 1775 com as informações dos inventários post-mortem,” conclui que “os trabalhadores dos navios negreiros do principal porto da América portuguesa setecentista eram majoritariamente escravos africanos.” (SOUZA, 2018, p. 211).

Tabela 5 – Gentes do mar da Bahia (1775)

	Cidade	Subúrbio	S. Francisco	St. Amaro	Cachoeira	Maragogipe	Jaguaripe	Abadia	Total
Marinheiros Forros	543	38	2	9	3	6	41	36	678
Pescadores Forros	145	565	105	142	40	86	175	9	1.267
Marinheiros Cativos	412	188	142	58	157	69	189	12	1.227
Pescadores Cativos	251	280	103	44	9	38	76	1	802
Total	1.351	1.071	352	253	209	199	481	58	3.974

Fonte: AHU/BA/CA, Cx. 47, Doc. 8842.

O número de pescadores forros é superior ao número de pescadores cativos, a participação na cabotagem e na atividade marítima oceânica se apresentavam como

⁵⁴ AHTC, L. 4218, 4219 e 4220; ANTT, Casa da Índia, Alfândega de Lisboa, L. 1855, 1856, 1857 e 1858.

possibilidades de negociação, mas, sobretudo de trabalho para aqueles forros. Em atividades oceânicas, as habilidades com as mercadorias, bem como os “línguas” eram muito explorados no comércio em águas africanas. Os cativos na marinhagem representavam 30% dos trabalhadores negros no mar da Bahia. Somados com os pescadores, são cativos 51% dos trabalhadores do mar no ultimo quartel dos Setecentos, segundo a estimativa em tela na Tabela 5.

Um maior número de forros se concentrava em torno da Freguesia de N. S. da Conceição, que ficava nas proximidades do Arsenal Real, Ribeira das Naus e Alfândega, lugares onde havia aglomeração de mão de obra especializada e constantes atividades de carga e descarga, de manutenção e guarnição de embarcações, estando ali registrados, no período, 274 deles. Também na Freguesia de Santíssimo Sacramento no Pilar havia 247 marinheiros forros, nas proximidades do Cais Dourado e Trapiche do Barnabé. Eram freguesias que tinham por característica a generosa presença de navios, corvetas, galeras e sumacas, totalizando 68 grandes embarcações atracadas ali, em agosto de 1775.

Os marinheiros cativos, por sua vez, também se encontravam em maior número nessas duas freguesias, com o diferencial de estarem mais distribuídos entre as demais.⁵⁵ Já os pescadores forros tinham a maioria concentrada na Freguesia da Vitória e Nossa Senhora de Brotas, as duas que abrigavam a totalidade das jangadas registradas. Todavia, 37 deles encontravam-se na freguesia de N. S. da Penha, onde registra-se a maior aglomeração de canoas, somando 106 naquele ano. Uma atividade onde cativos eram muito explorados, como destacam as pesquisas (SILVA JR., 2011, RODRIGUES, 2016; SOUZA, 2018). A pesca e a atividade baleeira utilizavam negros cativos e forros não só no Recôncavo, mas em todo o território baiano. Na Vila de Caravelas onde havia outra armação e intensa atividade baleeira, zona hoje conhecida como Arquipélago de Abrolhos, existiam 44 pescadores forros e 10 cativos em 1775.⁵⁶

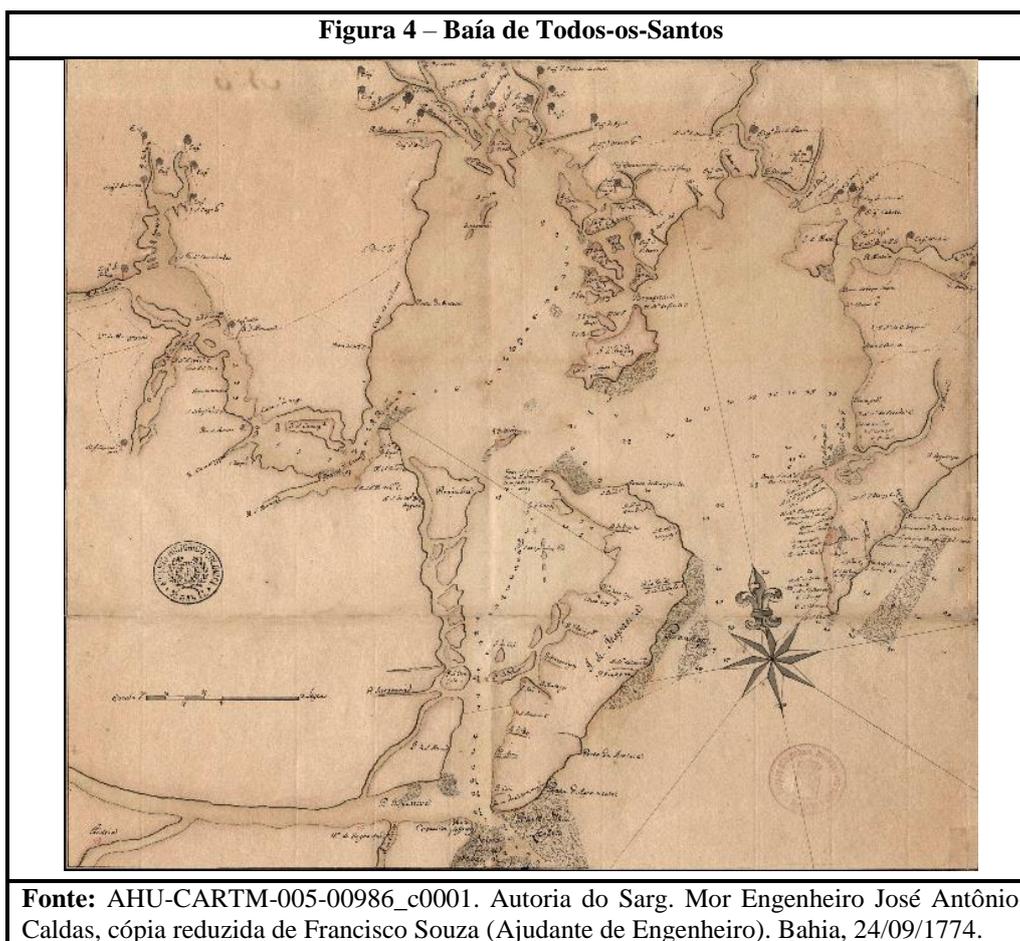
Aparentemente os marinheiros forros nas vilas de fora do termo da Cidade da Bahia (Figura 4) não encontravam oportunidades de trabalho como em Salvador e seu entorno, mas, permeavam as demandas locais de uma navegação realizadas por lanchas, barcos e canoas, em que cativos pareciam mais atraentes. Na maioria dos casos, os forros, muitas vezes eram hábeis em outras atividades, e ligavam-se, direta ou indiretamente à arte da navegação e àquelas decorrentes da fabricação de navios.

⁵⁵ Dezenove deles na Sé, 25 na S. Sacramento da Rua do Passo, 20 na freguesia de São Pedro Velho e 19 em N. S. da Penha.

⁵⁶ AHU/BA/CA, Cx. 47, Doc. 8.837-8.844

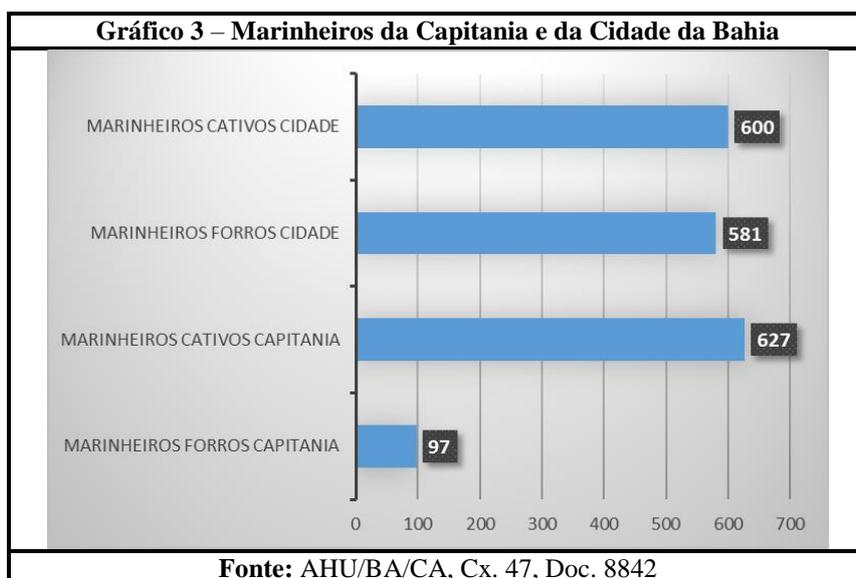
A contribuição negra se deu no aprendizado dos ofícios ali existentes, que “não encontravam dificuldades em se tornar hábeis profissionais, e na sua presença, em quantidade e mesmo em qualidade, passou a figurar na ribeira do Salvador”. (LAPA, 1968, p. 113) Como o problema da escassez da mão de obra de oficiais se esbarrava na dificuldade de convencimento em trazê-los da Península Ibérica para a América portuguesa, a saída esteve assentada em duas alternativas distintas no período em tela: “formava-se os rapazes aprendizes aqui, ou trazia-se escravos que já eram oficiais em África”. (LAPA, 1968, p. 112)⁵⁷

Daí pode-se observar uma equivalência entre os números de marinheiros negros cativos e forros presentes exclusivamente na cidade de Salvador, em 1775, como mostra o Gráfico 3, levemente superado pelo número de cativos da capitania, que inclui as vilas do Sul, lembrando que a zona norte da Comarca de Ilhéus (Terras de Tinharé) era praticamente integrada às atividades comerciais e marítimas da Baía de Todos-os-Santos.



⁵⁷ Para saber mais sobre as atividades desempenhadas por cativos e forros na Bahia do século XVIII, ver: SOUZA, Daniele Santos de. *Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negreiro (c.1680-c.1790)*. Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Departamento de História, Salvador, 2018 (Capítulo 6).

É preciso levar em consideração que os oficiais e os artífices que trabalhavam na Ribeira da capitania, ainda que as autoridades, a exemplo de seu tesoureiro Antônio Ferreira Cardoso,⁵⁸ acentuassem os enormes gastos com a mão de obra, eram constantemente atraídos pelas possibilidades de prestarem seus serviços aos particulares em outras paragens da colônia, muitas vezes por pagarem melhor. (LAPA, 1968, p. 117) O que não se dava sem constrangimentos entre os negociantes envolvidos, diante das possíveis irregularidades decorrentes de trabalhos inconclusos e debilidades nas conclusões de obras militares e mercantis.

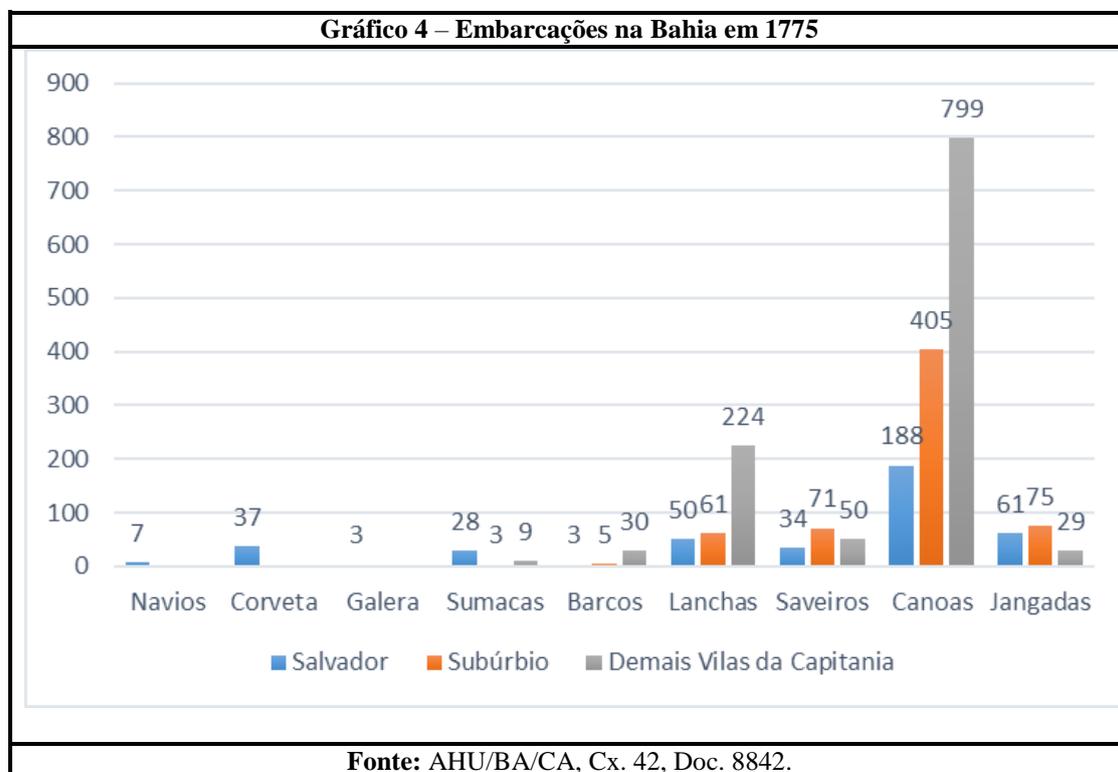


Amaral Lapa (1968) tratou da mão de obra e das condições em que artífices e profissionais especializados se instalavam na Capitania da Bahia, apontou a colaboração desses artífices e oficiais dos estaleiros privados com a ribeira, mas também manifestou a impressão que teve “não só de parca remuneração oficial, do êxodo para outras atividades mais rendosas, como da concorrência que, em certos momentos outros estaleiros coloniais representaram para a Bahia”, pois alguns negociantes e traficantes de escravos construíram abundantemente, em lugares distintos, bens duráveis que por vezes

⁵⁸ AHU/BA/CA, Cx. 39, Doc. 7413.

tinham imensa capacidade de carga. O êxodo de que fala Lapa não se restringia às atividades do estaleiro, haja vista a significativa concentração de marinheiros forros na cidade de Salvador.

Em 1775, o governo da capitania informou sua movimentação portuária à Coroa. Era grande a movimentação de embarcações oceânicas naquele mês, foram 75 registros de tipos diversos, entre navios, galeras, sumacas e corvetas. No mesmo mês foram contabilizadas cerca de 528 embarcações de cabotagem (barcos, saveiros e lanchas), assim como 1.392 canoas, somente no perímetro da Cidade de Salvador, incluindo apenas as originárias das vilas da Capitania da Bahia (Gráfico 4).



O mapeamento de 1775 permite uma leitura das redes de transportes de cargas e mantimentos existentes nas esferas intercoloniais e internamente. Chama a atenção o número de lanchas das demais vilas da capitania e a vocação para o investimento em navegação de cabotagem dos seus senhorios, traço típico da cultura econômica de mercado interno, chancelado pela forte presença dos canoieiros.

A Baía de Todos-os-Santos (Figura 4) guardava um número expressivo de saveiros, que lhe empresta identidade marítima até os dias de hoje. Aliados aos seus números de canoas e lanchas, formam uma frota de 809 embarcações concernentes a seu

entorno imediato de Salvador, totalizando 1.882 embarcações baianas atinentes ao mercado interno naquele ano. De outro lado, das embarcações oceânicas (navios, fragatas, galeras, corvetas e sumacas), apenas as sumacas são encontradas nas demais vilas da capitania. Nesse caso, a concentração se dava em Salvador.

Desde as primeiras investidas na conservação das fortalezas do Rio Grande do Sul, que a Capitania do Rio de Janeiro enfrentava dificuldades para suprir a conservação das fortalezas do Rio Grande e da Ilha de Santa Catarina. Na década de 1740, o governador Gomes Freire de Andrada anunciava ao Conselho Ultramarino que as contas das despesas com os 700 homens, incluindo Dragões, na Colônia, e de 190 homens em Santa Catarina representavam uma despesa de 77.839\$520 e 8.928\$160 réis, respectivamente, informando que esses valores extrapolavam as rendas daquela provedoria.

Segundo Freire de Andrada, era preciso mais um batalhão ou duas Companhias de Dragões, que importaria mais 44.071\$000 réis. Assim, para o fortalecimento da ocupação no Sul, obteve a autorização do Conselho Ultramarino para lançar mão das rendas reais daquela capitania e garantir o patrimônio régio.⁵⁹ A Ilha de Santa Catarina tornava-se essencial no século XVIII, uma importância militar crescente até o século XIX. Posicionada estrategicamente entre a Região do Prata e a capital da colônia sua manutenção contribuía para a defesa das fronteiras do Sul. (BALDIN, 1980)

Manuel da Cunha de Menezes, em seu primeiro ano como governador da Bahia, realizou diligências em apoio militar aos conflitos no Sul. No ano de 1774, cumpriu as determinações e auxiliou o vice-rei no Rio de Janeiro a enviar tropas ao Rio Grande. Em abril desse ano, enviou dois regimentos em três embarcações saídas da Bahia.⁶⁰ O primeiro em 17 de abril de 1774,⁶¹ e o segundo no dia 23 do mesmo mês, informando ao vice-rei, por carta, que a “corveta fará toda força em vela para seguir viagem”. Em novembro do mesmo ano, provocado pelas necessidades, enviou mais vinte recrutas ao Rio de Janeiro e foi surpreendido com a devolução de sete deles, “cuja cor e disposições os dispensaram de servir nas tropas”, alegou o vice-rei. Surpreso, prestou imediata elucidação ao vice-rei:

⁵⁹ Consulta do Conselho Ultramarino sobre as despesas com as guarnições e fortalezas da Ilha de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Colônia do Sacramento. Lisboa, 25 de fevereiro de 1743. AHU/RJ/CA, Cx. 50, Doc. 11761.

⁶⁰ “N. Senhora da Conceição e Almas”, de que é capitão Antônio da Costa Bastos; N. Senhora do Rosário e St. Antônio, capitão José de Faria; e Santíssimo Sacramento e N. S. da Assunção, de que é capitão senhorio Antônio Teixeira. APEB/CG/SCP, n. 155.

⁶¹ Comandante Coronel Francisco Antônio da Veiga Cabral.

Persuada-me V. Ex.^a que esta capitania não abunda em moços brancos que inteirem com brevidade os dois regimentos que daqui partiram, porém, fique V. Ex.^a certo de que eu lhe faço a diligência pela obrigação que tenho de executar as ordens de Sua Majestade.⁶²

Nessa conjuntura, o governador da Bahia criou um regimento, também em novembro de 1774.⁶³ Julgando decadente a estrutura militar que ali se encontrava, intitulou-se coronel transitório de um destacamento que denominou “da gente escolhida e útil do Estado”, para suscitar a motivação entre os homens ao exercício militar e, para isso, contou com as elites econômicas e políticas locais, com a perspectiva de uma repercussão que refletisse no alistamento de outros segmentos da população e no aumento no alistamento da capitania. Para isso, o posto de coronel do novo “Regimento dos Úteis” teve confirmação dos oficiais indicados pelo governador.⁶⁴

Divulgou o regulamento publicando nos espaços públicos das diversas câmaras da capitania em que deu ênfase ao capítulo 15 do “Regulamento de 18 de Fevereiro de 1763”. Nele estavam as garantias aos jovens voluntários, como a chance de se desligar a partir de oito anos de serviço, de servir mais oito anos e terem meio soldo de renda fixa ou de um soldo para o resto da vida se perfizessem 24 anos de serviços contínuos. Mas o quadro ruim continuava, dizia ele, “até agora não houve um só voluntário que quisesse embarcar para o Rio de Janeiro, e só para assentarem praça na Artilharia desta Guarnição tem vindo pouco mais de 30”.⁶⁵

As condições de trabalho na guerra não ajudavam a resolver o impasse, os atrasos nos pagamentos (quando aconteciam) eram de conhecimento geral. Havia o risco de morte e de sequelas terríveis. Aliás, a tarefa era ainda encarada como função do Rio de Janeiro, pois era a atual capital da colônia. Cientes da notícia da cobertura que o Rio de Janeiro prestava ao conflito nas fronteiras do Rio Grande do Sul, diminuía as chances

⁶² APEB/CG/SCP, n. 155, fól. 3v.

⁶³ Em outubro de 1775, o mesmo informou a Martinho de Melo e Castro, Secretário de Estado da Marinha e Negócios Ultramarinos, sobre os referidos regimentos enviados ao Rio de Janeiro, que foram com um número de 498 praças no primeiro e de 481 praças no segundo. Observando as orientações de formação dos regimentos de Portugal, conseguiu enviar então 979 homens. Se não fossem as ausências de 663 praças a essa formação, de 323 no primeiro e 340 no segundo regimento, teria reunido 1.642 homens. Mas vinha recebendo cobranças de envio de mais homens, de um número de praças igual ao dos faltosos e ainda de mais 100 desses. Sem sucesso, decidiu expor a situação e encaminhou ofício a Melo e Castro, fazendo duras observações ao procedimento de alistamento na Bahia. Cf.: *OFFICIO do Governador Manuel da Cunha de Menezes a Martinho de Melo e Castro, sobre o recrutamento militar e as dificuldades que oferecia a sua guarnição por causa dos muitos privilégios e isenções que se invocavam e tão prejudiciais eram a defesa e a segurança do Brasil*. Bahia, 16 de outubro de 1775. AHU/BA/CA, Cx. 48, Doc. 8863.

⁶⁴ Um grande negociante da praça da Bahia, Frutuoso Vicente Vianna, figuraria ali como capitão. Como coronel, foram confirmados o Tenente João Manoel de Abreu e Alferes Luís da Costa Ribeiro. AHU/BA/CA, Cx. 46, Doc. 8661.

⁶⁵ AHU/BA/CA, Cx. 48, Doc. 8863.

de completar os regimentos. Afetadas, sobretudo, pelo temor da guerra e, aparentemente, pela consolidação de uma cultura de insubordinação entre os baianos, um sério obstáculo que nem o “Regimento dos Úteis” conseguiu reverter.

Percebendo isso, pressionado, o governador investigou e atacou a sociedade baiana que detinha o privilégio da dispensa de obrigatoriedade com a arregimentação militar de seus filhos e agregados (Anexo 1). Apelando para o ideal das nações “mais civilizadas”, em que a “saúde dos povos, a segurança e quietação do Estado e seus indivíduos dependia do concurso e contribuição geral”, culpou os privilégios pela “fuga daqueles que se embrenham pelos matos e vida errante”, e solicitou ao Secretário de Estado da Marinha e Negócios Ultramarino instruções para um possível relaxamento, para “arrancar” os jovens privilegiados “pelas raízes” e, finalmente, compor os regimentos para a defesa no Rio Grande.⁶⁶

Enquanto aguardava instruções, convocou o Chanceler da Relação, Miguel Serrão Diniz, e iniciou um levantamento geral dos privilegiados baianos (Anexo 1). Essa iniciativa gerou uma rica listagem dos servidores do Arsenal da Bahia e a argumentação do governador a respeito do segmento. Eram privilégios conquistados pela Cidade da Bahia no contexto da Restauração da Coroa portuguesa, iguais aos do Porto, concedidos por meio do alvará de 22 de março de 1646. (PUNTONI, 2009, p. 380)

Nas contas do governo havia nas corporações consideradas privilegiadas ao menos um número de 444 indivíduos. Dos síndicos e cirurgiões, os números apontados somam apenas 12 indivíduos. Seguidos pelos Familiares do Santo Ofício, que somaram 100 privilegiados, incluindo 54 soldados que a eles prestaram serviços,⁶⁷ entre outros das demais corporações. Eram mais homens, pois os privilégios eram estendidos a filhos e agregados dos membros de segmentos contemplados.⁶⁸ Os contemplados, por sua vez, se

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ Destacando 14 familiares ocupados em diversos tribunais, 12 providos de livre vontade no novo Regimento dos Úteis e 10 entre “doentes e decrépitos”, liderados pelo Capitão de Companhia Theodósio Gonçalves da Silva.

⁶⁸ Não foram levantados os encargos vagos da Bula de Santa Cruzada, que poderiam ser acrescidos aos 107 indivíduos listados também privilegiados. Os Síndicos de Jerusalém, liderados por José Pires de Carvalho, somaram 29 indivíduos, incluindo a comarca de Sergipe Del Rey. O segmento dos “Mamponsteiros do Glorioso Santo Antônio de Lisboa”, que abrigava profissionais diversos e lavradores de cana e mandioca na arrecadação das esmolas, somou 38 indivíduos. Numa lista encabeçada por Frutuoso Vicente Vianna, oficial da Tropa Auxiliar, foram enumerados 40 moedeiros na capitania da Bahia. Da Santa Casa de Misericórdia, eram 27 os nomes que compunham a relação de privilegiados. Já os Cidadãos da Bahia, não contabilizados, apresentaram a Provisão Régia de 20 de abril de 1757, em que são reafirmados os seus direitos, certidão passada pelo escrivão do senado da Câmara, Manoel José de Azevedo. Mesmo conseguindo que os Familiares do St. Ofício se apresentassem para defender o Quartel General da Bahia, em 1775, assim como foi para receber o bispo que vinha de Pernambuco, em 1774, o que em tese significaria um efetivo de 76, considerando as dispensas de doentes e ocupados em diversos tribunais, o

recusavam a renunciar direitos e prestar serviço militar na colônia, sobretudo quando envolvia uma guerra fora da capitania a que pertenciam.

Corria na Bahia o relato de um pai branco, Capitão de Ordenanças da Vila de São Francisco, que, ao não se submeter às autoridades, mostrou um comportamento cada vez mais comum entre os locais. Diante da possibilidade de ver seus dois filhos obrigados a se apresentarem no serviço militar, tomado de rejeição à condição obrigatória e movido pelo amor aos filhos, pelo receio da dor provocada pela “saudade” e horror à guerra, embrenhou-se pelas matas com eles. Temia a separação familiar, alegava que seus filhos declaravam amor pela terra e que temiam a ruínosa saudade que sentiriam se partissem para o Rio de Janeiro e de lá para o Sacramento. O pai apoiou os filhos em uma fuga desesperada rumo à liberdade ou “vida errante”, como chamavam as autoridades, e através da ronda dos urubus o cadáver de um foi descoberto, dando pistas do outro que foi encontrado em estado deplorável na mata, de forma que “tarde se conseguirá [seu] restabelecimento”.⁶⁹

O recrutamento e as deserções na Bahia do final dos setecentos são temas interessantes, sobretudo por apontarem aspectos socioculturais pouco explorados, muito embora fujam aos propósitos desta pesquisa, auxiliam na compreensão dessa relação com população negra e mulata, presente não só no segmento militar por terra, mas também por mar, denunciando especificidades das formações baianas. Admitem entrever uma outra dimensão do “dano”, ao menos no plano do discurso da “má administração” de uma Vedoria do Exército no Ultramar. O tom ríspido da resposta do governador da Bahia ao vice-rei que lhe devolveu sete recrutas por serem negros, declarando ter obrigações exclusivas com Sua Majestade e desqualificando o desconhecimento do padrão étnico da população baiana, sugere que na Bahia a composição étnica das formações obedeciam modelos próprios e já reconhecidos naquela sociedade.

O expressivo número dos que não se apresentaram, quase equivalente aos que compareceram, não tiveram o mesmo fim que os irmãos desesperados. A capitania era uma terra rica em recursos naturais, tal qual as suas vizinhas, proporcionava alimentos e muita lenha, diferente do contexto europeu. O pai deles falou no “amor à terra” de que

número hipoteticamente levantado de 444 indivíduos distribuídos nas corporações privilegiadas identificadas na documentação do governo da Bahia não permite cobrir o número efetivo de praças para o deslocamento que se pretendia enviar para o Rio de Janeiro. Sabendo ainda que esses não seriam exatamente os implicados, muitas vezes questionados nas palavras do governador, a intenção parece ser a de flexibilizar seus privilégios para que aos menos seus filhos e agregados viessem a servir a Sua Majestade no conflito do Rio Grande ao sul do Rio de Janeiro.

⁶⁹ Idem. AHU/BA/CA, Cx. 48, Doc. 8863.

seriam arrancados para os combates no Rio Grande. O sinal dos muitos que não se apresentaram sugere alguma rebeldia, forjada em um costume de insubordinação ao serviço militar, também presente na América colonial. (THOMPSON, 1998; COSTA, 2010)

Do Arsenal na Bahia foram apontados 129 indivíduos, distribuídos em diversas habilidades profissionais, em sua maioria carpinteiros e calafates (88 oficiais), como consta no (Apêndice A), e representam 29% dos homens arrolados pelo governo da capitania como privilegiados, 17 deles estariam entre remadores de escaleres e guardas da galé. Mas também ferreiros, pintores, vidraceiros, poleiros, porteiros, bandeireiros, tintureiros, picheleiros, apontadores etc.⁷⁰

Apesar de fundamentado, o argumento do governador não iria adiante. Os oficiais da Ribeira das Naus, os seus familiares, ajudantes e escravos não eram obrigados a se apresentar. Em sua maioria, eram os homens mais hábeis da América portuguesa em seus ofícios, muitos deles de ímpetos industriais, sempre dispostos a requerer uma mercê, se possível, um aumento de ordenado. Em 1781, o Conselho Ultramarino recebia um requerimento feito pelo governador em nome do ferreiro da Ribeira da Bahia, o mestre Antônio Corrêa de Sousa, endereçado ao Secretário de Estado da Marinha, em que expunha a criação de uma “máquina de brocar artilharia” criada pelo ferreiro. Era uma engenhoca que funcionava, mas que para o seu aproveitamento dependia de um parque para artilharia. O governador argumentava que o pobre oficial, que vinha requerendo o pagamento à Junta da Fazenda, deveria receber pelo seu esforço, não sendo o mesmo responsável pela ausência do tal parque. A engenhoca havia sido criada no contexto de agitação militar do período, e sua criação teria sido motivada pelo seu predecessor Manuel da Cunha Menezes, que lhe garantiu o pagamento.⁷¹ Foi também responsável pela obra de serralheiro da Igreja do Convento da Lapa, onde fez as grades e a grade do comungatório. (ALVES, 1976, p. 175)

⁷⁰ Amaral Lapa mostra no seu “Quadro 4” (1968, p. 127-8) uma “Relação do Pessoal da Ribeira e Arsenal da Bahia no ano de 1770”, em que são relacionados 24 nomes de mestres e contramestres, sendo que esses permanecem no cargo, como se observa no Apêndice A, uma relação do pessoal feita em 1775, na qual constam também os oficiais subalternos, alguns deles mestres em obras de estaleiros particulares, como da Preguiça e Itapagipe (*Relação das pessoas empregadas na Ribeira da Bahia por provimentos, e Mestres dela, e dos Oficiais Carpinteiros e Calafates*. Bahia, s/d, 1775. AHU/BA/CA, Cx. 48, Doc. 8893).

⁷¹ AHU/BA/CA, Cx. 57, Doc. 10808. Em maio de 1783, registrava-se na tesouraria da capitania que Antônio Corrêa recebeu dois pagamentos, um de 47\$286 e outro de 196\$213 réis. É possível que um desses pagamentos (talvez o primeiro) represente o atendimento ao requerimento de 1781, uma vez que ele não declara o valor requerido pela criação da máquina, nem retorna a requerer o pagamento. O Marquês de Valença ainda sugere ao secretário Melo e Castro a possibilidade de aproveitamento desse material, se achassem quem quisesse fundir artilharia e, assim, muitas peças de bronze inúteis não se perderiam, reduzindo gastos, incluindo as despesas com transporte de munições.

O oficial maior, Vitorino de Brito Barros, Mestre dos Carpinteiros, respondia também pelo posto de Mestre Construtor da Ribeira, dada a sua trajetória e a importância da carpintaria na indústria naval baiana. Coordenador de atividade fundamental na construção dos grandes vasos, contava com o auxílio de João Antônio do Nascimento, listado como carpinteiro, na condição de contramestre.⁷² Os carpinteiros da Bahia liderados por Vitorino de Brito Barros, listados nessa ocasião, eram homens de experimentada qualidade profissional.

Na lista de carpinteiros produzida pela administração da Capitania da Bahia, encontravam-se homens que se revezavam nos estaleiros existentes “nos subúrbios de Salvador” (*sic*), onde se realizava a maioria das construções particulares, atuando na condição de mestres desses estaleiros, ou seja, coordenando as obras a serem ali executadas e, dessa forma, colaboravam com o destacável setor produtivo lusitano na América. O mestre dos calafates, José Rodrigues de Castro, comandava uma corporação de 18 homens especialistas em calafetagem e seu mestre maior, o Mestre da Ribeira, Vitorino de Brito Barros, liderava nada mais que 69 homens no exercício da carpintaria naval.

O mestre da Ribeira da Bahia era filho de Manoel de Brito e de Maria João, naturais da cidade de Braga, e pertencentes à Freguesia de Lampas, mais ao sul, portanto mais próxima de Lisboa, do termo de Sintra. Morador da cidade da Bahia e natural de Lisboa, Vitorino de Brito Barros era casado com Francisca Maria dos Santos, com quem vivia na Bahia e servia a Sua Majestade Alteza Real desde 1729, ininterruptamente.⁷³ Veio para a Bahia para a construção da Charrua São Pedro de Alcântara⁷⁴ e mais outras que se fizeram depois dessa. Matriculado na Ribeira das Naus do Reino, servindo à Corte, realizou trabalho nas fortalezas de Lisboa, mas também na capitania do Espírito Santo, no Reino de Angola, na fortaleza de Ajuda da Costa da Mina e da fortaleza da Ilha do Príncipe. Na Bahia, participou de obras em consertos de quartéis de infantaria, da Casa da Fortaleza das Armas e da Casa das Fragatas Reais, das reparações dos navios das frotas e da Carreira das Índias.⁷⁵

Diante de seu histórico, no ano de 1756, com 27 anos de serviço, ele requereu um aumento de 1\$050 réis a vencer todos os dias, a somar com os \$550 que já ganhava,

⁷² ANTT, Núcleo do Erário Régio, Capitánias do Brasil, Contadoria da Baía e suas Anexas, Livro dos Termos de Lembrança de Consertos e Feitos, Livro 50.

⁷³ ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Vitorino, maço, 1, doc. 13.

⁷⁴ GODOY, 2007, p. 608.

⁷⁵ AHU/BA/AV, Cx. 129, Doc. 10078.

passando a ter o vencimento de 1\$600 réis. Solicitava também 240 réis para um moço “mosto” para lhe acompanhar.⁷⁶ Anos mais tarde, conseguiu ser atendido em seu pleito, todavia menor que o requerido. Seu aumento de \$650 réis somados com o estabelecido (\$550) formou o novo vencimento de 1\$200 réis por dia, mas os \$240 réis para o moço mosto vieram a contento. A concessão dada no ano seguinte ao requerimento apresentava a argumentação de que a mercê era por reconhecimento de seu histórico, destacadamente com o trabalho que teve com as madeiras, especialmente as encaminhadas ao Reino, mas também acompanhando o aumento do inspetor da Ribeira. A benesse veio com o aviso:

Mas que não lhe deve ultrapassar os exemplos do moço mosto, que vencem o Inspetor e o Mestre Construtor da Ribeira pelas suas graduações, e que só devem ser regulados pelo exemplo do Mestre dos Calafates, que vencem 800 réis por dia, contando se lhes os domingos e dias Santos.⁷⁷

Em 1770, quando criada a referida intendência, Vitorino de Brito Barros era o mestre dos carpinteiros e também o mestre construtor da Ribeira das Naus.⁷⁸ Então com 46 anos de serviços prestados e vencimento de 1\$600 por dia, vinha questionando regularmente o reconhecimento de seu laborioso trabalho na forma de melhores vencimentos.⁷⁹

As dificuldades baianas em servir ao vice-rei nas campanhas da década de 1770 no Rio Grande do Sul encontravam obstáculos na massa de oficiais essenciais ao dinamismo de um setor movimentado por fatores econômicos e militares, protegidos pelo privilégio contra a obrigatoriedade de servir junto com outros seguimentos contemplados (Anexo 1), reforçando a generalização do costume de resistência ao serviço militar e a exploração da população negra da cidade.

Das sete corporações arroladas pelo governo da capitania apenas duas eram especificamente de oficiais artífices, os “Moedeiros” e os “Oficiais do Arsenal”. Esses últimos eram homens ligados ao árduo trabalho marítimo e tinham mulatos e negros entre aprendizes e agregados, mas por serem obreiros de um estaleiro poderoso no Atlântico Sul (Anexo 1).

Por outro lado, havia o intenso comércio da Bahia com o Rio Grande, sendo que essas embarcações levavam a maioria de marinheiros negros, cativos ou forros. A

⁷⁶ Idem. “Moço mosto” é uma referência metafórica ao aprendiz iniciante, “mosto” é o sumo da uva antes de fermentar e fazer o vinho, seria uma expressão para designar um principiante que seja um moço mais novo.

⁷⁷ AHU/BA/AV, Cx. 130, Doc. 10125.

⁷⁸ ANTT/NER/CB, L. 1-16; ANTT/NER/CB, L. 50 (Livro dos Termos de Lembrança de Consertos e Feitos. Baía, 1781).

⁷⁹ AHU/BA/AV, Cx. 148, Doc. 11326.

negritude dos oficiais implicou na tentativa do vice-rei de impor constrangimento ao governador, rejeitando parte de seus regimentos, insinuando que as terríveis insalubridades da antiga Vedoria do Exército ainda perpetuavam, em especial no referente a pagamentos e mantimentos. Mas não só, que para a população negra a situação era imperiosamente mais drástica. Alguns problemas podem ter sido sanados para os oficiais da “primeira plaina da corte”, mas certamente não o foram para a massa do serviço de defesa do sistema colonial. A população da Bahia tinha na deserção uma alternativa. Não só a população negra, todos contavam com a hipótese da deserção. Ela foi a costumeira alternativa que levava grandes grupos de homens em idade militar para os rincões da grande Bahia em nome da liberdade.

Os oficiais da Ribeira também tinham uma “primeira plaina” entre eles. Segundo Luiz dos Santos Vilhena, o mestre calafate, nesse período, recebia ordenado da monta de 292\$000 réis, mais alto que o ordenado do mestre das carretas e obras, indicado em 200\$750 réis (Tabela 6). Vilhena mostra um quadro de cargos e ofícios ligados à Intendência da Marinha, destacando até alguns indivíduos ligados a ela indiretamente, como dez remadores, com vencimentos de 240rs por dia, e oito guardas dos forçados, que venciam 100rs o dia e uma quarta de farinha de dez em dez dias, sugerindo um número ampliado e flexível de indivíduos que a instituição aglomerava para a consecução de suas atividades. (VILHENA, 1969, v. 2, p. 341)

Tabela 6 – Ordenados da Intendência da Marinha na Bahia

Intendência da Marinha e Armazéns Reais	Ordenados	Propinas	Emolumentos	Novos direitos	Donativos	Total líquido
Intendente da Marinha	800\$000	180\$000	150\$000	-	-	1:130\$000
Escrivão Almojarife	300\$000	-	170\$000	-	-	470\$000
Patrão Mor da Ribeira	24\$000	-	1:200\$000	12\$400	400\$000	855\$600
Mestre Calafate	292\$000	-	-	-	-	292\$000
Mestre das Carretas e Obra Branca	200\$750	-	-	-	-	200\$750
Feitor da Ribeira	116\$800	-	-	-	-	116\$800
Guarda da Ribeira	116\$800	-	-	-	-	116\$800
Apontador	109\$800	-	-	-	-	109\$800
Porteiro	87\$600	-	-	-	-	87\$600
Guarda Pregos	87\$600	-	-	-	-	87\$600
Patrão da Galé	116\$800	-	13\$440	-	-	130\$240
Cirurgião	24\$000	-	-	-	-	24\$000
Barbeiro Sangrador	25\$000	-	-	-	-	25\$000

Fonte: VILHENA, Luiz dos Santos. *A Bahia do século XVIII*. Salvador: Itapuã, 1969, v. 2, p. 341.

Como deputado provido pelo rei, o antigo Vedor do Exército recebia emolumentos no valor de 12\$000 réis, como consta na folha da Junta da Fazenda apresentada nos mapas de Vilhena (1969, v. 2, p. 332), por isso, esse recebimento não se apresenta na tabela acima. Os emolumentos eram dispostos na forma de gratificação concedida ao cargo/ofício pela Coroa. As propinas se davam aos oficiais por assistência ou trabalho realizado. O ordenado dizia respeito ao mantimento certo e determinado para o posto.

O vencimento do barbeiro sangrador era mais elevado que o do cirurgião, apesar de ambos atuarem no salvamento de vidas e acolhimento dos doentes. O ofício de sangrador na América portuguesa era geralmente exercido por homens negros (PIMENTA, 2018), cuja eficiência justifica esse ordenado, que foi alterado drasticamente no século seguinte, quando a classe médica em formação passou a manifestar seu incômodo com os barbeiros.

Também o mestre calafate havia superado o ordenado do mestre de obras, nos anos anteriores à década de 1770.⁸⁰ A responsabilidade da vedação de cascos e a relação deles com naufrágios e acidentes explicam as razões do aumento de ordenado do mestre calafate em fins do século XVIII.

O ordenado, “o que se dá a alguém para seu sustento”, (BLUTEAU, 1712-1728, v. 6, p. 106.) consistia no vencimento fixo anual do intendente. As “propinas” eram gratificações pagas pela realização de certos atos, entre eles, as arrematações de contratos no órgão em que esteve assente (Junta da Fazenda). Segundo Vilhena, “o intendente, almoxarife e escrivão venciam propinas nas festas, e lutos reais, quando os outros venciam unicamente seus jornais”. (VILHENA, 1969, v. 2, p. 350) Contudo, de acordo com o alvará de criação do cargo, o intendente vencia seu ordenado anual e as mesmas propinas que o (extinto) Provedor da Fazenda concedidas no regimento de 15 de abril de 1709: das arrematações feitas na Junta da Fazenda da Bahia e dos contratos relativos somente à Capitania da Bahia.⁸¹ Este destaque é importante, pois Salvador foi capital da colônia. Os emolumentos, lucros eventuais além do rendimento habitual, fundamentados no princípio da retribuição, nesse caso era complementação do ordenado e se davam sobre contratos realizados na capitania. Assim, seu ordenado de oitocentos mil réis podia, eventualmente, chegar a um conto e cento e trinta mil réis com emolumentos e propinas.

⁸⁰ CALDAS, José Antônio. Relação do que se dispende cada ano com os Mestres e mais Oficiais da Ribeira desta Cidade. In: _____. *Notícia Geral desta Capitania da Bahia desde o seu Descobrimento até o Presente Ano de 1759*. Salvador: Edufba, 2017, p. 135.

⁸¹ AHU/AV/BG, Cx. 23, Doc. 1971, fól. 27-32.

O Patrão-mor da Ribeira pagava os “novos direitos” pelo cargo, eram descontados doze mil e quatrocentos réis. Os demais eram tomados como “jornaleiros” e por isso, segundo Vilhena, não pagavam impostos sobre seus ofícios. Existiam, ainda, outros cinco Patrões-mores que não foram incluídos pela mesma razão, serem reputados “por jornaleiros”. (VILHENA, 1969, v. 2, p. 341)

Para o último quartel do século XVIII, o quadro de oficiais exposto na Tabela 6 e Apêndice A expressam a estrutura do núcleo da economia naval do porto mais produtivo em construções navais do Atlântico Sul. Essa estrutura, através dos Armazéns Reais, supria necessidades das construções privadas realizadas na Baía de Todos-os-Santos e que orbitavam seu porto, emprestando suas instalações (Ribeira das Naus), serviços e oficiais. Dentre os inúmeros oficiais listados no Apêndice A alguns eram frequentemente encontrados em estaleiros privados.

As instituições intencionais de marinha tiveram histórias distintas. Instaladas nos domínios ultramarinos, grassaram espaços em temporalidades e contextos específicos e, de alguma forma, colocaram em proeminência a América portuguesa neste quesito, como se verá adiante.

4. Os intendentess de marinha na América portuguesa

Este capítulo é dedicado às instalações das intendências da Marinha nas estruturas das capitánias americanas, com o objetivo de proporcionar uma dimensão do impacto desses cargos nas sociedades coloniais.

Os intendentess de marinha permearam as estruturas militares e fazendárias de boa parte das capitánias da América portuguesa, sobretudo suas principais praças e portos.⁸² As movimentações portuárias ligavam os homens das capitánias e, assim, ao lado do eminente perigo de difusões de ideias revolucionárias, as criações desses cargos se justificavam e se ajustavam com os planos de D. Rodrigo de Sousa Coutinho em dar similaridade administrativa aos quatro cantos do Império no mundo por meio do alvará de 12 de agosto de 1797, garantindo-lhes o poder de atuar em todas as capitánias da América.⁸³ Por meio deste, os intendentess de marinha foram simultaneamente providos para os diversos portos no ultramar.

Não só as capitánias mais lucrativas da Coroa, mais suscetíveis às ideias revolucionárias em voga no período, como Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, despertaram preocupações no governo da rainha D. Maria I. Empenhado na difusão de tais intendências e no aumento do controle portuário e fazendário, o governo reforçou o referido alvará com o decreto de 11 de outubro de 1797, em que foi “servida criar para as diferentes Capitánias do Ultramar o lugar de Intendente da Marinha”, eram elas: Pará, Maranhão, Paraíba, Rio Grande e Ilha de Santa Catarina, Santos, Ilha Terceira (Açores)⁸⁴ e Cabo Verde.⁸⁵ Em Angola, assim como na Bahia, o governo pombalino nomeou um intendente de marinha ainda em 1773, porém, o estudo do caso de Angola e demais domínios africanos e asiáticos extrapolariam os limites desta pesquisa, é uma proposta para o futuro.⁸⁶ O mesmo vale para Ilha Terceira dos Açores e para o Cabo Verde.

⁸² Em Ceará, Rio Grande do Norte e Espírito Santo elas não foram criadas. E no Piauí, a criação correspondeu a duas praças, Maranhão e Piauí, assente no Maranhão.

⁸³ Alvará de 12 de Agosto de 1797 Regulando o Governo dos Arsenais Reais da América e criando Intendentess da Marinha em cada um deles. In: SILVA, Antônio Delgado. *Coleção da Legislação Portuguesa (1750-1762)*. Lisboa: Typografia Maignrense, 1830, p. 444.

⁸⁴ AHU/PA, Cx. 112, Doc. 8713, fól. 12 e 13. A Ilha Terceira dos Açores não será abordada.

⁸⁵ Seu primeiro intendente foi Antônio Pusich, que se iniciou na marinha mercante, navegando em navios de comércio. Promovido a Segundo Tenente em 1791, veio a ser nomeado Capitão de Fragata em 18 de maio de 1801, e tornado Intendente da Marinha de Cabo Verde pelo mesmo decreto. AHMP, Livros Mestres Séculos XVII e XVIII, n. 386-377-380-409-410, fól. 185-18-5v. -58-250.

⁸⁶ *Ofício do ouvidor de Angola Joaquim José Coutinho Mascarenhas, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, dando conta da sua tomada de posse no dia 20-11-1772 e da Junta no dia 23-11-1772, sobre a nomeação do tesoureiro geral Matias da Costa, e da supressão do lugar*

Sem a intenção de esgotar o assunto, como mencionado, o capítulo faz uma breve avaliação das instalações dos intendentes na América com a finalidade de perceber “a recepção das reformas no ambiente colonial, suas leituras e a prática daí decorrente”. (FALCON, 2000, p. 152) Para isso, começa por Paraíba, Maranhão, Pará e Pernambuco, como as intendências Setentrionais, e tomando a Bahia como centro, segue pelas intendências Meridionais no Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Pelas constantes referências às patentes, a estrutura hierárquica da Armada portuguesa foi ilustrada na Tabela 7, seguindo a escala de sua evolução e os respectivos soldos.

Tabela 7: Soldos da Marinha Portuguesa – 1790 (em réis)

	<i>Patente</i>	<i>Em terra</i>	<i>Embarcados</i>
1	Vice-Almirante	200\$00	400\$000
2	Tenentes-Generais	100\$000	200\$000
3	Chefes de Esquadra	50\$000	100\$000
4	Chefes de Divisão	40\$000	80\$000
5	Capitães de Mar e Guerra	30\$000	45\$000
6	Capitães de Fragata	24\$000	36\$000
7	Capitães Tenentes	20\$000	30\$000
8	Tenentes de Mar	10\$000	15\$000
9	Segundos Tenentes	8\$000	12\$000

Fonte: Decreto de 16 de dezembro de 1789 (D. Maria I). In: SILVA, Antônio Delgado. *Coleção da Legislação Portuguesa (1775-1790)*. Lisboa: Typografia Maignense, 1830, v. 3, p. 582-583.

Características como a “precocidade das reformas” ou a “importação das ideias” presentes no reformismo ilustrado português são apontadas por Fernando A. Novais, e nesse contexto, explicariam o referido traço contraditório pela “emergência do industrialismo” na metrópole portuguesa que redefiniu tensões e impôs acomodações no final dos setecentos. (NOVAIS, 2005, p. 173) ⁸⁷ Não raro, o brasilianista Kenneth Maxwell notou, para o mesmo período, o “curioso casamento entre o ataque à interferência estatal e os dogmas básicos da política colonial mercantilista” presentes em argumentos de autores como Azeredo Coutinho, o que para ele “constituía a perfeita racionalização da situação”.(2005, p. 251)

O acesso aos centros de poderes decisórios constituía um ambiente de disputa conflituoso, uma marca indelével do cotidiano administrativo do Antigo Sistema

de Provedor de acordo com ordens régias de 6-3-1770, e conservando o lugar de Intendente da Marinha. São Paulo de Assunção de Luanda, 12 de janeiro de 1773. AHU/Angola, Cx. 57, Doc. 02.

⁸⁷ NOVAIS, Fernando A. O reformismo ilustrado luso-brasileiro: alguns aspectos. In: NOVAIS, F. A. *Aproximações: estudos de história e historiografia*. São Paulo: Cosac Naify, 2005, p. 173.

Colonial. Se, por um lado, o pacto colonial implicava a concessão de garantias históricas a setores das elites coloniais (senhores de engenho) diante de inescapáveis endividamentos infligidos pelo próprio sistema mercantilista; por outro, pressupunha a legítima disputa entre seus membros por maiores distinções sociais na colônia, algo que se dava, também, através da ocupação de postos administrativos e judiciários. (LENK, 2009, p. 6-7; SCHWARTZ, 1979)

4.1 Intendências de marinha setentrionais e elites locais

Paraíba

Anexada à Capitania de Pernambuco em 1755 como uma medida de racionalização econômica da política josefina, desde o século XVII a Paraíba vinha experimentando uma série de medidas centralizadoras do fiscalismo português. (MENEZES, 2005a, 2005b) A implementação da Intendência da Marinha em Paraíba insere-se no contexto de retomada de sua autonomia, em 1799, quando se deu a sua desanexação da Capitania de Pernambuco. (MENEZES, 2005a, p. 23-24) Ano da posse do intendente de marinha Joaquim Martins.⁸⁸ Para Elza Regis de Oliveira, estudiosa da capitania, a desanexação representou o reconhecimento metropolitano da falência do propósito primordial da anexação, que buscava melhorias nas contas da capitania, o que na prática não aconteceu. (OLIVEIRA, 2007)

Na década de 1790, Joaquim Martins se destacou como piloto na Índia conduzindo o navio Polifemo, combateu franceses e foi provido diversas vezes,⁸⁹ até receber a patente de Capitão-Tenente Graduado e ser nomeado intendente de marinha na Paraíba por decreto régio.⁹⁰ Foi provido antes da Junta da Fazenda da Paraíba se concretizar na capitania, como observou o governador no mesmo ano, comprometendo-se com o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar a dar continuidade aos planos régios com a sua criação, que se concretizaria apenas em 1808.⁹¹

⁸⁸ OFFÍCIO do [governador da Paraíba] Fernando Delgado Freire de Castilho ao [secretário do Estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho, informando que dará pronta execução às instruções para a criação da Junta da Fazenda e da Intendência da Marinha, com a nomeação de Joaquim Martins para Intendente: e referindo-se a inutilidade de construtor que é exercido por Antônio Manuel Prata. Paraíba, 12 de outubro de 1799. AHU/PB, Cx. 35, Doc. 2527.

⁸⁹ Segundo Tenente em 31 de março de 1796, e a Primeiro Tenente em 18 de outubro de 1797. AHMP, Livro de Mestre e Oficiais da Armada Portuguesa, fól. 33.

⁹⁰ Decreto de 18 de Outubro de 1797. AHMP, Livro de Mestre e Oficiais da Armada Portuguesa, fól. 33v.

⁹¹ AHU/PB, Cx. 35, Doc. 2527.

O governador Fernando Delgado Freire de Castilho declarou-se incapaz de formar a Junta da Fazenda e convencionou “com o dito Intendente da Marinha de não se criar por hora mais um escrivão”.⁹² Entre os anos de 1799 e 1805, na Paraíba, as receitas e despesas da capitania raramente ultrapassariam os 30 contos de réis. (OLIVEIRA, 2007, p. 171) Por outro lado, nos anos de 1799 e 1800 o aumento de suas exportações gerava algum superávit, tendo o algodão como o principal produto. (ARRUDA, 1980, p. 271-272) Paraíba também prestou grandes serviços à Coroa, contribuindo para o sistema de socorro e segurança marítima.⁹³

O intendente trouxe novos aparelhamentos, garantindo o armamento de 330 homens da tropa regular para a defesa em Paraíba.⁹⁴ Insistiu em obter o controle sobre os cortes de madeiras de construção naquela zona,⁹⁵ e fomentou uma estrutura defensiva, incluindo o controle sobre o consumo das florestas.

A criação do intendente de marinha compelia as contas paraibanas e o governador Fernando Freire Delgado Castilho fez escolhas, dispensou o mestre construtor do porto, Antônio Manuel da Prata, que vencia 1\$200 réis por dia e que passou à categoria de desnecessário aos seus olhos.⁹⁶ Uma fragilidade administrativa, porque as funções eram complementares. O intendente assumiu as atividades de controle dos cortes e administração dos oficiais e seus pagamentos a partir de 1799, não havia Armazéns Reais na Paraíba.

São inúmeras as evidências de um histórico constrangimento entre autoridades paraibanas e pernambucanas tipificado pela própria experiência da anexação, (MOZART,

⁹² AHU/PB, Cx. 35, Doc. 2527.

⁹³ Abrigou, por exemplo, os materiais vindos do Reino para a finalização da nau Príncipe do Brasil, a ser lançada em 1802 na Bahia. Naquele momento, negociantes e autoridades temeram navegar até a Bahia para levar os ditos materiais, e a presença de corsários fez subir o preço dos fretes, fazendo o intendente da Bahia ir resgatá-los, garantindo o lançamento da nau. Bahia, 11 de Abril de 1802. AHU/BA/CA, Cx. 120; Doc. 23.630; *CARTA do [Governador da Paraíba] coronel Jerônimo José de Melo e Castro ao rei [D. José I] sobre como procedeu para o socorro da Corveta Nossa Senhora da Conceição e São José que, partindo de Lisboa em direção a Angola, levando presos e degredados, arribou ao porto de Cabedelo*. Paraíba, 26 de maio de 1764. AHU/PB, Cx. 23, Doc. 1728.

⁹⁴ “330 Armas. 330 Baionetas. 330 Bandoleiras. 330 Boldriés. 330 Patronas. 318 Machadinhos (...)” Paraíba, 13 de outubro de 1799. AHU/PB, Cx. 35, Doc. 2529.

⁹⁵ AHU/PB, Cx. 38, Doc. 2715; Cx. 42, Doc. 2922.

⁹⁶ AHU/PB, Cx. 35, Doc. 2527. Antônio Manuel da Prata nasceu em Lisboa, serviu algum tempo em um Regimento de Milícias de Pernambuco, voltou para o Reino, de onde veio para ser Tenente do Regimento de Olinda e construtor, e nesse ofício prosseguiu em Paraíba, atuando nos Cortes de Madeiras entre 1787 e 1799. É verdade que tinha sido acusado pelo governador anterior de ser inoperante, em 1796, e pairava sobre ele a desconfiança do não cumprimento de pagamentos aos oficiais dos ditos cortes desde 1787, período em que a Paraíba esteve anexada a Pernambuco (AHU/PB, Cx. 30, Doc. 2181, 2208, 2238). Ele remeteu pedidos de revisão de sua conduta às autoridades metropolitanas para contradizer acusação, um a Martinho de Melo e Castro e outro a D. Maria I, no que foi ignorado, sugerindo a indiferença ou a falta de comprovação do insulto. AHU/PB, Cx. 34. Doc. 2484.

2005a) as remessas de madeiras a Lisboa aparecem frequentemente como o pivô de argumentações e disputas em fins do século XVIII.⁹⁷ O governador Jerônimo José de Melo e Castro fez denúncias contra os agentes pernambucanos que, segundo ele, combinavam servir apenas ao governador do Pernambuco⁹⁸ e não aos interesses da Coroa.⁹⁹

Sem uma estrutura administrativa compatível com a proposta da Intendência da Marinha, intendente Joaquim Martins permaneceu no posto, dispondo de poucos oficiais a partir de 1799. Sua área de atuação marítima tinha como principais referências o Porto do Rio da Paraíba, do Cabedelo e da Bahia da Traição, ao norte.

O governador Freire de Castilho, diante da inexistência de uma sede, recebeu ordens, em 1801, para que desse casa ao intendente Joaquim Martins.¹⁰⁰ Ele não quis se indispor com o Ouvidor, que recebia 40 mil réis para aluguel de casa, mas residia em propriedade que fora dos jesuítas, para evitar “dissensão entre as mesmas pessoas a fazerem daqui Partido que lhes convém aos seus ditos caprichos”.¹⁰¹ Desde tempos remotos, a força política estabelecida para governabilidade na colônia lidava com a tarefa de “constituir ao mesmo tempo o poder local com o qual articularia o empreendimento da colonização”. (PUNTONI, 2009, p. 373)

As denúncias de explorações madeireiras irregulares feitas pelo intendente, em maio de 1804, realizadas sem o aval da “Inspeção da Conservação das Matas”, regulamento em vigor desde 1800,¹⁰² irritaram o novo governador Luíz da Motta Fêo,¹⁰³ que passou a considerar “desnecessária presença”, dessa vez, o “intendente Joaquim Martins”.¹⁰⁴ Apontou a falta de recursos para funcionamento da repartição (1804) e a inexistência de explorações madeireiras na Paraíba que justificassem o cargo. Defendeu

⁹⁷ O governador paraibano, Jerônimo José de Melo e Castro, denunciava a ausência de autorizações de Pernambuco que, com frequência, era quem remetia as melhores madeiras de zonas muito próximas da Bahia da Traição (território paraibano).

⁹⁸ Em um outro ofício de 28 de abril de 1789, direcionado ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, o governador de Pernambuco justificava a sua preferência pelos trabalhos de seu construtor, Manuel Martins Beiriz, para Martinho de Melo e Castro, afirmando que as peças saíam mais baratas à Real Fazenda, passando a ideia de ser mais acertada a decisão de expedi-las pelo porto pernambucano

⁹⁹ A realidade da vizinhança dessas capitanias e as suas experiências com a exploração madeireira revelam uma história de rivalidade, de ambas partes, no concurso de envio de remessas de melhores madeiras e peças navais para o Reino, bem como das conclusões de vasos na região, o que se refletia nas atuações dos agentes ligados aos cortes de madeiras e à construção naval (AHU/PE, Cx. 169, Doc. 11940).

¹⁰⁰ AHU/PB, Cx. 38, Doc. 2715. Aviso de 20 de maio de 1801.

¹⁰¹ 9 de novembro de 1801. AHU/PB, Cx. 38. Doc. 2715.

¹⁰² AHU/PB, Cx. 42, Doc. 2969.

¹⁰³ Que veio do Ceará para a Paraíba, passando a governador de Angola (MONTEIRO, N. G. *Governadores e capitães-mores do Império Atlântico no século XVIII*. In: BICALHO, Maria; FERLINI, Vera, Op. Cit., 2005, p. 107).

¹⁰⁴ AHU/PB, Cx.43, Doc. 3045.

o restabelecimento de um “provedor”, contrariando a política imperial em voga, para fiscalizar os contramestres, trabalhadores e suas contas, para ele, o único serviço de Joaquim, que reclamava ordenado de 800 mil réis anuais.¹⁰⁵ Seu antecessor, contudo, afirmava que havia florestas “inexploradas” de muita utilidade para a Real Fazenda, alvo de muitas “intervenções” pernambucanas.¹⁰⁶ De tal modo que Joaquim enviou duas remessas de madeiras nobres ao Reino,¹⁰⁷ uma para o Secretário de Estado, o Conde de Anadia, e outra para o Príncipe Regente, em 15 de dezembro de 1804.¹⁰⁸ A floresta, “na verdade, assim se constituía antes por uma designação jurídica e administrativa do que por qualquer organização econômica unitária”. (THOMPSON, 1987, p. 31)

A legislação da “Inspeção da Conservação das Matas” permitia a intensificação do controle de Joaquim sobre operações realizadas pelos agentes econômicos e autoridades locais. Aborrecido, o governador Motta Fêo continuou a atacar o intendente. Motta Fêo chegou a requerer a nomeação para intendente de marinha na cidade do Porto, no Reino, no primeiro ano como governador, em 1803, e não foi atendido,¹⁰⁹ supostamente por pertencer à categoria daqueles que passaram por capitânias secundárias e circularam por elas, segundo Nuno Monteiro, não pertencente à primeira nobreza. (MONTEIRO, 2005, p. 106) Por sua vez, Joaquim Martins também requereu transferência para a Bahia, em 1802, ficando sem resultados.¹¹⁰ E esses fatos são relevantes.¹¹¹ A partir de 1802, o intendente arrastaria um conflito com Motta Fêo até 1805, no qual os Cortes de Madeiras foram o pretexto, assim como algumas prisões realizadas, para uma disputa de poder.¹¹² O sucessor deu a Motta Fêo parecer favorável e recebeu a Provisão de 5 de maio de 1806, extinguindo a Intendência da Marinha na

¹⁰⁵ Idem. Os ordenados anuais eram pagos pelas Juntas da Fazenda, ou seja, pelas capitânias.

¹⁰⁶ AHU/PB, Cx. 30, Doc. 2238.

¹⁰⁷ A legislação da “Inspeção da Conservação das Matas” permitia a intensificação do controle de Joaquim sobre operações realizadas pelos agentes econômicos e autoridades locais, a partir da Carta Régia de 13 de março de 1797.

¹⁰⁸ Paraíba, 15 de dezembro de 1804. AHU/PB, Cx.43, Doc. 3079, Doc. 3080.

¹⁰⁹ AHU/PB, Cx. 41, Doc. 2868. O referido governador entrou para o exercício em 1802.

¹¹⁰ CONSULTA (cópia) do Conselho Ultramarino, ao príncipe regente [D. João], sobre o requerimento do capitão tenente e intendente da Marinha da Paraíba, Joaquim Martins, em que requer o pagamento dos seus soldos como intendente de Pernambuco; e ser transferido à Intendência da Bahia. Anexo: 1 doc. Paraíba, 27 de janeiro de 1802. AHU/PB, Cx. 39, Doc. 2734.

¹¹¹ Para a discórdia houve pretexto: o intendente recebeu a última posição em cerimônia organizada pelo assessor de Motta Fêo. Joaquim, então, desafiou publicamente o assessor (AHU/PB, Cx.44, Doc. 3115). A partir daí, o governador não escondia a repulsa, e escreveu diretamente a D. João VI, em março de 1805, asseverando ser Joaquim um arrogante, reafirmando que a Paraíba prescindia de sua presença. Nessa crítica, conflitos envolvendo cobranças de dívidas e prisões de súditos foram também denunciados como abusos de poder. A partir desses acontecimentos o intendente parou de o visitar e o atender. AHU/PB, Cx.43, Doc. 3079, Doc. 3080.

¹¹² O governador teve que solicitar por ofício ao Conde de Anadia o direito de responder às acusações do intendente (AHU/PB, Cx. 45, Doc. 3172).

Paraíba. O “caráter subversivo” de Joaquim Martins foi enfatizado,¹¹³ sugerindo que a sociabilidade entre a categoria de governadores de capitanias secundárias gerasse solidariedade. (ELIAS, 2001) Entretanto, a proximidade do porto de Pernambuco representou um permanente desafio à autonomia da Paraíba.

Maranhão

A capitania do Maranhão construiu navios de grande calado, assim como a do Pará, durante todo o século XVIII, geograficamente favorecidas pela distância menor que as separavam do reino. No Maranhão-Piauí dispunha-se ainda da “carreira marítima” Parnaíba-Lisboa, (PAULA, 2000) que incluiu a criação da Alfândega do Porto Parnaíba, ainda no final do século XVIII, como consequência do aumento de suas exportações.¹¹⁴ Como fabricante de embarcações de longo curso, era uma capitania mais destacada que a do Rio de Janeiro. (MAURO, 1997)

O seu primeiro intendente foi um oficial que se destacou como piloto da Armada do Sul, Pio Antônio dos Santos, cuja promoção a Capitão de Mar e Guerra *ad honorem* no Rio de Janeiro se deu “por patente do Vice Rey daquele Estado de 17 de dezembro de 1772”. Todavia, a marinha portuguesa só o graduaria em Capitão de Mar e Guerra pelo decreto de 18 de outubro de 1797, para assim fazê-lo intendente de marinha do Maranhão.¹¹⁵ Sua posse, em 11 de janeiro de 1799,¹¹⁶ configurou um caso inverso do que ocorrera na Paraíba, atrasando-se a instalação da Junta da Fazenda (1780) em quase vinte anos. (WHELING, 1986, p. 113) A sua patente seria efetivada apenas em 16 de dezembro de 1801, quando deixou o cargo naquela capitania.¹¹⁷

A Junta de Fazenda do Maranhão funcionou por 19 anos sem o cargo que constituía novo “deputado”. As reuniões da referida junta davam acesso às informações de setores nevrálgicos da economia portuária local. Por meio dessas reuniões, a novidade era o intendente Pio aprovando contas e questões regulamentares daquela capitania, assumindo as contas dos Armazéns Reais, estaleiro e Vedoria do Exército. Portanto, a sua presença, era de se supor, causaria alguma estranheza.

Mais grave que uma estranheza, a sua recepção não foi das melhores, tomando ampla repercussão rapidamente. Logo após sua chegada, circularam nas ruas de São Luís

¹¹³ AHU/PB, Cx. 45, Doc. 3222.

¹¹⁴ AHU/PI, Cx. 15, Doc. 826.

¹¹⁵ AHMP, Livro de Mestres e Oficiais da Armada Portuguesa.

¹¹⁶ AHU/MA, Cx. 101, Doc. 8189.

¹¹⁷ AHMP, Livro de Mestres e Oficiais da Armada Portuguesa.

os “versos difamatórios”, quatro sonetos apócrifos que o atacavam envolvendo a estrutura administrativa local do Maranhão e Piauí. O governador D. Diogo de Souza manifestou constrangimento com a situação, abriu uma devassa para apurar o caso, em 22 de abril de 1799, e clamando por respeito às autoridades públicas, informou à Coroa as providências tomadas, pois “o primeiro indício das revoluções é o pouco respeito que se presta as pessoas empregadas em Cargos públicos”.¹¹⁸

Antes de ser nomeado para intendente, como oficial em serviço no Rio de Janeiro,¹¹⁹ a história de Pio dos Santos envolvia desordens e contrabandos. Vindo do Reino como oficial da guarnição da embarcação real São João Batista, no ano de 1784, passou-se por Comissário Volante transportando fazendas para o Rio de Janeiro. Delatado pelo Guarda do Paiol, que o descreveu em movimento de sobressalto com as fazendas durante a viagem, cuja finalidade seria causar confusão entre as autoridades portuárias cariocas. O contrabando, então, foi evidenciado.¹²⁰ Seria o início da história de “quadrilheiro farrapão” desenrolada, posteriormente, na sociedade maranhense?

Em sua defesa, livrou-lhe a Carta de Aviso de Izaquiel de Aquino, sobrinho de Thomaz de Aquino César, assumindo a culpa, informando que solicitou a Pio o favor de transportar as fazendas em seu camarote e caixa, para assim não pagar à Mesa do Consulado Geral a quantia de 8\$000 réis dos direitos de saída. As fazendas importavam uma quantia de 1:542\$580 réis, entre elas encontravam-se panos de diversos tipos, como chitas de Guzerate, gangas, panos de Lafre, saraças de balagate, meias de seda preta, dúzias, de Damão, entre outras finas mercadorias, relacionadas como oriundas da Fábrica de Tintas Torres Vedras.¹²¹

Por esse episódio, ainda Capitão-Tenente, em 12 de novembro de 1784, Pio Antônio dos Santos agregaria a seu histórico uma desaprovação para indicações de seu nome para o cumprimento de serviços reais dado pelo Desembargador da Superintendência dos Descaminhos do Reino, Joaquim de Pina Manique, que, cumprindo Aviso da Junta do Comércio do Reino, concluiu esse processo.¹²² Em 1791, ele pede a D. Maria I o hábito de uma das três ordens militares e segue carreira como Capitão-Tenente de Naus da Armada Real¹²³ pois, como já referido, práticas de “descaminhos e

¹¹⁸ AHU/MA, Cx. 104, Doc. 8329, fól. 1.

¹¹⁹ AHU/RJ/AV, Cx. 120, Doc. 9748.

¹²⁰ AHU/RJ/AV, Cx. 124, Doc. 10001.

¹²¹ AHU/RJ/AV, Cx. 126, Doc. 10065.

¹²² AHU/RJ/AV, Cx. 126, Doc. 10065. Até então, não se encontra informações sobre Thomaz de Aquino César e de Izaquiel de Aquino.

¹²³ AHU/RJ/AV, Cx. 142, Doc. 11111.

contrabandos” necessariamente não operavam fora do sistema colonial, corroborando o acúmulo de capitais das praças europeias. (ROMEIRO, 2017, p. 37-38)

Os versos maranhenses circularam, e em menos de dois meses de seu exercício já eram um fato na sociedade maranhense: quatro sonetos o colocavam como tirano, indicaram o choque da intendência com as práticas locais e o inconformismo social generalizado com suas intervenções de impacto considerável no comércio local:

1º

Pega pega grita espertamente
Certo Quadrilheiro Farrapão
Não resista mais desse a prisão
Senhor Pio que é para Intendente

Manda-nos quem pode deve a gente
Obedecer fiel com prontidão
Ande lá, que vai para o Maranhão
A terra não é má, é excelente

Prenda outro lhe diz Pio assustado
Como posso entender de um povo inteiro
Se não me entendo assim triste e coitado

Cale a boca replica o Quadrilheiro
Não queremos sábios, queremos nesse Estado
Quem seja tolo e furte bem dinheiros

2º

Dá-me o meu alqueire de farinha
Que me custou além duas patacas
E trata de cortar essas unhacas
E as do escrivão amigo da Ritinha

Pegou-se mais depressa do que a tinha
O modo ladroal de comprar sacas
Que mandas nos Navios e Sumacas
Pio, Papa, Papão dessa Marinha

Não é contrabando a Produção
Que se colhe aqui nesse País
Com que tiveste e tem negociação

Não faça intendente ações tão vis
Despede atos da apresa o Escrivão
Que furtando tão só é mais feliz

3º

Senhor intendente isso tá Bonito
Bonito Escrivão da Intendência
Isto é Tribunal da Dependência
Que faz andar o Povo todo aflito

Toma-se a galinha, o pato, o cabrito
Tudo que vens ao Porto és ocorrência
Mas para o Tribunal da Providência
Tens Escrivão e a ti ambos nisto

Que casas tem visto e vês oh Maranhão
De ladroeiras mil forte Calenda
Porque monta um ladrão em outro ladrão

Senhores um outro não se ofenda
Que a ladroeira está na opinião
De ser inequívoco zelo da Real Fazenda.

4º
Se vires certo móvito ou quase aborto
Lançado já sem forças nesse mundo
Com pálido semblante moribundo
Passando pelas ruas sem conforto

Se vires já mirrado e quase morto
Meio corpo com fedito e carcundo
De Navio afetado e feito fundo
Em mais velha Fardinha sempre envolto

Se o vires com qualquer de leis tratar
E com trémula voz intrometida
Querendo ser Poeta e improvisar

Não pergunteis quem é este individuo
Ouviras a qualquer outro chamar
O Esquírola sem Pestanas, o *racidor*.¹²⁴

Visando ao aumento das arrecadações, Pio aumentou o imposto sobre a circulação de arroz e farinha na região do Maranhão-Piauí logo que assumiu como intendente de marinha, em 1799, o que gerou a repulsa do povo maranhense. O aumento de duas patacas sobre os produtos que mais circulavam no mercado interno representava um considerável impacto de, aproximadamente, 640 réis por alqueire. O arroz foi o primeiro produto de exportação maranhense no gênero alimentos, e o segundo dos principais produtos exportáveis, atrás do algodão, mostrando o incremento da produção agrícola desde 1780 e produzindo um superávit em benefício da capitania, uma constante a partir de 1799. (ARRUDA, 1980, p. 228-232)

Na última estrofe do quarto soneto o autor anônimo se refere a um “outro”, dando, assim, um sentido muito popular de inimigo social ao “O Esquírola sem Pestanas”, a aberração que não cessava seu olhar perseguidor sobre os sujeitos daquela praça e sua população. Por não pestanejar, promovia aflição permanente. Ele não tomou conhecimento das práticas maranhenses, mas por ela foi notado com perspicaz atenção e

¹²⁴ *Ofício do governador e capitão-general do Maranhão e Piauí, D. Diogo de Sousa Coutinho, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, a remeter versos difamatórios feitos contra o intendente da Marinha Pio Antônio dos Santos. São Luís do Maranhão, 5 de maio de 1799. AHU/MA, Cx. 104, Doc. 8329.*

repulsa. No mesmo soneto é claramente caracterizado como um obsessivo vistoriador de convés, já fedido e corcunda, quase morto, com sua velha farda, mas inseguro das nuances “deste País”, no exercício de explorar os comerciantes.

É curiosa a liberdade com que os versos articulam palavras caluniosas e jocosas para com uma autoridade que, de certo, recebiam há pouco tempo provida pelo rei. Sabe-se que as questões fiscais e tributárias, em geral, eram gatilhos para movimentos de questionamento às autoridades coloniais, sem que, no entanto, discutissem a fidelidade à Coroa portuguesa. O perfil da sociedade do Maranhão, palco da Revolta de Beckman enfrentando os ditames da Companhia de Comércio em fins do século XVII, explica, em parte, a audácia de levar à praça o sentimento de revolta contra mais uma autoridade provida pelo rei. Nesse caso, a sua trajetória nos ajuda a entender a imediatez com que tamanha ousadia e agudeza se fizeram presentes na estratégia dos apócrifos “versos difamatórios”, como foi batizado o documento pelo escrivão e autoridades na devassa. Mas não a explica por completo, apenas o aumento do imposto o faz!

O “outro” presente nos versos para se referir ao inimigo comum do povo estava referenciado na figura dos espanhóis. “*Racidor*”, palavra em espanhol que significa “incursos”, “agressor”, “envolvido” ou “assaltante”, foi utilizada como forma de atingir em seu posto originário de piloto que foi da Coroa portuguesa, mas, sobretudo, de desqualificar a trajetória que o teria levado à condição de autoridade, insinuando a incoerência de seus atos, de sua lealdade, relacionando-os ao “outro”. “Assaltante” porque aumentava o imposto do alimento que mais circulava externamente, o que em si já gerava arrecadação à Coroa. Dessa maneira, os versos denotam a criativa alusão ao período da Restauração, resgatando a característica depreciativa de seu inimigo, espanhol, com o qual Portugal estava em contínuo conflito nas fronteiras do sul da América. O intendente de marinha, no Maranhão, foi tomado por inimigo da sociedade portuguesa.

A primeira estrofe do 3º soneto faz uma aberta manifestação contra o desconhecimento das práticas consuetudinárias da zona que ligava o Rio Parnaíba (de dilatada navegabilidade) ao Atlântico: “Toma-se a galinha, o pato, o cabrito / Tudo que vens ao Porto és ocorrência.” Contudo, é inegável que os versos também entregam uma situação conflituosa entre o que seria ou não contrabando, indicando a possível quebra de um caro equilíbrio entre a classe mercantil local e a Coroa construído no entorno da tradicional Junta da Fazenda do Maranhão atuante desde 1780, controlando as receitas e despesas da capitania. Dessa vez, a sociedade se mostrava inteiramente desagradada da alteração na estrutura fiscal e financeira presente até ali: “Não é contrabando a produção

/ Que se colhe aqui nesse país.” Certamente, a alteração ou o reforço à aplicação de novos métodos (“partidas dobradas”, “livros mestres” etc.) aumentavam o controle régio e o consequente desconforto social.

De todo modo, apesar da questionável conduta de Pio dos Santos, era responsabilidade de todo intendente de marinha fazer as vistorias nos navios “para ver se levam o necessário à viagem” e tirar devassa dos navios que chegassem, “averiguando se os Capitães observaram tudo o que são obrigados pelas Minhas Leis”.¹²⁵ “Incomodar”, portanto, fazia parte do ofício. Embora não tenham sido encontrados registros de tais vistorias aos navios, tampouco de planos de ação para a zona defensiva e portuária, a exemplo de alguns de seus congêneres em outras capitânicas, onde havia produção de navios de grande calado. Ou seja, a passagem de Pio dos Santos no Maranhão teve notoriedade alicerçada na promoção do aumento de impostos e dificuldades na prestação de contas.

Diante de todo imediato rebuliço causado, as autoridades metropolitanas deram uma imediata resposta ao protesto. Acolheram as queixas dos colonos e, cientes das vexações infligidas pelos “versos difamatórios” às autoridades de maneira geral, e dos problemas que deles pudessem derivar – “Porque monta um ladrão em outro ladrão / Senhores um outro não se ofenda / Que a ladroeira está na opinião / De ser inequívoco zelo da Real Fazenda.” –, responderam através do Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos (D. Rodrigo), em aviso de 26 de julho de 1799 ao governador do Maranhão e Piauí, determinando o impedimento de novos tributos sobre os maranhenses.¹²⁶ Tal impedimento representou uma vitória parcial do protesto maranhense, uma vez que o referido aviso proibiu os novos mas não tratou dos aplicados.

Pio dizia, sem citar nomes, que pessoas como ele, que deviam zelar pela ordem, não o faziam, pois estavam cercadas de opositores e dificuldades por eles motivadas.

Talvez daqui parta (...) constante a indignidade com que procurarão manchar o meu crédito, caluniando-me, aviltando-me a respeito de impostos acerca do meu lugar como V.^a Ex.^a me faz a honra de me avisar com data de 26 de Julho do ano passado, de cuja falsidade espero que V.^a Ex.^a já esteja ciente, ou chegará a informar-se, se me fizer a Graça de mandar fazer a mais rigorosa e individual averiguação.¹²⁷

¹²⁵ Alvará de 3 de março de 1770. AHU/BG/AV, Cx. 23, Doc. 1971, fól. 27-32.

¹²⁶ AHU/MA, Cx. 104, Doc. 8346.

¹²⁷ *OFÍCIO do intendente da Marinha Pio Antônio dos Santos, para o secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Souza Coutinho, sobre as desigualdades praticadas contra aquela intendência.* Maranhão, 22 de fevereiro de 1800. AHU/MA, Cx. 109, Doc. 8598.

Contudo, Pio lidava com as construções navais e para isso administrava os Armazéns Reais do Maranhão. Sabemos que o governador D. Diogo de Sousa (1798-1804) lançou um brigue cuja tragédia resumiu sua breve existência. Ele apresentava tamanhas deformidades que foi apelidado de “Pacamão”, circulou pouco e logo foi julgado incapaz de fazer a travessia atlântica, gerando prejuízo aos cofres da capitania. Antes de Pio, o ouvidor era o responsável pela administração dos recursos destinados ao setor. Essa experiência marcou também o seu insucesso nessa importante atribuição destinada aos intendentess de marinha.¹²⁸

Devido a uma enfermidade, a pedido do governador, a partir de junho de 1800 foi substituído interinamente pelo Juiz de Fora e Procurador-Geral da capitania. Conseguiu permissão para tratamento e ida ao Reino com a mulher e filhos. O governador ficou com as preocupações e dúvidas sobre contas de sua responsabilidade. Mesmo supondo que a moléstia do intendente e do escrivão pudessem ser a causa do problema, enquanto o liberava para o tratamento, informava suas apreensões à metrópole.¹²⁹

As contas eram fechadas a cada mês entre entradas e saídas de recursos de cada setor dos Armazéns Reais, gerando um balanço demonstrativo anual com valores absolutos. Justamente o balanço do ano de 1800 não fechava, pondo em questão a legalidade das despesas da repartição naquela capitania diante do Erário Régio. O governador se empenhou em mostrar preocupação com a confusão que marcou as contas desde o ano de 1799 e pediu à Coroa uma providência.¹³⁰ Em dezembro de 1800, cobrou uma ação em relação a Pio, pois não obteve respostas das dúvidas nas contas da Intendência da Marinha e Armazéns Reais.¹³¹

Com seis meses de afastamento surgiu uma denúncia que agravou a situação de Pio, relacionando-o ao extravio de materiais. Trata-se da curiosa história de um caixote que ficara sob sua responsabilidade, cujo letreiro dizia: “Da Rainha ao Governador de Pernambuco”, e que na documentação das vitorias que o governador do Maranhão e Piauí fez havia indicação de que o caixote tinha sido aberto.¹³²

A oposição entre eles parece ter apresentado o seu epicentro na ausência da prestação de contas do ano de 1800. Denunciado como responsável, não há registro da

¹²⁸ GAYOSO, Raimundo José de Sousa. *Compendio historico-politico dos principios da lavoura do Maranhão: suas produçoens, e progressos, que tem tido até ao presente, entraves que a vão deteriorando (...)*. Pariz: Oficina de P. N. Rougeron, 1818, p. 137.

¹²⁹ AHU/MA, Cx. 111, Doc. 8709.

¹³⁰ AHU/MA, Cx. 115, Doc. 8942.

¹³¹ AHU/MA, Cx. 114, Doc. 8856.

¹³² AHU/MA, Cx. 114, Doc. 8860.

defesa de Pio. Sua doença se agravou no segundo semestre desse mesmo ano, sendo substituído interinamente por indicação do governador.¹³³

Diferente do que ocorrera na Paraíba, para Pio Antônio dos Santos não encontramos defesas para as cobranças e acusações surgidas em 1801. Ao contrário, novamente em ofício, o governador informava a D. Rodrigo de Sousa Coutinho a evidente “falta de confiança na conduta e no caráter do intendente da Marinha”¹³⁴ e em pouco tempo informou também ao Erário Régio.¹³⁵

A Junta da Fazenda da Marinha reconheceu que Pio dos Santos foi elevado a um cargo além do que merecia e determinou a devolução de 340\$800 réis.¹³⁶ Então, D. Rodrigo, agora na condição de presidente do Erário Régio, em 22 de outubro de 1801, informou ao governador Diogo de Sousa a sua decisão, por consulta à Junta da Fazenda da Marinha, em 18 de março daquele ano, deque colocaria Felipe de Barros Vasconcelos como intendente de marinha do Maranhão.¹³⁷

Dessa forma, Pio seguia de volta para o Reino em 17 de abril de 1802, como informava o governador, que encaminhou anexos comprobatórios de sua atuação “incorreta”.¹³⁸ Pio foi encontrado ainda, em 1808, como Segundo Tenente, confirmando as observações da Junta da Fazenda da Marinha, solicitando uma autorização de regresso ao Brasil para dar prosseguimento aos seus estudos e formação militar no Rio de Janeiro, onde encontrava-se a Família Real.¹³⁹

Seus filhos prestariam serviços a D. João VI. Em 1821, Antônio Pio dos Santos, um deles, fez observações de entradas e saídas de embarcações no Rio de Janeiro, obedecendo a uma inspeção de fidelidade à Coroa a partir da Revolução do Porto, de 1820, registrando nos meses de janeiro a fevereiro a entrada de embarcações vindas do Reino, estrangeiras e de outras praças. A desconfiança recaía sobre o General Joaquim de Oliveira Alves.¹⁴⁰ Outro filho seu, Tristão Pio dos Santos, teria uma promissora carreira política e militar no Brasil Império, iniciada na Bahia.¹⁴¹ A sociabilidade entre agentes

¹³³ AHU/MA, Cx. 111, Doc. 8709.

¹³⁴ 5 de outubro de 1801. AHU/MA, Cx. 118, Doc. 9096.

¹³⁵ 20 de novembro de 1801. AHU/MA, Cx. 119, Doc. 9132.

¹³⁶ AHU/MA, Cx. 119, Doc. 9132, fól. 4.

¹³⁷ AHU/MA, Cx. 119, Doc. 9132, fól. 5.

¹³⁸ AHU/MA, Cx. 122, Doc. 9258.

¹³⁹ AHU/BG/AV, Cx. 40, Doc. 3183.

¹⁴⁰ SANTOS, Antônio Pio dos. *Comunicações a D. João VI dando conta das informações obtidas nos barcos recém chegados, sobre Portugal*. Rio de Janeiro, RJ: [s.n.], 1821. 5 f. BN, Manuscritos, II-30,32,029 n. 004.

¹⁴¹ *Requerimento do 1º tenente da Marinha da Bahia Tristão Poio dos Santos ao Príncipe Regente [D. João VI] solicitando promoção*. Bahia, 5 de junho de 1797. AHU/BA/AV, Cx. 206, Doc. 14722.

militares e as mercês requeridas pelos mesmos enquanto súditos constituíam vínculos que interligavam gerações.

As rebeliões que aconteceram no século XVII e parte do XVIII manifestaram, sobretudo, descontentamentos com a condição colonial, mas, apesar disso, não configuraram sinais de uma ruptura com a metrópole. Como notou Luciano Figueiredo, revestiam-se “de um sentido ligado à ideia de conservar e restabelecer situações que haviam se alterado, isto é, impedir mudanças” (FIGUEIREDO, 2005, p. 17) A partir da Restauração do Reino, em 1640, diversas rebeliões aconteceram nos domínios lusitanos espalhados no mundo e apenas com a lenta chegada das ideias liberais, a partir de meados do século XVIII, se iniciava uma sequência de movimentos críticos e distintos que eclodiram na América portuguesa, (FIGUEIREDO, 2005, p. 21-23) caracterizando uma “conjuntura insurgente” no final do século. (FIGUEIREDO, 2005, p. 27-28)

Apesar de situado na “conjuntura insurgente”, o protesto maranhense dos “versos difamatórios” não questionou apenas o poder do intendente. Ele foi um mecanismo de reação à Coroa, que criou diversas instituições e cargos elevando a pressão e o controle sobre os colonos no período. A rápida intervenção régia aplacou o desassossego causado, retirou do agente o poder de incrementar impostos, dando tão somente a sensação de restabelecimento da normalidade, pois o aumento não retrocedeu. Sem a intervenção, toda a estrutura ligada à Junta da Fazenda do Maranhão ficaria perigosamente ameaçada. Aparentemente, ambos perderam um pouco no plano imediato, mas foi a Coroa quem lucrou com a situação.

Do ponto de vista da governabilidade, a devassa não apontou responsáveis nem penalizou. O impacto social mediano do movimento foi sentido, principalmente, na estrutura administrativa. Com a devassa, evidenciou-se diversas camadas sociais contempladas nos “versos difamatórios”, o que dificultaria bastante uma tentativa de repressão. Seguiu-se uma desconfiança adensada com novos fatos, em que o intendente saiu visivelmente derrotado. A peculiaridade de uma reivindicação centrada em cargo recém-criado delineou uma nova situação que eximiu a Coroa da necessidade de um “bode expiatório”, permitindo-lhe mitigar o potencial de mais uma contestação à estrutura fiscal do Império, base do erário do Estado português. (TOMAZ, 1978)

A Junta da Fazenda do Para foi criada em Belém em 6 de julho de 1771,¹⁴² e pelo mesmo teor de orientação que receberam no alvará de 3 de março de 1770, o Provedor da Fazenda foi extinto, mas a implementação de um intendente de marinha encontrou sérias dificuldades, que se arrastou pelos anos seguintes.¹⁴³ Assim, o governador pediu para prover o dignitário do cargo extinto, Francisco Xavier Ribeiro Sampaio, em 5 de janeiro de 1773, pois ansiava pelo funcionamento regulamentar da Junta da Fazenda.¹⁴⁴ E foi atendido, com contestações. O Juiz de Fora e da Alfândega de Belém, José Justiniano de Oliveira Peixoto, decidiu, em 1779, apontar as inconveniências desse feito, entre elas o excesso de poder, no fato de estarem unidos em um indivíduo o Juiz de Fora e da Alfândega, e com a extinção do Provedor da Fazenda somou-se também o Intendente da Marinha e Armazéns Reais, sendo os governadores os provedores dos intendentess e presidentes da Junta da Fazenda.¹⁴⁵ Até que outro fosse nomeado pelo governador em 1783, Francisco Sampaio não assinava como intendente de marinha. A partir daí Matias Ribeiro passou a intendente de marinha conduzido pelo governador, mediante consulta ao Conselho Ultramarino,¹⁴⁶ por ser Ouvidor Geral e Juiz da Alfândega, e responder como “Intendente Geral do Comércio, Agricultura e Manufaturas” da capitania.¹⁴⁷

As atividades de intendente eram rudimentares e vistas como perigosas pelos “juizes intendentess”,¹⁴⁸ e por isso passaram a relatar as inconveniências. As suas atribuições de intendentess no período de 1773 até o ano de 1798, quando a Coroa proveu o primeiro, carecem de registros que contemplem ações além do acompanhamento de

¹⁴² Carta Régia de 6 de julho de 1771.

¹⁴³ *Offício do [governador e capitão general do estado do Pará e Rio Negro] João Pereira Caldas, para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, comunicando o cumprimento das determinações expostas em carta régia de 6 de julho de 1771, sobre a criação da nova Junta da Fazenda Real da capitania do Pará e a extinção da Provedoria, tendo nomeado seu tesoureiro, o escrivão da mesma Fazenda Real, Bento Álvares da Silva, e ficando por nomear o escrivão e o escriturário contador da sobredita Junta e a indicação dos respectivos ordenados.* Pará, 5 de janeiro de 1773. AHU/PA, Cx. 69, Doc. 5935.

¹⁴⁴ *Offício do [governador e capitão general do Estado do Pará e Rio Negro], João Pereira Caldas, para [o secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a nomeação de um intendente da Marinha e Armazéns Reais para a cidade de Belém do Pará, para substituir o provedor da Real Fazenda [Francisco Xavier Ribeiro de Sampaio].* Pará, 5 de janeiro de 1773. AHU/PA, Cx. 69, Doc. 5936.

¹⁴⁵ AHU/PA, Cx. 84, Doc. 6881.

¹⁴⁶ *Ibidem.*

¹⁴⁷ AHU/PA, Cx. 90, Doc. 7366.

¹⁴⁸ Nesse caso, a conferência das Rubricas dos Livros do Hospital que atendia os militares, incluindo as visitas obrigatórias. Cf. *Carta do juiz de fora [e da Alfândega da cidade de Belém do Pará], José Justiniano de Oliveira Peixoto, para a rainha [D. Maria I], sobre as inconveniências no provimento do lugar de intendente da Marinha e Reais Armazéns da cidade de Belém do Pará, pelo governador do Estado do Pará e Rio Negro [João Pereira Caldas].* Pará, 24 de novembro de 1779. AHU/PA, Cx. 84, Doc. 6881.

remessas de arroz e outras mercadorias ao reino.¹⁴⁹ O governo da capitania priorizava sanar os urgentes problemas no funcionamento da Junta da Fazenda,¹⁵⁰ já apontada pelo secretário metropolitano Martinho de Melo e Castro, em 1773, e encontrou dificuldades, possivelmente deixando alguns assentos em aberto.¹⁵¹ O excesso de poderes foi outra dificuldade, uma vez que o Juiz de Fora (da Alfândega e Ouvidor) Mathias José Ribeiro executou funções de intendente no Arsenal e zona portuária.

Em 7 de junho de 1783, a Coroa foi consultada sobre o caso pelo Conselho Ultramarino e decidiu por uma provisão para o governador e que o Ouvidor Mathias José Ribeiro ocupasse o encargo de intendente de marinha, deixando o de juiz. Essa provisão impedia, no caso de os cargos de Juiz de Fora e do Ouvidor fossem ocupados pelo mesmo indivíduo, que se acumulasse a posição de Juiz de Fora, e, assim, pudesse ele servir como intendente.¹⁵²

De acordo com o Serviço de Documentação Geral da Marinha (LEIVAS; GOYCOCHÊA, 1979, p. 374), Matias José Ribeiro atuou como intendente desde 1772. De fato, as documentações do Arquivo Histórico Ultramarino o mostram em diversas atuações como juiz da Alfândega, Ouvidor e intendente de marinha, no entanto, sem o provimento régio ou governamental, até o ano de 1783. Entre os “juízes intendentess” interinos do Pará, Matias Ribeiro foi aquele que dedicou alguma atenção aos assuntos do Arsenal e aos conflitos na estrutura administrativa.¹⁵³ Requereu mercê por serviços

¹⁴⁹ Como destacou o Serviço de Documentação Geral da Marinha (LEIVAS; GOYCOCHÊA, 1979, p. 374), as atividades de intendente de marinha foram assumidas, à revelia de provimento, por juízes ligados à administração local. Há registros de atividades triviais da administração do cotidiano da zona portuária sem, no entanto, ressaltar o poder político do cargo em si.

¹⁵⁰ Durante os 26 anos que separam a criação da Junta da Fazenda (1771) e o decreto que implementa os oficiais da Armada como intendentess em 1797, encontram-se apenas Francisco Xavier Ribeiro Sampaio e Mathias José Ribeiro, providos pelos governadores, que se dedicaram a compor as reuniões da Junta da Fazenda do Pará.

¹⁵¹ AHU/PA, Cx. 69, Doc. 5935.

¹⁵² *Consulta do Conselho Ultramarino para a rainha [D. Maria I], sobre a suspensão da provisão que autoriza a acumulação de cargos de juiz de fora e intendente de Marinha e Armazéns Reais da cidade do Pará, e para o qual fora nomeado o ouvidor geral da capitania [Mathias José Ribeiro], e a criação de uma Junta da Fazenda naquela capitania.* Lisboa, 7 de junho de 1783. AHU/PA, Cx. 90, Doc. 7306.

¹⁵³ *Ofício do intendente geral do Comércio, da Agricultura e Manufacturas da capitania do Pará, Matias José Ribeiro, para [o secretário de Estado da Marinha e ultramar, Martinho de Melo e Castro] sobre as contas apresentadas nos Livros da Tesouraria Geral do Comércio dos Índios e o estado atual da arrecadação de seus rendimentos; o conflito existente entre o tesoureiro geral do Comércio dos Índios, o capitão João Manoel Rodrigues e o ex-Juiz de Fora da cidade de Belém do Pará, José Justiniano de Oliveira [Peixoto], os métodos de arrecadação criados pelo escrivão José Ignácio Xavier, a acusação instaurada contra o ex-desembargador João Amorim Pereira, do tempo que serviu como cargo de intendente geral do comércio, e a desordem causada pelos moradores durante o decorrer de todos os processos.* Pará, 16 de setembro de 1782. AHU/PA, Cx. 89, Doc. 7233.

prestados à Coroa em 1784,¹⁵⁴ tornando-se desembargador da Relação da Bahia, para onde partiu com sua família em 1790.¹⁵⁵

A preocupação régia com o funcionamento regular da Junta de Fazenda do Pará era evidente, praça exportadora de drogas do sertão e outros gêneros, a ponto de o Conselho Ultramarino considerar esse último momento (em 1783) como o da criação da Real Junta da Fazenda na capitania, já criada desde 1771, mas seu funcionamento ainda não corresponderia às reformas propostas no alvará de 3 de março de 1770. Os intendentefetivados por meio de provimentos régios se constituíam em instrumentos mais eficazes, do ponto de vista legal e fiscal eram mais interessantes, para as garantias da reforma administrativa em curso no Estado português.

O primeiro deles, José Maria de Medeiros, foi um voluntário exercitante na Esquadra do Sul, natural da ilha de São Miguel, colocado como Tenente de Mar por Comissão do vice-rei em 1 de junho de 1775. Quatro anos mais tarde, teve seu cargo confirmado no Reino, em 16 de junho de 1779. É bem verdade que os serviços prestados sob os auspícios do Comandante de Esquadra Robert Mc Dowall no Rio de Janeiro foram de grande utilidade para isso.¹⁵⁶ A partir daí, foi promovido a Capitão-Tenente (1784), depois a Capitão de Fragata (1791) e a Capitão de Mar e Guerra (1794). Enfim, a graduação em Chefe de Divisão se deu em 17 de outubro de 1797, consolidando-o no cargo de intendente de marinha do Pará pelo mesmo decreto,¹⁵⁷ pois a efetivação naquela patente se daria apenas em 18 de dezembro de 1799.

Antes de iniciar suas atividades em um porto com tradição em construções de embarcações diversas, de uma região possuidora de generosas vias fluviais anexas ao Rio Negro e congêneres, José Maria de Medeiros foi habilitado na Ordem de São Bento de Avis, em 16 de abril de 1796, por Carta Régia e recebeu, pela mesma Carta, uma salva de 100 mil réis, por serviços prestados de 17 de novembro de 1786 a 18 de maio de 1790, no Brasil e em Argel (África).¹⁵⁸ Chegando à colônia, assumiu em fevereiro de 1798, quando a rainha escreveu ao governador do Pará e Rio Negro, D. Francisco de Sousa Coutinho, passando as instruções para a sua recepção. Refirmando seu provimento régio,

¹⁵⁴ AHU/PA, Cx. 92, Doc. 7395.

¹⁵⁵ AHU/PA, Cx. 100, Doc. 7939.

¹⁵⁶ *Requerimento de José Maria de Medeiros a rainha [D. Maria] solicitando confirmação de sua nomeação no posto de Tenente de Mar da nau St. Antônio e São José [conhecida pelo chefe de esquadra Robert McDowall]*. Rio de Janeiro, 17 de agosto de 1778. AHU/RJ/AV, Cx. 107, Doc. 8984.

¹⁵⁷ AHMP, Livro de Mestre e Oficiais da Armada Portuguesa, fl. 6v. Liderou um comboio vindo de Lisboa a Pernambuco, chegando em 2 de dezembro de 1788, com alguns atrasos, e retornou com carga de madeira de 40 pranchões e 5.321 peças de madeiras em toras para a rainha. AHU/PE, Cx. 166, Doc. 11828.

¹⁵⁸ ANTT, Feitos Findos, Diversos, mç. 1, n. 3.

e esperando que a “Real Fazenda colha maior fruto, como tem efetivamente colhido dos Regulamentos que tendes estabelecido e já Aprovei”.¹⁵⁹

E como os novos Estabelecimentos, por muito úteis que sejam, encontram sempre nos seus princípios grande dificuldades, as quais serão tanto maiores que o Intendente não só vai encarregado de firmar, de acordo convosco o Sistemático Plano de Contabilidade que terdes estabelecido e seguindo assim no Arsenal Real do Pará como nos Cortes das Madeiras, mas também de fazer um exato Inventário de tudo que existe no Arsenal da Marinha do Pará, para que haja um ponto fixo, donde se continue a firme e inalterável ordem, que Mando estabelecer.¹⁶⁰

Recomendava que lhe prestasse todo auxílio necessário para que as contas da capitania seguissem os princípios praticados em Lisboa. Solicitou que cuidasse de acalmar os ânimos daqueles que, porventura, se opusessem à realização de suas tarefas. Entretanto, declarou a obrigatoriedade do governador em observar se tudo estava sendo cumprido como previa o alvará de criação da repartição de 1770.¹⁶¹ Denotando, assim, “a presença de uma ação de comando, de uma intervenção aticva e obedecendo a uma dimensão projectual, (...) confiada a um conjunto bem individualizado de órgãos estatais.” (CARDIM, 2005, p. 52)

Logo que chegou ao Pará, trouxe o seu primeiro grande desafio ao governador, um conflito com o Comandante da embarcação que o trouxe, Custódio José da Silva Meneses,¹⁶² na charrua real Príncipe da Beira, que ancorou em fevereiro de 1798 capitaneando um comboio vindo de Lisboa.¹⁶³

Custódio e tripulação apresentaram abaixo-assinado ao governador,¹⁶⁴ afirmando que José Maria chegou para a embarcação com quatro criados, recebeu alojamento para ele e mais dois, outros dois ficaram com os demais. Segundo consta, no primeiro dia de viagem o Comandante pôs a mesa para o Chefe de Divisão e este repudiou a mesa, “rachando os pratos.” Outra cena negativa entre os dois se desenrolou no terceiro dia quando o Comandante solicitou que os pilotos das demais embarcações se dirigissem ao Chefe de Divisão para lhes prestar o ponto, mas ele “não queria”, contudo, no quinto dia

¹⁵⁹ AHU/PA, Cx. 112, Doc. 8713 (Anexos, fól. 11).

¹⁶⁰ AHU/PA, Cx. 112, Doc. 8713 (Anexos, fól. 10).

¹⁶¹ Idem.

¹⁶² Embarcação real, provavelmente construída na Bahia (GODOY, 2007, p. 489).

¹⁶³ AHU/PA, Cx. 112, Doc. 8713.

¹⁶⁴ O documento não traz informações importantes como o nome de todas as embarcações comboiadas, pilotos e até mesmo a data exata da saída de Lisboa e de chegada ao Pará. Infelizmente, não conseguimos essas informações. Por essa fonte é perceptível que, passando pelas ilhas do Pará em 7 fevereiro de 1798, fizeram o abaixo-assinado possivelmente já ancorados no porto do Pará. AHU/PA, Cx. 112, Doc. 8713, fól. 4-6.

voltaria atrás. E novamente no décimo sexto dia, em conversa com o piloto do brigue Mercúrio, José Maria (aos gritos) teria dito que o Comandante desse “o rumo que lhe parecesse e que fizesse os sinais que quisesse” aos comboiados. No dia seguinte, teria determinado que o Mercúrio fosse o “Capitania do Comboio”, dias depois chegou ao Comandante Custódio e “com algumas indecentes palavras (...) lhe disse [que] o havia de prender e tirar-lhe o Comando ao que o Comandante o respondeu que ele não tinha poder nenhum de o fazer”. Nesse momento da discussão surgiu uma proposta de melhoramentos da câmara onde o hospedavam, em retorno, teria dito que se não ficasse de seu agrado “ficaria [o Comandante] prezo à Ordem do Excelentíssimo Governador do Pará”.

No vigésimo oitavo dia de viagem o Comandante Custódio meteu a ferros um marinheiro às oito horas da noite. Um grumete deu parte de que dois dos criados do Chefe de Divisão saíram da câmara e discutiram com um membro da tripulação que, ao ser questionado, despertou a suspeição de atentado. Assim, Custódio deu ordens para todo o armamento passar ao tombadilho e para os soldados ficarem de prontidão. Ao amanhecer, o Chefe de Divisão José Maria mandou soltar o homem e, depois de “largo tempo” conversando com o Comandante Custódio, disse que não sabia do atentado. Diante disso, deu algumas instruções complementares, corrigindo o Comandante a respeito da sua vinda como oficial de alta patente ao tombadilho, que deveria ser acompanhada de mais outros procedimentos de segurança.¹⁶⁵

Uma vez em solo paraense, foi Custódio quem procurou o governador para o primeiro registro de queixas, e não obteve respostas do governador para nenhuma das representações que fez quanto à postura e aos procedimentos do recém-chegado intendente de marinha. A respeito, ele respondeu-lhe apenas que obedecesse ao intendente. Por outro lado, o governador informou às autoridades superiores a ausência do Fardamento do Regimento, responsabilizando os comandantes das charruas, mas estes teriam mandado dizer ao General Bartolomeu Costa (responsável pelo envio) que não podiam receber alegando sobrecarga, “quando a maior parte delas eram da Praça”.¹⁶⁶ Dessa forma, o governador mandou suspender as atividades e lhe cobrou os fretes, benefício da Fazenda Real, considerando que tinham recebido a dita carga, pois as charruas deviam estar carregadas com elas, e concluiu, em 20 de abril de 1798:

¹⁶⁵ AHU/PA, Cx. 112, Doc. 8713, fól. 5.

¹⁶⁶ AHU/PA, Cx. 112, Doc. 8713, fól. 3. Em 1798, o Pará importou produtos equivalentes a 608 163\$298 réis, o maior valor em importações entre os anos de 1796 e 1803 (ARRUDA, op. cit., 1980, p. 258 (Tabela 32)).

Toda esta e outras desordens provem de se consentir a estes Officiais semelhante liberdade de receber Caga da Praça, e nunca cessarão sem que se tolha, e sem que se fiscalize o maior excesso que cometem quando se lhes dificulta, que é o não manifestá-la, e prejudicam a Real Fazenda pela perda de Competentes Direitos.¹⁶⁷

A confusa relação com os comandantes daquele comboio contribuiria para o bom convívio entre governador e intendente por pouco tempo. Em maio de 1799, a charrua Magnânimo precisou de reparos solicitados pelo governador, e não teve o êxito esperado. Lançada ao mar, ela logo apresentou problemas e o governador Francisco de Sousa Coutinho, responsabilizando José Maria, o ameaçou publicamente. O intendente se declarou constrangido em sua autoridade. Em sua defesa, alegou a ausência de conhecimento sobre a causa dos problemas no momento do constrangimento, sendo, assim, injusto o julgamento. E que seguiu à risca as ordens do governador nos reparos da Magnânimo. E passou a responsabilizar a atitude pública do governador por acusações de oposição que passou a receber de membros da sociedade paraense.¹⁶⁸

Passado um ano do ocorrido, o governador escreve ao Secretário dos Negócios da Marinha e Ultramar para relatar as decisões do intendente naquele ano, entre elas, o abandono da casa do Arsenal, reclamando de moléstia e impropriedade dos aposentos da dita casa para seu restabelecimento, migrando para a casa de um negociante. Nesse mesmo período, foi efetivado como Chefe de Divisão, em que era graduado. Segundo o governador, a partir daí “nunca mais apareceu no Arsenal” e enviou uma carta anunciando que se havia se mudado para o Convento de Santo Antônio. O governador afirmava que “decorrendo mais de dois meses sendo chegada a minha notícia de que o dito Intendente nunca tivera na realidade outra moléstia mais que um catarral (...)”.¹⁶⁹

Com uma charrua e uma fragata por terminar, o governador relata ao Secretário de Estado a cautela com que transcorreu a negociação com o intendente, uma vez que alegou desprezo da governança. Tratou do risco real de causar impressão sinistra em público, pois o intendente havia conquistado intimidade com dois ou três indivíduos opositores do governador, segundo o qual pairava a “animosidade que me conservam pela razão de os ter privado da posse em que estavam de desfrutarem das Rendas Reais (...) e de ter feito exhibir avultadas somas que retinham, e queriam reter (...)”. Tentando mostrar-se alheio aos ressentimentos, determinou o pagamento do último quartel do ano de 1800,

¹⁶⁷ AHU/PA, Cx. 112, Doc. 8713, fól. 3.

¹⁶⁸ Pará, 27 de novembro de 1799. AHU/PA, Cx. 116, Doc. 8961.

¹⁶⁹ AHU/PA, Cx. 118, Doc. 9112.

que, segundo ele, o intendente teria recebido, para que ficasse pago o tempo que se recusou a servir. Revelou, ainda, ter sido procurado antes da dita moléstia, recebendo do intendente a proposta de “uma Alteração”, que foi prontamente negada, “em razão de ter sido despachado sem ela” e que havia servido muito mal. Concluía o governador afirmando sentir-se melhor, pois sem a presença do “estorvo” finalizaria a charrua e a fragata como era esperado por Sua Majestade “sem ficar lugar para sinistras impressões depois de minha ausência”.¹⁷⁰

José Maria de Medeiros escreve ao mesmo Secretário de Estado, assinando como Chefe de Divisão, também em novembro de 1800, para reafirmar a perseguição incompreensível do governador, que sofria em silêncio, desde a sua chegada ao Pará, a qual reputava uma “amargura natural no coração”, queixando-se de ter seus dois amigos professores intimados a responderem questões sobre sua moléstia, segundo ele, “impelidos pelo terror”. Acusou o despotismo memorável na história do Pará por ter seu ordenado suspenso por portaria no dia 20 de novembro de 1800, “nenhum crime se castiga com suspensão de ordenado”, responsabilizando-o pelo atraso da chegada de seu sucessor há mais de sete meses na Vila de Chaves, distante oito ou dez dias de Belém, havendo ali homens tão hábeis quanto ele. Salientando a sua graduação, afirmava possuir documentos comprovando o despotismo do governador, declarando que isso o fez sentir-se um verme naquela extremidade do Império, obrigado a “unir minha voz a dos queixosos e oprimidos (...) cujas intenções cheias de justiça, moderação, equidade (...)” e a razão pública, segundo ele, lhe ditavam o meio por onde seguir.¹⁷¹

José Maria não recebeu o ordenado. No entanto, continuou escrevendo, do Pará, para as autoridades cobrando os ordenados de 1800 até 1802, já no Reino.¹⁷² Em Portugal, consultando o Conselho do Almirantado, como oficial de alta patente na Marinha, solicitou os pagamentos, que eram realizados pela Junta da Fazenda. O conselho avaliou diversos documentos, incluindo o atestado de enfermidade, e mesmo ressaltando que não ouviu o governador, confirmou como procedente o requerimento de José Maria.¹⁷³

¹⁷⁰ *Ofício do [governador e capitão-general do Estado Pará e Rio Negro] D. Francisco [Maurício] de Sousa Coutinho, para o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a entrada do intendente da marinha, José Maria de Medeiros, no Convento de Santo Antônio da Cidade do Pará, alegando estar doente e incapaz de exercer suas funções, esperando ali a chegada de um sucessor. Pará, 27 de novembro de 1800. AHU/PA. Cx. 118, Doc. 9112.*

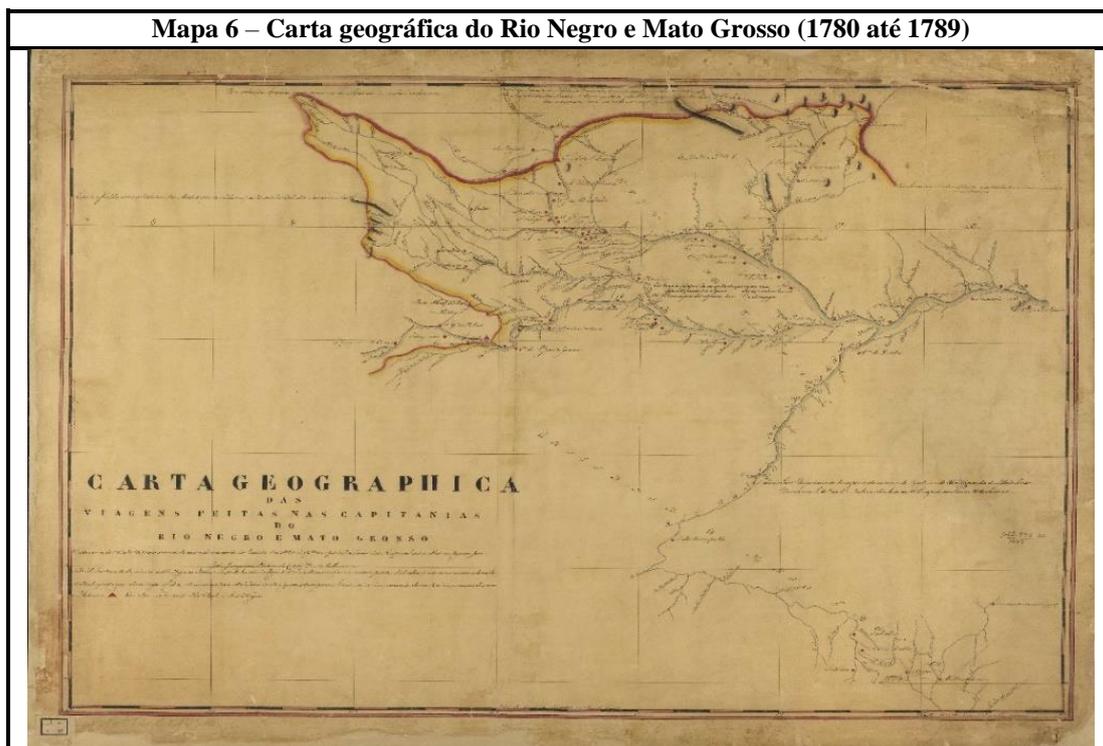
¹⁷¹ AHU/PA, Cx. 118, Doc. 9116.

¹⁷² AHU/PA, Cx. 120, Doc. 9261.

¹⁷³ AHU/PA, Cx. 122, Doc. 9372. Logo que tomou posse, em 1803, como governador do Pará, D. Marco de Noronha e Britto, 8º Conde dos Arcos, tomando conhecimento do caso, avisou que seu antecessor não informou nenhuma acusação pública contra José Maria ao Conselho do Almirantado, e assim avaliou como

Com largo conhecimento náutico e geográfico, seu sucessor, o Sargento-Mor José Joaquim Vitório da Costa, (ALMEIDA, 1964, p. 409) servia no corpo de engenheiros responsáveis pela demarcação do Pará desde 1780,¹⁷⁴ e foi provido pelo governador a Capitão de Fragata e intendente de marinha interino em 18 de dezembro de 1799, mesma data em que José Maria obteve a efetivação de sua patente.¹⁷⁵ Quase seis anos depois, foi provido a governador da Capitania de São José do Rio Negro, em 4 de fevereiro de 1806, quando deixa a intendência.¹⁷⁶

Mapa 6 – Carta geográfica do Rio Negro e Mato Grosso (1780 até 1789)



Fonte: COSTA, José Joaquim Vitório da. *Carta Geographica das viagens feitas nas capitancias do Rio Negro e Mato Grosso*: desde o anno de 1780 até 1789 para servirem de base a demarcação dos limites das ditas Capas a respeito dos dominios Hespanhoes a ella contiguas. BN, 18--] 1 mapa ms., col, desenho a nanquim, 62,4 x 76,7 cm. em f.68 x 80 cm. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart525845/cart525845.jpg>. Acesso em: 23 jan. 2020.

A excepcionalidade dessa trajetória se justifica por seu amplo conhecimento do território daquela capitania, e por ser ela situada em um dos extremos do Império, impondo aos candidatos uma formação acadêmica específica e uma dedicação aos

procedente o requerimento e o passou adiante, recomendando que Sua Alteza Real decidisse a respeito. *Ofício do governador 8º Conde dos Arcos...* Pará, 29 de setembro de 1803. AHU/PA, Cx. 127, Doc. 9749.
¹⁷⁴ Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart525845/cart525845.html>. Acesso em: 23 jan. 2020.

¹⁷⁵ AHMP, Livro de Mestre e Oficiais da Armada Portuguesa, fl. 17v.

¹⁷⁶ AHU/RNA, Cx. 18, Doc. 718.

serviços extraordinária na fronteira, pois era geralmente distantes da primeira nobreza. (MONTEIRO, 2005, p. 100-104) Demonstra, ainda, a probabilidade de ascendência hierárquica que o proeminente cargo de intendente reservaria na estrutura administrativa no Reino e na colônia, ocupando-se de setores fundamentais da economia (SUBTIL, 2005). José Vitório da Costa foi autor de dois importantes mapas para a região do Rio Negro e Mato Grosso (Mapa 6) e contribuiu para o conhecimento das vias hidrográficas e das fronteiras da América lusitana, merecendo atenção em estudo à parte.¹⁷⁷

Provido pelo governador, Joaquim Vitório foi intendente de marinha interino do Pará até que Alexandre de Sousa Malheiros de Meneses fosse provido a efetivo pela Coroa. Utilizando o mesmo decreto, a Coroa tornou o antigo intendente interino em governador da capitania vizinha, promoveu a Capitão-Tenente e nomeou Alexandre como o novo intendente de marinha do Pará, em 4 de fevereiro de 1806.¹⁷⁸ Alexandre Malheiros também teve sua trajetória como intendente do Pará apreciada pela Coroa, e mais tarde, uma vez concluída sua tarefa, quando já tinha a patente de Chefe de Divisão graduado, foi provido pela mesma a ocupar a Intendência da Marinha da rica capitania de Pernambuco no ano de 1818.¹⁷⁹ Permaneceu mais de dez anos no Pará como intendente de marinha, sendo ele aquele que chega ao termo do período eleito para este estudo.

¹⁷⁷ Mesmo no AHU – Projeto Resgate, referente ao Rio Negro, Amazonas (1723-1825) –uma única ocorrência foi encontrada.

¹⁷⁸ Aspirante de Guarda-Marinhas em 1793, foi promovido a Guarda-Marinhas em 16 de maio de 1796, completando os estudos passou a Segundo Tenente em 1797 e em 27 de julho de 1799 a Primeiro Tenente. Pela ocasião de Trípoli obteve cláusula de antiguidade que por Decreto de 23 de maio de 1800 ordenou-se que contasse. Declarado Capitão Tenente e Intendente da Marinha no Pará por Decreto de 4 de fevereiro de 1806, contando a cláusula de antiguidade. AHMP, Livro de Mestre e Oficiais da Armada Portuguesa, fl. 40; AHMP, Livro de Registo de Patentes de Capitães Tenentes, fól. 40; *Gazeta de Lisboa*, n. X, Segundo Suplemento, Sábado, 15 de março de 1806.

¹⁷⁹ *Decreto do Rei D. João VI nomeando para intendente da Marinha da capitania de Pernambuco ao Chefe de Divisão graduado, Alexandre de Sousa Malheiros, que tem exercido com zelo e inteligência, emprego semelhante na capitania do Pará.* Rio de Janeiro, 9 de maio de 1818. AHU/PE, Cx. 279, Doc. 18906.

Atipicamente, não deixou muitos registros de correspondências oficiais com a Coroa através do Conselho Ultramarino. Mas como membro do colegiado fazendário da capitania, a Junta da Fazenda, teve espaço em outros canais de comunicação e instrumentos de produção a serem avaliados, como os livros de receitas e despesas das capitanias, apreciados pelas contadorias da Coroa e pelo próprio Erário Régio.¹⁸⁰

Embora a audácia do primeiro intendente do Pará, José Maria de Medeiros, em relação ao Capitão-General e governador, encontrasse sustentação em distinções sociais de nobreza,¹⁸¹ os sucessores foram depois habilitados em altas patentes e observa-se, principalmente, que obtiveram progressões significativas na administração da América portuguesa, obedecendo a princípios das reformas da estrutura administrativa portuguesa do período, onde a predileção por agentes que possuíssem formação acadêmica e científica se destacava.

Pernambuco

Habilitado na Ordem de São Bento de Avis em 17 de janeiro de 1793,¹⁸² e graduado ao cargo mais próximo do almirantado (Chefe de Esquadra), Pedro Sheverim¹⁸³ foi provido a intendente de marinha de Pernambuco pelo mesmo decreto de 18 de outubro de 1797. Pedro iniciou-se na Armada na cidade do Porto, como Tenente de Mar, em 1763, migrando para Lisboa três anos depois, sendo provido a Capitão-Tenente em 15 de maio de 1766. Assim como o intendente paraense, também encerrou sua carreira na intendência ao ser efetivado em alta patente, porém, como Chefe de Esquadra (em dezembro de 1802).¹⁸⁴ Como a cidade do Porto, a Capitania de Pernambuco era

¹⁸⁰ Nesse caso, nos registros da “Contadoria Geral da África Ocidental, do Maranhão e das Comarcas do Território da Relação da Baía” presentes no Arquivo do Tribunal de Contas (Portugal) (Cf.: MOREIRA, Alzira Teixeira Leite. *Inventário do Fundo Geral do Erário Régio – Arquivo do Tribunal de Contas*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1977).

¹⁸¹ ANTT, Feitos Findos, Justificações de Nobreza, mç. 21, n. 20.

¹⁸² “Mandando lançar-se-lhe o Hábito, com 12\$000 réis de tença efetiva”. ANTT, Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de São Bento de Avis, Letra P, mç. 1, n. 20.

¹⁸³ Tanto em sua assinatura, como em registros de resenhas documentais, a grafia de seu nome consta como *Pedro Sheverin*, porém, em inúmeros documentos de arquivos portugueses encontra-se como *Pedro Severim*. No Arquivo Histórico Ultramarino, por exemplo, encontra-se registros de resenhas documentais com as duas grafias.

¹⁸⁴ AHMP, Livro Mestre do Corpo de Marinha, fól. 84; Livro Mestre de Oficiais da Armada Portuguesa, fól. 4.

construtora naval de grande porte, sendo por isso amplamente reconhecida por autoridades e negociantes lusitanos.¹⁸⁵

Desde o período inicial do reinado de D. José I, em especial a partir da implementação da Mesa de Inspeção nas principais praças da colônia, em 1751, as elites de Pernambuco se articularam para instrumentalizar espaços existentes nas estruturas de poder (Câmara Municipal, Direção da Companhia de Comércio em Recife e Mesa de Inspeção), para assim se defenderem da opressão fiscal e econômica imposta pela Companhia Geral de Comercio de Pernambuco e Paraíba, criada em 1759 para garantir o monopólio régio por 20 anos.¹⁸⁶ Essa experiência, como demonstrou George Felix, fez as elites de Pernambuco amargarem uma clima de pressão externa e recessão até 1780, quando a Companhia foi extinta no contexto da “Viradeira”.¹⁸⁷ A década assistiu ao aumento no fluxo de transações em seus portos. De 26 navios saídos em 1794, esse número subiu a partir de 1797, saltando para 55 no ano de 1799, e se estabilizando até o ano de 1807 numa média de 51,2, de forma que “o crescimento do número de navios que aportaram em Pernambuco é constante durante todo o último quartel do século XVIII e até o fim da primeira década do século XIX”. (MOREIRA, 2019, p. 98)

Tabela 8 – Exportações em réis das capitanias setentrionais				
<i>Anos</i>	<i>1798</i>	<i>1799</i>	<i>1800</i>	<i>1801</i>
<i>Capitanias</i>				
Pernambuco	1 689 624\$352	2 647 107\$100	2 269 786\$200	3 335 042\$515
Maranhão	844 545\$100	835 533\$473	1 956 043\$840	1 353 996\$640
Pará	381 320\$280	447 594\$843	628 494\$650	294 725\$183
Paraíba	-	126 400\$200	192 477\$800	-

Fonte: ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no Comércio Colonial*. São Paulo: Editora Ática, 1980.

Recife era uma praça de retomada econômica, como se vê na Tabela 8 acima, liberta da opressão da Companhia. Logo após Pedro Sheverim assumir o cargo, o governador e Capitão-General Thomaz José de Mello seria substituído por uma Junta

¹⁸⁵ Ainda no Reino, como capitão-tenente, abriu denúncias e processos contra o guarda-mor do tabaco da cidade de Lisboa, em 1783 (ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 60, n. 8, cx. 247), e contra negociantes.

¹⁸⁶ SOUZA, George Felix Cabral de. O rosto e a máscara: estratégias de oposição da Câmara do Recife à política pombalina. In: CONGRESSO INTERNACIONAL ESPAÇO ATLÂNTICO DE ANTIGO REGIME: PODERES E SOCIEDADES. *Actas...* Disponível em: <http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/george_cabral_souza.pdf>. Acesso em: 23 nov.2019.

¹⁸⁷ Nome dado pelos estudiosos ao período inicial que se seguiu a morte de D. José I e o afastamento do Marquês de Pombal. Ele revela uma expectativa por mudanças profundas em relação às políticas sociais e econômicas, porém, estudos recentes demonstram que há mais continuidade que mudanças na estrutura governamental do Império português após a morte de D. José.

Governativa, em 29 de dezembro de 1798, da qual Pedro se tornaria membro, presidida pelo bispo ilustrado recém-chegado a Recife, D. Azeredo Coutinho, composta também pelo Ouvidor-Geral. O bispo traria consigo obras importantes, como *Ensaio Econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias* e “defendia ao comércio exclusivo com a Metrópole”. (VERRI, 2006, p. 158) Não por acaso, a costa pernambucana estava infestada de uma “intermitente presença francesa”, obrigando a organização de comboios nas viagens, nem sempre suficientes para a segurança. A ameaça da influência das ideias liberais francesas era real, e orientações de alerta foram dadas à Junta Governativa. (BRAGA, 2014) Dessa forma, Pedro Sheverim encontrou uma situação inusitada, mas provavelmente esperada pela Coroa: um “motim” (*sic*) para impedir a sua atuação.

Alheios às práticas locais, ao exercer suas atividades o intendente encontrou “mil dissabores, mil contradições” naquele porto, e apresentando decorrências à Coroa, em dezembro de 1798, entregou nomes de cinco envolvidos no grupo que pretendia impedi-lo de atuar no porto, requerendo o direito de castigá-los ou de repreendê-los. Eram eles: José Faustino Nunes, José Joaquim Jorge Gonçalves, Daniel Eduardo Rodrigues Grijó, Antônio José Quaresma e João Crisóstomo da Fonseca.¹⁸⁸ Todos comerciantes ou senhores de engenho e negociantes daquela praça, que não só o teriam agredido verbalmente em público, como tornaram público um requerimento no qual buscaram acusá-lo de má-fé no exercício de sua autoridade. Quem eram eles?

José Faustino Nunes foi o administrador do contrato dos Dízimos Reais em 1795 e negociante de proeminente prestígio na praça pernambucana, e naquele ano remeteu a quantia de 14.166\$667 réis ao Erário Régio.¹⁸⁹ Proprietário de uma embarcação de travessia atlântica, o bergantim Aurora, construído em Porto de Pedras, localidade entre a atual Maceió e Recife, e pilotado para Lisboa em 10 de julho de 1799, conseguiu seu registro de bandeira lusitana. Todavia, nessa data o referido proprietário opositor do intendente já se encontrava falecido, e representado por seu piloto José Joaquim dos Santos, a certificou na ouvidoria da Alfândega de Lisboa como embarcação construída nos domínios portugueses e sem espaço para interesses estrangeiros.¹⁹⁰ Tanto os administradores dos bens, como o falecido proprietário foram declarados naturais do Reino.

¹⁸⁸ AHU/PE, Cx. 205, Doc. 13994.

¹⁸⁹ AHU/PE, Cx. 188, Doc. 13006.

¹⁹⁰ Já o fazia em nome dos administradores de seus bens: Antônio Fernandes da Silva Bastos e Antônio dos Santos Graça. AHU/BG/AV, Cx. 31. Doc. 2563.

José Joaquim Jorge Gonçalves foi um comerciante que atuava na praça de Recife na década de 1790, crescendo nela, sendo soldado do Regimento dos Nobres em 1797.¹⁹¹ Em 11 de maio de 1800, pediu ao rei D. João VI uma autorização para o porte de pistolas alegando necessidade de sua defesa pessoal, não apenas por sua propriedade distante da cidade, mas “principalmente por causa de seu negócio”.¹⁹² Em 1807, pegou atestado na Real Junta do Comércio de senhorio exclusivo do bergantim Sacramento, construído na capitania de Pernambuco,¹⁹³ e dele há notícias de duas viagens: uma em 1823 a Benguela, desembarcando em Pernambuco 242 pessoas capturadas;¹⁹⁴ e em 1830 a Luanda, em que desembarcou 342 pessoas igualmente capturadas.¹⁹⁵ A partir do final do século XVIII, os negócios como traficante de escravos cresceram vertiginosamente e José Joaquim se tornou senhorio de sete embarcações negreiras,¹⁹⁶ totalizando dez embarcações transatlânticas no início do século XIX,¹⁹⁷ com 17 viagens registradas à costa africana, que demonstram que manteve um ativo comércio de escravos na capitania, desembarcando aproximadamente 6.000 africanos em solo pernambucano (21:000\$000 réis aos cofres régios), sustentado especialmente por Benguela e Luanda, Cabinda em menor frequência, até o ano de 1830.¹⁹⁸

Daniel Eduardo Rodrigues Grijó era negociante mais assíduo na década de 1790, não só pela frequência de atividades comerciais, mas pelos atritos com as autoridades pernambucanas, rendendo-lhe confiscos,¹⁹⁹ por muitas dívidas que administrava também como procurador,²⁰⁰ e uma prisão por “conduta abominável” em

¹⁹¹ AHU/PE, Cx. 198, Doc. 13609.

¹⁹² AHU/PE, Cx. 216, Doc. 14630.

¹⁹³ Lisboa, 27 de junho de 1807. AHU/PE, Cx. 269, Doc. 17880.

¹⁹⁴ ELTIS et al. TSTD, viagem # 49796.

¹⁹⁵ Idem, TSTD, viagem # 1186.

¹⁹⁶ Bergantim Sacramento e Prazeres, bergantim Príncipe Real e Duque de Bragança, sumaca S. Antônio e S. Afra, bergantim Aventureiro da América, brigue Príncipe Real, bergantim S. Antônio da Aurora e o bergantim Aventureiro da Aurora (TSTD).

¹⁹⁷ Possuía mais três embarcações supostamente dedicadas, preferencialmente, ao comércio com Lisboa, a exemplo das sumacas Bom Sucesso (AHU/PE, Cx. 275, Doc. 18412), Imperador da América (AHU/PE, Cx. 276, Cx. 18481), Senhora da Mercês e Passos (AHU/PE, Cx. 278, Doc. 18716), todas construídas em Pernambuco.

¹⁹⁸ ELTIS et al. TSTD, viagens # 1186, # 155, # 40516, # 40626, # 40780, # 47023, # 47032, # 47110, # 47126, # 47135, # 47146, # 47157, # 47165, # 47166, # 47205, # 48607 e # 49796.

¹⁹⁹ AHU/PE, Cx. 179, Doc. 12515.

²⁰⁰ *Sentença cível em que são autores Daniel Eduardo Rodrigues Grijó e outros e réus os interessados em dois terços do navio "Princesa do Brasil"* [1793]. ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 21, n.º 2, cx. 21; *Autos cíveis de uma carta precatória de intimação de protesto em que é autor Daniel Eduardo Rodrigues Grijó e réu João de Deus Pires Ferreira* [1800]. ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 21, n.º 12, cx. 21; *Requerimento de Daniel Eduardo Rodrigues Grijó à rainha [D. Maria I] pedindo provisão para apelar em Tribunal competente, a sentença contra ele proferida na capitania de Pernambuco, acerca do confisco de uma das fazendas vindas do Reino*. Recife, 11 de janeiro de 1792. AHU/PE, Cx. 179, Doc. 12515.

1792.²⁰¹ O ouvidor, inimigo declarado, queixava-se de ele não merecer tratamento de negociante, mesmo reconhecendo suas posses, em que se destacava um pequeno número de escravos. Acontece que ele fez uma carta denúncia ao Tribunal do Santo Ofício citando o antecessor, Desembargador Antônio Xavier de Moraes, considerada caluniosa pelo ouvidor, que o mandou “prender [...] em cadeia da enxovia dessa vila, e deitar-lhe um pequeno ferro aos pés, poucas horas depois o mandei soltar”. Reafirmando não ser o motivo nem vingança, nem ódio, e sim uma lição pública aos caluniadores.²⁰²

Antônio José Quaresma morava em Olinda, era negociante da capitania de Pernambuco, casado com uma viúva de outro negociante, Manuel José Ribeiro. Ou seja, todos buscavam expandir negócios e aumentar lucros, e a Intendência da Marinha impunha dificuldades.

João Crisóstomo da Fonseca era um reconhecido senhor de engenho. Apesar de seus correligionários serem negociantes e comerciantes, alguns, como José Joaquim, também senhor de terras, ele era o proprietário de engenho do grupo, o Engenho Rosário em Sirinhaém, em 1787.²⁰³ Tonou-se Capitão do Regimento da Cavalaria Auxiliar na década de 1790,²⁰⁴ e no ano de 1798, quando seu grupo se manifestara contra o intendente colocado pela Coroa, disputou o provimento do governador para o posto de Tenente-Coronel no referido regimento com outro abastado senhor de engenho, Antônio Francisco Maciel Monteiro. Nele consta que seu pai foi um grande negociante pernambucano que “serviu de deputado na Companhia Geral extinta”, habilitado na Ordem de Cristo, corroborando a tradição de invocações das participações de antepassados na Restauração da Coroa e expulsão dos holandeses como um mecanismo de reivindicação de cargos públicos e militares. (MELLO, 2008, p. 89-124) Todavia, tinha contra si uma moléstia, a deficiência auditiva lhe impunha a necessidade de interagir aos gritos, um obstáculo aos seus interesses militares. Por se tratar de dois senhores de engenho em disputa,²⁰⁵ naquele momento seria preterido para o posto de Tenente-Coronel da Cavalaria, entretanto, a estrutura militar lhe permitiria solicitar outras aproximações à principal praça da

²⁰¹ AHU/PE, Cx. 179, Doc. 12544.

²⁰² AHU/PE, Cx. 179, Doc. 12544, fól. 5.

²⁰³ *Requerimento do senhor de engenho João Crisóstomo da Fonseca Silva, à rainha [D. Maria I] pedindo provisão para tombar e demarcar as terras de seu engenho Rosário em Sirinhaém.* Pernambuco, 26 de fevereiro de 1787. AHU/PE, Cx. 158, Doc. 11423.

²⁰⁴ AHU/PE, Cx. 175, Doc. 12272; Cx. 193, Doc. 13295.

²⁰⁵ *Ofício do [governador da capitania de Pernambuco] D. Tomás José de Melo, ao [secretário de Estado da marinha e ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho, informando seu parecer sobre o requerimento do capitão do Regimento de Cavalaria Auxiliar da vila de Sirinhaém, João Crisóstomo Fonseca e Silva, pedindo para ser provido para o posto de tenente-coronel no mesmo regimento.* Pernambuco, 20 de outubro de 1798. AHU/PE, Cx. 204, Doc. 13968.

capitania, onde grandes negócios eram fechados.²⁰⁶ Em 20 de maio de 1801, João Crisóstomo solicitou nova provisão para demarcação de mais um engenho, Engenho Santa Ana, também nos termos da Vila de Sirinhaém.²⁰⁷ Ainda se tornaria procurador do Senado da Vila de Recife a partir do ano de 1806 e,²⁰⁸ após 1808, se graduaria Tenente-Coronel no Reino.²⁰⁹

Esse grupo de homens reivindicou o reconhecimento de seu papel como negociantes e questionou os excessos das autoridades metropolitanas, seu intuito era criar um fato político e abalar moralmente a autoridade do intendente de marinha, ou, ao menos, tornar sem efeito suas imposições nas negociações em questão. Na realidade, a sociedade pernambucana era esmagada pelas imposições políticas e econômicas de Lisboa, como demonstraria o evento dos Irmãos Suassunas (1801). A estratégia foi a mesma adotada por Daniel Grijó com o Ouvidor em situação anterior. E não foi sem efeito, pois o Ouvidor membro da Junta Governativa, o Desembargador Pereira da Cunha, foi substituído (por José Joaquim Nabuco), sugerindo o entendimento de que a possibilidade do mero início de desgaste de um agente régio guardaria em si a probabilidade de ganho político.

O Secretário de Estado da Marinha e Negócios Ultramarinos, D. Rodrigo, respondeu reforçando a atuação da Intendência da Marinha e, por aviso de 11 de abril de 1799, determinou ao governador de Pernambuco a punição ao grupo de negociantes opositores da nova repartição pernambucana. À época, José Faustino Nunes já havia falecido e Florêncio José Fernandes, outro membro do grupo citado pelo secretário (de vínculos com a Vila de Santo Antônio de Sá no Rio de Janeiro),²¹⁰ havia se mudado para terras angolanas.²¹¹ O Estado português determinou que três deles – José Joaquim Jorge, Antônio Quaresma e Daniel Grijó – comparecessem na sede do governo onde D. Azeredo Coutinho os aguardava para a advertência “de excesso com que tinham requerido contra ao Intendente em desabono de sua reputação e autoridade e que ficassem entendidos que serão castigados se não se contivessem”.²¹² Senhores de engenho ou ricos contratadores não seriam penalizados com o sermão, sendo os três castigados dedicados ao comércio e

²⁰⁶ *Requerimento do capitão do Regimento de Milícias de Sirinhaém, João Crisóstomo da Fonseca e Silva, ao Príncipe Regente [D. João] pedindo para ser proposto no posto de capitão-mor agregado da Vila de Santo Antônio do Recife*. Pernambuco, 9 de dezembro de 1806. AHU/PE, Cx. 264, Doc. 17685.

²⁰⁷ AHU/PE, Cx. 226, Doc. 15298.

²⁰⁸ AHU/PE, Cx. 261, Doc. 17524.

²⁰⁹ AHU/PE, Cx. 272, Doc. 18175.

²¹⁰ AHU/RJ/AV, Cx. 237, Doc. 16192.

²¹¹ AHU/PE, Cx. 211, Doc. 14333.

²¹² AHU/PE, Cx. 211, Doc. 14333.

negócios e também ao tráfico de escravos. A Coroa considerou esse arbítrio moderado e por isso a advertência na sede do governo seria satisfatória para aplacar o “orgulho” do grupo, com uma especial preocupação: “sem preparar-lhes ruína”, pois o traficante de escravos Joaquim Jorge, apontado como principal, e o comerciante Daniel Grijó eram homens que estavam “longe de se obrigarem de semelhante docilidade e brandura”.²¹³

Pedro Sheverim foi denunciado por aumento de impostos e de cobranças indevidas através do requerimento do grupo pernambucano. Acusado de cobrar do grupo a vultosa soma de 1:290\$480 réis pela entrada e saída de embarcações, segundo o intendente, a razão da calúnia “está no aperto que lhes faço nas visitas, para que tragam os seus barcos bem preparados”, e que o “caso não está nos 4\$500 que já pagam pelos despachos”, que buscou comprovar com atestados do Patrão-Mor da Barra. Os intendentes inspecionavam as embarcações para a garantia da boa navegabilidade de tripulações e cargas, sobretudo para fiscalizá-las, aumentando os custos das operações nas praças coloniais e o rigor nas cobranças de impostos, encarecendo as viagens. Pedro ainda os classificou como negociantes menores, dependentes da praça de Lisboa, pois “não há um que negocie de conta própria (...)”. As contas de dois desses comerciantes foram anexadas ao ofício enviado ao Secretário de Estado para comprovação dos valores citados na acusação.²¹⁴ Sugere que são miseráveis os queixosos da suposta extorsão e que por isso não são dignos de se queixarem.

No referido requerimento encontra-se a situação pivô do protesto. O frete da sumaca Segredo, vinda do Maranhão, teve metade do frete pago e a outra metade, a receber na entrega. O fretador encontrou obstáculos em sua rota, arribando em porto próximo e teve despesas extras, chegando por terra, e as cobrou do mestre da sumaca. O mestre, por sua vez, entendeu que não deveria pagar e convidou o intendente Pedro Sheverim para respaldá-lo por meio da Lei de Fretes. Nesse momento, foi surpreendido com a decisão desfavorável do intendente. O mestre, então, “recorreu aos termos judiciais fazendo por no Depósito Geral a Caixa” da embarcação, recusando-se a pagar as taxas. O intendente, percebendo o desacato, decretou sua prisão. O mestre fugiu do local evitando a prisão, cuidou de se asilar “privado de sua liberdade”, deixando sua embarcação em desamparo. Os negociantes reclamaram no requerimento que os negócios feitos no foro

²¹³ AHU/PE, Cx. 211, Doc. 14333, fól. 2.

²¹⁴ *Ofício do [intendente da Marinha da capitania de Pernambuco] Pedro Severim, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre sua inocência nas acusações feitas pelos comerciantes daquela praça, em que o acusam de cobrar emolumentos a mais.* Recife, 26 de outubro de 1799. AHU/PE, Cx. 211, Doc. 14336.

contencioso, com amparo dos magistrados familiarizados com aquela praça, eram irretocáveis e o intendente não deveria intrometer-se. Declararam confiar na justiça de Sua Majestade e agora estavam assombrados, “pois faltava vir um Intendente que calculando aos pés das Leis de Sua Majestade” fosse “o abrigo e o escudo de seus fiéis Vassalos”, e observasse que

(...) o Alvará de Regimento não lhe dá jurisdição alguma sobre as embarcações da Praça, mais que para a visita da Lista de água e do alistamento da gente do mar, e não mais, tendo reservado o demais a imediata jurisdição dos seus Magistrados, que Vossa Excelência ordene, decisivamente, aquele Intendente se contenha nos limites, que lhes são prescritos pelo Legislador no Regimento que lhe foi dado, não passando a estender a sua limitada jurisdição a mais do conteúdo em seu dito Regimento, deixando de vexar o Suplicante visto estar o seu negócio afeito a competente jurisdição do Magistrado (...) ²¹⁵

Não reconheceram e pediram o impedimento da autoridade investida ao intendente. Eram claros os sinais de agonia na sociedade pernambucana, decorrentes da política metropolitana de aumento do controle sobre a vida dos colonos, que criavam formas de reação e defesa de seus interesses, em um domínio em que mutação econômica foi presente em todo o século XVIII, especialmente após a crise aurífera. Autoridades metropolitanas criavam, então, o que Falcon classificou como a “contradição tradicional”, marcada pela “escassez de meios em comparação com a ambição dos fins”. (FALCON, 2000, p. 154)

Se no caso do Maranhão, onde houve aumento real no imposto da farinha e do arroz, a situação tornou-se insalubre para o intendente daquela capitania, o mesmo não aconteceria em Recife. Sem conseguir derrubá-lo, não levaram um perigo imediato ao exercício dele na Junta Governativa, apesar de seus insucessos setoriais. Os intendentess respondiam por uma nova normatização do exercício financeiro, auxiliando na cobrança dos direitos régios. As vistorias para prevenção da fome, dos incêndios e avarias, e de condições de insalubridade da tripulação, marinhagem e carga, estavam entre as funções que escondiam os reais sentidos fiscais da atuação intencional. O referido “motim” ocorrido no contexto do alarme à presença francesa no mar de Pernambuco, e da influência de suas ideias republicanas, era encarado como uma única circunstância de potencial risco ao poder, por isso, e pela ausência de elementos revolucionários na acusação dos negociantes e senhores de engenho pernambucanos, o “motim” não foi à frente, não passando de um protesto.

²¹⁵ AHU/PE, Cx. 205, Doc. 13994, fól. 4 (Cópia).

Desde as orientações pombalinas que a Coroa buscou promover e fortalecer uma categoria mercantil, privilegiando-a no Reino, almejando a garantia de qualidade e maior aceitação de suas mercadorias, pois seu arcabouço econômico sustentava-se, sobretudo, nas arrecadações dos domínios ultramarinos, (TOMAZ, 1978, p. 356) aperfeiçoando os instrumentos fiscais e administrativos com a crise desencadeada na década de 1760. (NOVAIS, 1989) Na segunda metade do século XVIII, o crescimento da circulação de mercadorias variadas nos portos da colônia criava a necessidade de novos instrumentos fiscalizadores garantidores da condição colonial nas capitanias, ligando-as a Lisboa, operando uma descentralização na colônia a partir da criação de instituições, cargos e ofícios. Dessa forma, aumentava-se o controle da metrópole sobre agentes da administração e beneficiava-se a relativa autonomia das autoridades coloniais entre si, favorecendo alguma centralização de operações no interior das capitanias. (FALCON, 2000, p. 161)

Na tentativa de difundir a notícia de que Pedro Sheverin estaria “arbitrando emolumentos” para entrada e saída de navios a sua satisfação, esse grupo de negociantes sinalizou uma crítica à centralização de práticas portuárias nas mãos do intendente e de um *modus operandi* portuário que padecia com as reformas implementadas na capitania, compreendendo que estas beneficiavam o Erário Régio, mas eram economicamente desvantajosas até para os produtores de açúcar.

Afinal de contas, as políticas pombalinas impuseram aos senhores de embarcações transoceânicas mais rigor em procedimentos portuários e fiscais, desde a criação da Junta do Comércio no Reino (1755), passando pela criação das Mesas de Inspeções (1751), (novais, 2016, p. 152-162) das Juntas da Fazenda nas capitanias e, mais tarde, das intendências da Marinha nos portos do ultramar.²¹⁶ O final do século XVIII é marcado pelos esforços de aumento do controle metropolitano nos portos da colônia.

Pedro Sheverim reduziu a autonomia dos negociantes e comerciantes da praça do Recife, da estrutura judicial local e, através do controle das unidades de cortes de madeiras de construção, atingiu a camada produtora.²¹⁷ Suas vistorias nos navios²¹⁸ e no

²¹⁶ *Carta do intendente da Marinha, capitão do porto e guarda-mor do lastro, Pedro Severim, ao Príncipe Regente [D. João], sobre sua ordem para José Fernandes da Cunha, comerciante da praça do Recife, fazer a limpeza dos ancoradouros e a recuperação dos ferros perdidos no lameirão do porto de Pernambuco.* Recife, 8 de abril de 1800. AHU/PE, Cx. 215, Doc. 14581.

²¹⁷ *Carta do [intendente da Marinha da capitania do Pernambuco] Pedro Severim ao príncipe regente [D. João] sobre o envio das madeiras de construção e a relação do que se precisa para o socorro da fragata Colombo.* Recife, 15 de novembro de 1799. AHU/PE, Cx. 211, Doc. 14378.

²¹⁸ *Ofício (1ª via) da [Junta Governativa da capitania de Pernambuco] ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o termo de vistoria feito pelo intendente da Marinha do*

complexo da estrutura portuária²¹⁹ geraram observações e recomendações desagradáveis para alguns grupos pertencentes a esses segmentos,²²⁰ que se declaravam oprimidos.

Uma devassa foi aberta pelo intendente, a pedido da Junta Governativa, e seu objeto, um comboio chegado em 15 de agosto de 1798, era suspeito de exceder o número permitido de carpinteiros e calafates por navio. Depois de uma longa investigação envolvendo todas as embarcações do comboio, que incluía a galera Minerva,²²¹ declararam que havia um carpinteiro a mais, informando a Coroa que estava atuando em terra e seria remetido na primeira oportunidade.²²² Difícil saber quantos ficaram atuando na colônia, se apenas o que foi identificado, mas, certamente, a devassa contribuiu para a impopularidade da Junta Governativa, (BRAGA, 2014) sobretudo por ser o último quartel do século XVIII um período de intensa produção naval na colônia americana, de aumento das exportações, representando um atrativo aos mencionados profissionais que aqui prestavam serviços não só aos engenhos, mas, também, aos fabricantes particulares de embarcações de grande calado.²²³

Pedro Sheverim atuou durante o período de 1797 a 1802, período da Junta Governativa, e, fortuitamente, a respondeu pela presidência da Mesa de Inspeção, como em carta enviada ao Secretário da Marinha e Ultramar, em 30 de setembro de 1800.²²⁴ Fez observações sobre a limpeza do porto e de uma estrutura de ferros para as amarras

porto da capitania de Pernambuco [Pedro Severim], nos navios Rebusto e no brigue Ligeiro. Recife, 9 de abril de 1800. AHU/PE, Cx. 216, Doc. 14596; Carta do [intendente da Marinha e presidente da Mesa de Inspeção] Pedro Severim, ao príncipe regente [D. João] sobre o termo de vistoria feito a bordo do Correio Marítimo Príncipe Real, justificando consertos feitos no porto do Recife. AHU/PE, Cx. 220, Doc. 14874.

²¹⁹ *Ofício do intendente da Marinha da capitania de Pernambuco, Pedro Severim, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho], sobre a necessidade de se voltar a pagar os emolumentos aos oficiais desta Intendência. Pernambuco, 25 de fevereiro de 1801. AHU/PE, Cx. 224, Doc. 15161.*

²²⁰ Na área da construção e vistorias tinha como subalternos especialistas como o mestre Calafate Simão Azevedo dos Santos e o Mestre Construtor Gonçalo José das Neves; como meirinho dos Armazéns, José Pedro Farias, e como patrão-mor da Barra, Bento Francisco Torres, que desde 1789 exercia e requeria a propriedade do ofício, que havia sido de seu sogro. AHU/PE, Cx. 170, Doc. 11973.

²²¹ Segundo Godoy (2007, p 334), Pierre Verger identificou uma galera denominada Minerva pertencente a J. V. Moreira, da Bahia.

²²² *Ofício (1ª via) da [Junta Governativa da capitania de Pernambuco] ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a devassa feita pelo intendente da Marinha [Pedro Severim], a respeito dos carpinteiros e calafates vindos de Navios da Corte. Recife, 18 de janeiro de 1800. AHU/PE, Cx. 213, Doc. 14488.*

²²³ AHTC/FER, L. 4218, 4219 e 4220; ANTT, Casa da Índia, Alfândega de Lisboa, L. 1855, 1856, 1857 e 1858; ANTT, Junta do Comércio (1755-1834), Secretaria, Navegação, Termos de qualificação dos navios (1779-1834), PT/TT/JC/A-D/15.

²²⁴ *Carta do [intendente da Marinha e presidente da Mesa de Inspeção] Pedro Severim ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o pedido de alguns oficiais da Intendência da Marinha para usarem farda que os identifique no seu serviço dentro da dita repartição. Pernambuco, 30 de setembro de 1800. AHU/PE, Cx. 220, Doc. 14865.*

dos navios,²²⁵ emitiu pareceres e esboços sobre um sistema de conservação da zona portuária,²²⁶ solicitou materiais para reparos e socorros de embarcações,²²⁷ bem como coordenou a exploração das madeiras de construção para a construção naval e envio de remessas para o Reino. Solicitou que sua equipe de trabalho tivesse um fardamento específico, a que se atribui a sua posição na Junta Governativa, por ter sido o único na América a fazer tal solicitação.²²⁸ Pedro Sheverim teve um exercício permeado por conflitos com as elites locais, mas também com escrivães, e pensou o porto sobre aspectos variados, constituindo plantas e pareceres.²²⁹

Dentro dessa perspectiva, destacaram-se dois outros episódios de Pedro Sheverim alusivos às relações com as elites coloniais. O primeiro, o seu pedido para efetivação no posto de Chefe de Esquadra, em outubro de 1802, para o qual era graduado.²³⁰ O segundo, a ordem que recebeu, em 1802, portanto tardia, para inventariar a Vedoria do Exército e fazer o almoxarife lançar em receita dos Armazéns.²³¹

Ao completar três anos em Pernambuco, em 22 de outubro de 1802, Pedro Sheverim escreve ao Visconde de Anadia, atual Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, solicitando sua efetivação, e justifica com sua atuação na América.²³² Algumas dificuldades facultadas à falta de tempo do Secretário da Marinha antecessor, D. Rodrigo

²²⁵ *Ofício da Junta Governativa da capitania de Pernambuco ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] Rodrigo de Sousa Coutinho, informando seu parecer a respeito da necessidade apontada pelo intendente da Marinha, Pedro Severim, de limpeza do porto de Pernambuco e da recolocação dos ferros para amarras dos navios.* Pernambuco, 05 de novembro de 1800. AHU/PE, Cx. 221, Doc. 14945.

²²⁶ *Ofício (1ª via) da Junta Governativa da capitania de Pernambuco ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] Rodrigo de Sousa Coutinho informando seu parecer acerca do ofício do intendente da Marinha da capitania de Pernambuco [Pedro Severim] que aponta a necessidade de se estabelecer um sistema para conservar o porto da capitania e evitar que ele se deteriore.* Pernambuco, 05 de novembro de 1800. AHU/PE, Cx. 221, Doc. 14946.

²²⁷ AHU/PE, Cx. 224, Doc. 15055.

²²⁸ *Ofício do intendente (...) para seus oficiais usarem farda que os identifique no serviço da repartição.* Recife, 30 de setembro de 1800. AHU/PE, Cx. 220, Doc. 14875.

²²⁹ *Ofício do intendente da Marinha da capitania de Pernambuco, Pedro Severim, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o envio na galera Elisa, da planta para o novo Arsenal a ser construído no porto do Recife.* Recife, 15 de julho de 1800. AHU/PE, Cx. 218, Doc. 14766.

²³⁰ AHU/PE, Cx. 229, Doc. 15490.

²³¹ AHU/PE, Cx. 232, Doc. 15636.

²³² Ele iniciou o primeiro inventário dos materiais da Coroa logo após sua chegada, ainda em 1798, registrando muitos lotes de madeiras já armazenadas, tanto da Paraíba quanto de Alagoas, e recebeu do governador a incumbência de construir um bergantim, cuja aparelhagem já solicitava também para reparos em naus de 120, 84 e 74 peças, e alertava: “porém, Senhora, aqueles homens que não tiveram os primeiros princípios da Arquitetura Naval não se sabem entender com os ditos Planos, pelo que quase tudo vai cortado a olho, como eles mesmos confiam, e pôr formas, ainda que as houvesse, seria um imenso trabalho, pelo que aqui é que deve haver as ditas formas para irem as Madeiras Gravadas, e com seu legítimo nome.” Pernambuco, 13 de dezembro de 1798. AHMP, Intendência da Marinha de Pernambuco, cx. 363-7..

de Sousa Coutinho²³³ “sem que se desse mais que umas instruções” para a criação da contadoria da repartição, sem um regimento para a vastidão de formalidades necessárias, “que todas deviam seguir o que se pratica na Cidade da Bahia, onde aquela Intendência se acha criada a mais de 30 anos”.²³⁴ Desse modo, consultou o intendente da Bahia e, segundo ele, fez uma “nova Intendência”, ou seja, indo além do Almojarifado dos Armazéns, melhorando o domínio sobre as contas da Real Fazenda e construindo planos para a melhorias estruturais na zona portuária com maior zelo. Pois, através da consulta,

(...) para que me remetesse todas as instruções que faltaram, eu as recebi e as tenho posto em prática de forma que esta nova Intendência se acha estabelecida com grande benefício e interesse da Fazenda Real e sua escrituração a mais clara, e a Fazenda do Mesmo Senhor em perfeita arrecadação.²³⁵

Dessa forma, “a minha súplica será infalivelmente atendida”, afirmava. E tentou argumentar, sem citar nenhuma outra intendência, que as dificuldades das criações das intencências, em 1797, careciam de instruções especiais, mas, em seu caso foram sanadas através da interação com a Bahia.²³⁶ Vale lembrar que havia intensa pressão régia sobre a Junta Governativa de Pedro, que angariava impopularidade acumulando queixas. (Braga, 2014) Havia também significativa diferença da estrutura governativa e de arrecadação da Real Fazenda entre essas praças estampadas nos números das exportações para o Reino.²³⁷

O segundo caso, o episódio do inventário tardio dos gêneros da Vedoria do Exército, credita-se ao exercício da Junta Governativa. Ela teve início, como referido, em 29 de dezembro 1798, após a posse de Pedro como intendente, encerrando-se em 24 de maio de 1804.²³⁸ Sua governança era majoritariamente exercida pelos outros dois membros, o bispo D. Azeredo Coutinho e o Ouvidor-Geral da Capitania de Pernambuco,

²³³ No contexto das revoluções e independências a partir do final do século XVIII, alguns intendentes de marinha lusitanos reclamaram de dificuldades de comunicação com o Secretário de Marinha e Ultramar, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, por vezes comprometendo atendimentos a pareceres e planos de melhoramentos de métodos e de patrimônio, tanto portuário como militar (porto, forte, arsenal e armazéns).

²³⁴ AHU/PE, Cx. 229, Doc. 15490.

²³⁵ AHU/PE, Cx. 229, Doc. 15490.

²³⁶ O referido Intendente da Marinha na Bahia, José Perné, esteve na Bahia antes de sua nomeação, caso que não ocorreu com nenhum outro de provimento régio a partir de 1797. A maioria dos intendentes pisaram em suas capitanias pela primeira vez no ato de posse. Perné chegou a trazer uma equipe de iniciados para trabalharem em áreas de abrangência da Intendência da Marinha da Bahia.

²³⁷ Em 1802, as exportações de Pernambuco representaram 2 295 841\$800 réis, enquanto as da Bahia, 2 619 791\$581 réis. Diferença de 323 949\$781 réis (ARRUDA, op. cit., 1980, p. 202, 222 (Tabela 22 e 24)).

²³⁸ BRAGA, op. cit.; BARBOSA, Virgínia. Governadores e Presidentes da Província de Pernambuco. In: *Compilação e Organização Bibliotecária da Fundação Joaquim Nabuco*. s/d. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/images/stories/pdf/gov_e_pres_colonia.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2020.

José Joaquim Nabuco de Araújo.²³⁹ Sendo o elo mais fraco na tradição do exercício do poder público, não lhe concederam acesso pleno à Vedoria do Exército e os Armazéns a ela competentes (Munições e Mantimentos): “(...) a Portaria que eu recebi (...) ela não me dá mando algum sobre os Armazéns, o que é incompatível tanto com a razão, como com o que determina o mencionado alvará [3 de março de 1770]”.²⁴⁰

O bispo e o ouvidor figuravam como “presidentes” nas portarias da Junta. As limitações que encontrou para atuar na Junta da Fazenda compuseram um fato que o destacou, solicitando a reparação do que classificou como “incompatibilidade”.²⁴¹ Seria, assim, “infalivelmente” atendido pela Coroa na efetivação como Chefe de Esquadra, em 17 de dezembro de 1802, e logo a seguir, em 31 de dezembro, encerrou o exercício como intendente de marinha.²⁴²

A “conjuntura crítica” do Atlântico Sul na virada do século XVIII em Pernambuco encontrava a delicada ocasião da governança exercida por autoridades distintas que, por vezes, disputavam entre si a primazia: um bispo, um ouvidor e um intendente de marinha. Mas três autoridades vigiando-se mutuamente encerrava uma situação, em tese, ideal para a metrópole, que já tinha assistido à Guerra dos Mascates (1710) e a Conspiração dos Suassunas (Olinda, 1801), evidenciando a presença das ideias francesas na capitania. (BRAGA, 2014)

O seu sucessor teve atuação diferente em relação aos interesses régios, alcançando o fim da Junta Governativa (1804) e com duas patentes a menos. Cândido José de Siqueira foi provido a Capitão de Mar e Guerra em 2 de janeiro de 1802 e nomeado a intendente de marinha de Pernambuco.²⁴³ Pediu para seu filho acompanhá-lo na capitania e promovê-lo.²⁴⁴ Contudo, reconhecia-se nos ofícios à Coroa como intendente da Junta. Mas de quando assumiu até 3 de julho de 1807,²⁴⁵ a documentação encontrada restringe-se a três

²³⁹ *Ofício do intendente da Marinha da capitania de Pernambuco, Pedro Severim, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Soto Maior] sobre a ordem da Junta da Real Fazenda da capitania de Pernambuco para inventariar gêneros pertencentes a Vedoria do Exército e os fizesse lançar em receita ao almoxarife.* Recife, 1 de fevereiro de 1802. AHU/PE, Cx. 232, Doc. 15636.

²⁴⁰ AHU/PE, Cx. 232, Doc. 15636.

²⁴¹ AHU/PE, Cx. 232, Doc. 15636.

²⁴² AHMP, Livro Mestre de Oficiais da Armada Portuguesa, fól. 04.

²⁴³ AHMP, Livro Mestre de Oficiais da Armada Portuguesa.

²⁴⁴ *Requerimento do intendente da junta da Fazenda, Cândido José Siqueira, ao [secretário de estado da Marinha e ultramar, Visconde de Anadia, José Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Soto Maior], pedindo a deliberação pelo Conselho Ultramarino da nomeação de seu filho Manoel Siqueira, como segundo tenente de Mar, a fim de lhe acompanhar na dita Intendência.* Pernambuco, 13 de maio de 1802. AHU/PE, Cx. 234, Doc. 15781.

²⁴⁵ Data da última correspondência de Cândido José Siqueira no AHU/PE.

temas: envios de espécimes tropicais para o Jardim d’Ajuda, envio de madeiras e interesses familiares. Os envios de espécimes vegetais e animais eram sempre dirigidos ao Presidente do Erário Régio,²⁴⁶ e não mais ao Secretário de Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, o qual recebia as solicitações referentes aos seu filho e sua esposa,²⁴⁷ ou as habituais remessas de madeiras.²⁴⁸ Nenhuma delas aborda procedimentos característicos da intendência que impusessem desconforto às elites pernambucanas.

4.2 Intendências de marinha meridionais e elites locais

Nesse tópico o capítulo se ocupa das criações das intendências de marinha nas capitânicas meridionais em Rio de Janeiro, São Paulo (Santos), Ilha de Santa Catarina e Rio Grande de São Pedro; de como reagiram à intervenção em suas estruturas administrativas, representadas nas intendências de Marinha e Armazéns Reais.

Rio de Janeiro

Alguns homens letrados na América portuguesa atraíam-se pelos discursos libertários e emancipacionistas, e as Sociedades Literárias os agremiavam, como no Rio de Janeiro, onde suscitaram temas revolucionários como republicanismo e a liberdade de pensamento, passando da clandestinidade a uma ameaça real com o movimento de inspiração separatista da Conjuração Carioca de 1794. Junto com outros movimentos de mesma natureza, como a Conjuração Mineira (1789) e a Conjuração Baiana (1798), as conjurações fizeram da década de 1790 uma melindrosa época para autoridades régias.

Os governadores do Rio de Janeiro vinham conquistando espaço político no Império desde o final do século XVII, quando a Coroa ampliava seus poderes, “determinando que proovessem os postos de oficiais da milícia e das Ordenanças, tornando-os sob esse aspecto, independentes do governo-geral da Bahia”. Formando o que Fernanda Bicalho denominou de o “tripé Rio de Janeiro-Minas-Colônia do Sacramento”, quando, em 1698, o monarca desligou São Paulo da Bahia, entregando-a

²⁴⁶ Em raras exceções, relata envio de caixotes de salitre. Cf.: AHU/PE, Cx. 242, Doc. 16235; Cx. 244, Doc. 16356, 16357; Cx. 246, Doc. 16511; Cx. 251, Doc. 16816.

²⁴⁷ AHU/PE, Cx. 246, Doc. 16481; Cx. 251, Doc. 16841; Cx. 258, Doc. 17307. Em uma rara exceção, relata a repreensão a um corriqueiro crime de desordem a bordo da charrua Princesa Real em março de 1806. AHU/PE, Cx. 259, 17396.

²⁴⁸ Chamou a nossa atenção um ofício que trata de remessas de madeira, por conter uma listagem de inúmeras tipologias de peças navais enviadas ao Reino (AHU/PE, Cx. 265, Doc. 17746), também um outro tratando da escassez da madeira de construção. AHU/PE, Cx. 265, Doc. 17750.

ao controle do Rio de Janeiro, e fazendo o mesmo com a jurisdição da Colônia do Sacramento. (BICALHO, 2003, p. 316-317)

O papel fundamental do porto carioca na segunda metade do século XVIII era incontestável, seja pela vizinhança com os espanhóis, ou com as Minas Gerais. (BICALHO, 2003, p. 84-85) Entretanto, obrigações com as atividades comerciais e militares após a transferência da capital da colônia o mantiveram como um consumidor de alguns serviços específicos, dentre eles, da construção náutica de longo curso, mais presente em outras capitanias produtoras. O Rio de Janeiro não se destacava em volume de produção neste setor na segunda metade do século XVIII,²⁴⁹ e o problema com a falta da mão de obra parecia arrastar-se desde o final do século XVII, (MAURO, 1997, v. 1, p. 74-75) quando a implantação de repartições como intendências de marinha era sequer aventada.

O primeiro intendente de marinha do Rio de Janeiro foi José Caetano de Lima. Nascido em Lisboa, foi habilitado na Ordem de São Bento de Avis pelo alvará de 16 de dezembro de 1790, com 12\$000 réis de tença efetiva, declarado nobre oriundo da família de Lima, pela parte paterna. Seu pai, José de Araújo Lima, foi capitão-mor na mesma cidade e seu avô, João de Araújo Lima, era natural de Montalegre, Comarca de Chaves, no extremo norte de Portugal.²⁵⁰ Sua carreira militar iniciou-se em 1755, como soldado no “Primeiro Regimento d’Armada”, e, em 30 de agosto de 1784, chegou a Capitão de Mar e Guerra. Nove anos depois chegaria a Chefe de Divisão (10/09/1795) e foi graduado em Chefe de Esquadra pelo mesmo decreto que o fez intendente de marinha, em 18 de outubro de 1797. José Caetano foi empossado em 3 de agosto de 1798 como intendente de marinha e deputado da Junta da Fazenda no Rio de Janeiro e efetivado como Chefe de Esquadra em 17 de dezembro de 1802, sem, porém, abandonar o cargo de intendente,²⁵¹ onde permaneceria até a sua morte, em 1821, quando Portugal nomearia seu primeiro sucessor.²⁵²

Como ocorrera em Pernambuco, as ocorrências envolvendo comerciantes de escravos o ocuparam bastante. Começou quando José Caetano fez um inventário de escravos dos engenhos aptos às atividades de carpintaria e calafate, em 1799, incluindo a

²⁴⁹ ANTT/ JC, mç 24, cx. 79, 80, 81 e 82. Assunto abordado anteriormente (As Bases Legislativas da Intendência da Marinha na colônia).

²⁵⁰ ANTT, Feitos Findos, Justificações de Nobreza, mç. 19, n. 6.

²⁵¹ AHMP, Livro de Registro de Patentes de Chefes de Esquadra (1797-1821), fól. 3v.

²⁵² AHU/RJ/AV, Cx. 288, Doc. 20399.

Fazenda Santa Cruz.²⁵³ Nele evidenciou vastos bosques em serras inacessíveis e belas matas às margens dos rios como o Piraí, “que tem de sete a oito palmos de água, e só é própria a passagem de Lanchas, as quais não podem carregar mais de 20 a 22 caixas de açúcar,” ou o Gandu, que apesar da longa extensão e bons bosques, também não tinha boa navegabilidade, comprometendo a oferta local de madeiras de construção naval, pois o frete seria de altíssimo custo. Uma conjuntura mencionada por alguns historiadores, como Maria Nizza da Silva em estudo recente. (2017, p. 59-62)

Depois de vistoriar mais quatro engenhos além do da dita fazenda,²⁵⁴ e se encontrar com autoridades militares em cada um deles, o intendente concluiu que, ao menos naquele momento, não retiraria homens para o trabalho em carpintaria e calafetagem de que tanto necessitavam a marinha mercante e de guerra. Justificou com os altos números de inválidos, idosos, crianças e mulheres.²⁵⁵ Mas não desistiu, continuou enviando mais informações sobre fazendas inventariadas.²⁵⁶

As intendências de marinha cobravam, como vimos, os emolumentos dos escravos desembarcados, pois essa era uma atribuição do extinto cargo incorporado à intendência, de Provedor da Fazenda, e no Rio de Janeiro cobravam também pela passagem das pessoas livres às Minas Gerais.²⁵⁷ Em novembro de 1799, José Caetano denunciou o impedimento dessa prática, imposto pelo voto do antigo provedor em reunião da Junta da Fazenda, que era também procurador e atuava na capitania desde 1786, o Desembargador da Relação do Rio de Janeiro, João Figueiredo.²⁵⁸ Caetano comunicou ao então Secretário da Marinha e Ultramar (D. Rodrigo), mas o Chanceler da Relação, ciente da situação, se antecipou e no próprio mês de novembro notificou o mesmo secretário de que havia dado os emolumentos dos escravos à Intendência da Marinha.²⁵⁹ Certo modo, uma resistência verossimilhante à de Pernambuco, onde a elite local alegou reconhecer legalidade exclusiva da magistratura contenciosa²⁶⁰ para decidir sobre emolumentos da Intendência

²⁵³ AHU/RJ/AV, Cx. 174, Doc. 12857.

²⁵⁴ “Tagoahy”, Veloso, Serra e Piraí. De 1.448 escravos, muitos foram dados como mulheres, crianças pequenas, crianças de peito, inúteis por velhice, cegueira ou aleijamento. Dessa forma, os quinhentos e poucos escravos dados como aptos, distribuídos nas cinco fabricas das terras desta fazenda, foram dados como suficientes apenas para os trabalhos nelas realizados. AHU/RJ/AV, Cx. 174, Doc. 12857.

²⁵⁵ AHU/RJ/AV, Cx. 174, Doc. 12857.

²⁵⁶ AHU/RJ/AV Cx. 175, Doc. 12893.

²⁵⁷ AHU/RJ/AV, Cx. 177, Doc. 12976.

²⁵⁸ AHU/BA/AV, Cx. 128, Doc. 10202.

²⁵⁹ AHU/RJ/AV, Cx. 177, Doc. 13017.

²⁶⁰ Aquela resguardada pelo Estado para resolver uma situação de litígio, recorrendo ao direito para substituir a vontade das partes, podendo utilizá-lo como dispositivo coercitivo. Já a magistratura voluntária tem a vocação administrativa, atuando quando não há interesses em conflito, indicando procedimentos e resoluções.

da Marinha. Contudo, na praça carioca, as vozes contrárias vieram do próprio magistrado, denotando enraizamentos deste com os interesses locais, como demonstrados por Schwartz (1979).

O Desembargador João Figueiredo já era conhecido na capitania, entre outros episódios, pelo desacordo com outras autoridades da administração e da magistratura carioca. No início da década de 1790, os comerciantes cariocas foram informados de uma crise de fome que assolou Pernambuco e Paraíba, em 1792, e organizaram uma “frota” carregada de mantimentos para socorrer as capitanias afetadas, mas a preços muito além dos praticados normalmente. Diante da situação, o Juiz de Fora Baltasar da Silva Lisboa tomou providências para reprimi-los, mas queixou-se do comportamento pouco colaborativo do Desembargador João Figueiredo, que, posicionando-se ao lado dos comerciantes, impôs dificuldades à repressão da prática oportunista evidenciada.²⁶¹

Recém-chegado, essa seria apenas uma vitória parcial do intendente José Caetano contra o Desembargador João Figueiredo, em 1799, que ficou longe de ser uma pacificação da questão. Salientou, em 1799, que vinha recebendo os emolumentos “apesar do voto em contrário”, seu opositor era um magistrado politicamente alicerçado nas elites cariocas cujos acenos representavam seus interesses.²⁶² É curioso o fato de o intendente não ter participado da votação dessa matéria, na referida reunião, sob o argumento de que fosse parte interessada. Um argumento frágil, uma vez que não recaiu também sobre o Desembargador, que por sua vez era o provedor, portanto, parte interessada, configurando uma estratégia de contenção do exercício de autoridade régia.

Pressionado, em 1801, o vice-rei suspendeu temporariamente o direito ao recebimento de tais impostos por José Caetano, separando-o em um fundo provisório, e informou às autoridades metropolitanas sobre as análises locais que embasavam críticas dirigidas especificamente ao § 5 do alvará de 3 de março de 1770, dedicado aos emolumentos. Eram críticas que apontavam a impossibilidade da aplicabilidade do § 5 do dito alvará; segundo elas, esse não se aplicaria à praça carioca pela sua tradição no comércio colonial.²⁶³ Aventaram, assim, a possibilidade de as cobranças serem partilhadas entre o novo deputado (intendente) e o antigo deputado (Desembargador) da Junta da Fazenda, pois se tratava de uma tradição concedida desde 1709 aos provedores,²⁶⁴ dessa forma minimizariam o papel do novo intendente nessa questão “pelo

²⁶¹ AHU/RJ/AV, Cx. 147, Doc. 11327.

²⁶² Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 1799. AHU/RJ/AV, Cx. 178, Doc. 13035.

²⁶³ AHU/RJ/AV, Cx. 189, Doc. 13642.

²⁶⁴ AHU/RJ/AV, Cx. 177, Doc. 12976, fól. 5.

simples trabalho da assinatura das Guias”.²⁶⁵ Os opositores do intendente alegavam, ainda, a inexistência de “leis positivas e derogativas”²⁶⁶ em relação ao caso. No entanto, ignoravam o decreto de 23 de novembro de 1770, que deu manutenção ao encurtamento do direito consuetudinário e hereditário da propriedade de cargos públicos. O intendente José Caetano rebateu:

(...) repetirei que as Guias, devendo ser assinadas por dois deputados nem por isso se há de inferir que eles entrarão em rateio nos interesses, porque do contrário seria permitir a cada um obrar despoticamente o seu livre arbítrio, regular seus próprios interesses com dano e prejuízo de Terceiros, seria inverter a Ordem do Direito que orienta a cada um na posse pacífica de seus bens. (...) o Alvará de 3 de Março de 1770 não teve a menor observância nesta Capital, enquanto preexistiu no Ofício de Provedor um Desembargador da Relação, o qual era substituído por outro colega, logo que aquele finalizava o tempo de seu despacho na Relação: Porém transfigurou-se esse sistema de governo, tanto que foi provido um Militar, como se este não estivesse constituído nos mesmos Direitos de seus antecessores.²⁶⁷

Assim, a questão dos emolumentos teve que passar pelo crivo do Conselho Ultramarino. A partir do parecer do conselheiro Chanceler Luiz Beltrão de Gouveia de Almeida, dado em 15 de setembro de 1799, introduziu-se na discussão a ideia da superioridade do juízo contencioso em capitânias detentoras de um Tribunal da Relação (Bahia e Rio de Janeiro). Apegados ao Regimento da Relação, de 13 de outubro de 1751, tais ideias fizeram a Coroa decidir que o intendente continuaria a receber interinamente, uma vez que na Bahia, onde havia o mais antigo Tribunal da Relação, essa ideia não vigorava e o intendente os recebia. Os pareceristas, magistrados, não pouparam linhas em enaltecer a tradição e a “reputação” daquela Junta da Fazenda, que tinha um voto em contrário ao requerimento, e ao regimento do intendente.²⁶⁸ Todavia, o parecer do Conselho Ultramarino, que veio em 25 de maio de 1802, foi favorável à Coroa e ao intendente. Divulgado em 1803, instrumentalizou a querela para que emolumentos depositados, e recolhidos a partir dali, ficassem com o Real Erário, em conformidade com os interesses régios.²⁶⁹ José Caetano, provido pela Coroa, propôs que a intendência ficasse com o depositado, no entanto, naquele momento as autoridades régias sugeririam tomarem diretamente para si os direitos sobre os emolumentos.

²⁶⁵ AHU/RJ/AV, Cx. 177, Doc. 12976, fól. 5.

²⁶⁶ Positivas são emanadas dos poderes competentes do Estado impostas a todos. Derrogativas refere-se a dispositivos em contrário às positivas. Ou seja, por terminologia jurídica afirmam a inexistência cabal.

²⁶⁷ AHU/RJ/AV, Cx. 189, Doc. 13642.

²⁶⁸ AHU/RJ/AV, Cx. 177, Doc. 13017. Um deles faz uma avaliação sobre o papel jurídico do intendente: onde não há Tribunais das Relações no Brasil, serve de Juiz da Coroa o Ouvidor, e de Procurador da Coroa e da Fazenda o Intendente (fól. 5).

²⁶⁹ AHU/RJ/AV, Cx. 212, Doc. 14721, fól. 03.

O destino dos emolumentos dos escravos e pessoas que passavam às Minas Gerais ainda não estaria definido. O vice-rei sucessor, D. Fernando José de Portugal, quando se manifestou, buscou cautela diante de uma querela vinda da administração de seu antecessor. Sua experiência com a Intendência da Marinha na Bahia quiçá tenha lhe advertido da necessidade de precaução, pois, assim, manteve a suspensão temporária da entrega dos emolumentos ao intendente para, ganhando tempo com o referido parecer do Conselho Ultramarino de 1803, tomar uma posição assertiva.²⁷⁰ Assim, três anos depois, o intendente remete novo requerimento ao Secretário da Marinha e Ultramar e,²⁷¹ já no final do governo de D. Fernando José de Portugal, em julho de 1806, o intendente cobra esclarecimentos da metrópole dos motivos pelos quais se recusavam a cumprir as determinações régias.²⁷² No ano seguinte, o intendente José Caetano de Lima comunicava às autoridades régias que começava a receber as importâncias que estiveram em depósito desde 1799 até junho de 1803, sendo parte do pagamento retardada por falta de dinheiro, e meses depois confirmaria o contínuo recebimento das guias das pessoas livres e cativas que passavam às Minas Gerais.²⁷³

A centralidade dos órgãos judiciais (CARDIM, 2005, p. 51) cedeu espaço não apenas a “um panorama de instabilidade crônica”, mas às ambiguidades “que se tornaram a força, em vez da fraqueza da administração colonial brasileira”.²⁷⁴ Tratava-se de uma alteração na estrutura fiscal e de cobrança de impostos que, no período pombalino, deu início ao “sistema moderno de arrecadação de impostos, separando assim, as áreas da justiça e da economia”. (SUBTIL, 2005, p. 375) É importante destacar que a partir de 1796 o Conselho do Almirantado era regulamentado como tribunal, dando aos intendentes, retirados de seus quadros, poderes de atuação direta em áreas da economia portuária requeridas pela Coroa pelo alvará de criação da repartição, em 1770. Assentados nas respectivas Juntas e regulamentados pelo referido alvará, esperava-se que atuassem como mandatários da Coroa mais “protegidos” da integração “ao sistema existente de poder e patronagem” do território colonial. (SCHWARTZ, 2011, p. 254)

Nas poucas abordagens que a repartição em tela recebeu ela foi retratada de maneira elementar, ora figurando como resultado das observações empíricas que

²⁷⁰ AHU/RJ/AV, Cx. 215, Doc. 14881.

²⁷¹ AHU/RJ/AV, Cx. 239, Doc. 16375.

²⁷² AHU/RJ/AV, Cx. 237, Doc. 16221.

²⁷³ AHU/RJ/AV, Cx. 243, Doc. 16591.

²⁷⁴ PIJNING, Ernest. *Controlling and Contraband...* apud ROMEIRO, A. *Corrupção e Poder no Brasil: uma história, séculos XVI a XVIII*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017, p. 55.

destacavam o desperdício de recursos na construção naval, ora figurando como resultante de uma atualização portuguesa aplicada as suas instâncias. (BALDIN, 2012, p.90-91) No entanto, sua criação denotava clara concepção de amplitude maior, ou seja, de um projeto de controle dos poderes locais e, para isso, instrumentalizou estrategicamente essas observações para viabilizar sua execução no Ultramar e no Reino.

Nos assuntos relativos as melhorias do Arsenal e da Ribeira daquela capitania, José Caetano organizou “numerosas companhias de artífices”, buscando atender à alta demanda naval militar e mercantil da época, e para isso conduziu diligências, articulando cortes de madeiras em Campos dos Goytacazes e ao sul da capitania, mantendo contato constante com as feitorias de Santa Catarina e Rio Grande do Sul,²⁷⁵ uma vez que as espécies dispostas na capitania eram limitadas à escassez decorrente de uma histórica exploração seletiva, bem como do impacto desta na ocorrência das espécies na floresta pluvial. (NIZZA DA SILVA, 2017; CABRAL, 2007)

Rio Grande de São Pedro e Santa Catarina

No Rio Grande do Sul, cerne dos conflitos que impulsionaram a criação de intendências de marinha na América portuguesa, fora provido um oficial de patente modesta, o Capitão de Fragata (graduado) Agostinho Antônio de Faria, em 18 de março de 1801, tornado intendente de marinha pelo mesmo instrumento (decreto).²⁷⁶ Em 22 de dezembro de 1801 o vice-rei D. Fernando José de Portugal informava ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Conde de Anadia, a chegada de Agostinho como intendente de marinha da Ilha de Santa Catarina e Rio Grande no Rio de Janeiro.²⁷⁷

O posto que Agostinho assumira requeria alguma bravura pessoal. A forte presença inimiga e a distância dos centros administrativos e militares coloniais, aliadas a uma povoação rarefeita, formavam o cenário em que se desenrolava a disputa entre as Coroas ibéricas pelas fronteiras ao sul da América. Sem dúvida, exigiu conhecimentos e formações específicas ligados à arquitetura naval e à navegação, embora aparentemente não lhe cobrassem os conhecimentos da administração fazendária, pois não havia Junta da Fazenda em Santa Catarina e Rio Grande quando se apresentou. Era um conhecimento fundamental a todo intendente, dado o amplo suporte logístico a que se prestavam. Para

²⁷⁵ AHU/RJ/AV, Cx. 212, Doc. 14721.

²⁷⁶ AHMP, Livro de Mestres e Oficiais da Armada Portuguesa, fl. 20.

²⁷⁷ AHU/RJ/AV, Cx. 197, Doc. 14007.

Nelma Baldin, que creditou a criação da repartição na ilha ao ano de 1817, foi crucial para seu estudo e para seu recorte temporal o contexto de ocupação da Cisplatina. (BALDIN, 1980.)

Ressalta-se que, tanto no período em que administrou empreitadas exploratórias (madeiras e cânhamo) e marítimas (aparelhagem e reparo de embarcações), quanto no período de consolidação anterior a 1817 o papel do agente intendente de marinha foi fundamental. Ele deu completude à estrutura fazendária em vigor e prestou suporte ao processo de povoamento de Santa Catarina continental. De 1802 em diante, a repartição atuava nessa região da colônia, mesmo sem o complexo institucional que recebiam as intendências de marinha, porém, fez a ligação entre Armazéns Reais e Junta da Fazenda do Rio de Janeiro, prestando contas ao vice-rei e representando os interesses régios naquelas bandas.

Os conflitos que se estendiam na disputa pela Colônia do Sacramento, e pelas fronteiras no sul da América entre as Coroas ibéricas, dificultaram as chances de se estabelecer uma Intendência da Marinha no Rio Grande anteriormente, bem como mantê-la aos moldes daquelas que se tratou até aqui. As capitânicas que historicamente prestavam apoio combativo no Sul, como Rio de Janeiro (1797) e Bahia (1770-1775),²⁷⁸ as receberam com imediatismo e antecedência, respectivamente, sendo contempladas com oficiais de mais altas patentes.

O Rio Grande do Sul foi uma das praças comerciais com as quais a Bahia mais se relacionou comercialmente da década de 1790 até 1806, como apontou Avanete Pereira (2012), e foi aqui demonstrado em capítulo anterior, aumentando o quadro de entradas e saídas de embarcações do porto da Bahia por mais alguns anos. Observa-se uma intensificação da relação comercial com o Sul ao longo do século XVIII, que acompanhava o aporte militar que as cidades de Rio de Janeiro e Salvador prestaram nos conflitos, mas, sobretudo, por se tratar das principais praças comerciais e militares da colônia, e aquelas que possuíam forte estrutura institucional a partir da década de 1760.

Contudo, como já referido, o Rio de Janeiro encontrava no Sul um estoque com o qual sanava as dificuldades em atender aos pedidos de madeiras da Coroa. Além de uma

²⁷⁸ *Carta dos oficiais da Câmara da Cidade do Rio de Janeiro ao príncipe regente [D. Pedro] sobre o miserável estado da Praça do Rio de Janeiro, com os socorros de mantimentos e gente que se enviaram à Nova Colônia [do Sacramento], sugerindo que a Bahia, Pernambuco e São Paulo, também auxiliem na constituição dessa povoação.* Rio de Janeiro, 6 de junho de 1680. AHU/RJ/AV, Cx. 5, Doc. 443.

reserva de cânhamo,²⁷⁹ as feitorias do Sul administradas pelo intendente socorriam as carências de madeiras do intendente carioca com frequência.²⁸⁰ Com o intendente Agostinho Antônio de Faria, essas Feitorias Reais tinham como função principal assegurar a presença portuguesa, prestando-lhe suporte de formas variadas, principalmente em reparos às naus de guerra e mercantis de bandeira portuguesa que perfaziam aquela rota, garantindo, dessa forma, a posição estratégica em Santa Catarina e em Rio Grande. Eram comuns os relatos do intendente carioca sobre cargas de madeiras complementadas com as madeiras vindas do Sul, mostrando sua dificuldade em remetê-las sozinho.²⁸¹ Houve também momentos em que foi preciso recorrer à Bahia para completar algumas dessas cargas.²⁸²

O vice-rei D. Fernando José de Portugal assim informou em sua chegada:

(...) me apresentou [Agostinho Antônio de Faria] a Carta Régia de 5 de Maio passado (...) recomendando-me o auxílie em tudo o que por ele for requerido para o cumprimento das suas obrigações; e fica a Registrar nos Livros da Junta da Fazenda desta Capitania para lhe serem pagos os competentes soldos por aquela Repartição; e em tempo competente informarei da sua conduta e do zelo que mostrar pelo Real Serviço.²⁸³

Pela força dos conflitos ali existentes, são encontrados registros das atividades do intendente nas comunicações entre governadores e vice-reis, ou entre estes e Lisboa. Deram conta de remessas de linho cânhamo do Sul que vieram ao Reino pelo Rio de Janeiro, 328 arrobas em 1805²⁸⁴ e outras tantas em 1806.²⁸⁵ No Reino, em 26 de novembro desse ano, o Secretário da Fazenda notificou o Secretário da Marinha que o Rio de Janeiro faria mais remessas, dessa vez de 134 arrobas de linho cânhamo, enviadas pelo intendente de Santa Catarina e Rio Grande. Para todas essas remessas a atuação do

²⁷⁹ *Offício do [secretário e presidente do Real Erário], Luís de Vasconcelos e Sousa, ao [secretário de Marinha e Ultramar Visconde de Anadia] João Rodrigues de Sá e Melo Menezes e Souto Maior, remetendo o conhecimento de 134 arrobas de linho cânhamo, em 23 volumes, enviados para o Reino, pelo Intendente da Marinha do Rio de Janeiro [José Caetano de Lima] a bordo da charrua Ativo e que lhe teriam sido entregues pelo capitão de fragata Agostinho Antônio de Faria, enquanto Intendente de Marinha de Rio Grande de São Pedro e, correspondendo a produção da Real Feitoria naquele continente (...).* Lisboa, 26 de novembro de 1806. AHU/RJ/AV, Cx. 241, Doc. 16464.

²⁸⁰ *Offício do chefe de esquadra e intendente da Marinha, José Caetano de Lima, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho, informando com seu parecer sobre a carta e mais documentos do governador da Ilha de Santa Catarina; e informando os cortes de madeiras a realizar naquela Ilha, tendo encarregado ao capitão de Cavalaria de Milícias, Cristovam Muniz Barreto de Meneses, para essa tarefa.* Rio de Janeiro, 12 de agosto de 1800. AHU/RJ/AV, Cx. 183, Doc. 13374.

²⁸¹ AHU/RJ/AV, Cx. 196, Doc. 13966; Cx. 202, Doc. 14274; Cx. 204, Doc. 14358; Cx. 209, Doc. 14587.

²⁸² AHU/RJ/AV, Cx. 208, Doc. 14521.

²⁸³ AHU/RJ/AV, Cx. 197, Doc. 14007.

²⁸⁴ AHU/RS, Cx. 10, Doc. 598.

²⁸⁵ AHU/RS, Cx. 10, Doc. 645.

intendente Augustinho Antônio de Faria foi providencial,²⁸⁶ uma vez que dominar fontes de cânhamo significava autonomia naval.

Na realidade, as autoridades já pensavam, sem consenso, na hipótese de instalar uma alfândega no Rio Grande do Sul. O vice-rei, discordando, acreditava que, diante da hipótese, Porto Alegre seria o melhor lugar. O Chanceler da Relação defendeu a instalação dela na Vila de São Pedro, “para as embarcações que ali aportarem, semelhante à que se estabeleceu na Ilha de Santa Catarina, para se evitar a fraude dos direitos e se fixar a igualdade que deve haver no comércio para com aquele Continente”. (TORRES, 2005, p. 34) Assim, sua instalação se deu em 1º de outubro de 1804.

Ou seja, as Feitorias Reais foram repartições economicamente importantes para as instituições que pensavam na reforma financeira e consequente controle sobre as operações das elites locais em formação, e o intendente colaborou para o fortalecimento desse projeto.²⁸⁷ Desde a primeira tentativa de criação da Junta da Fazenda do Rio Grande de São Pedro, estabelecida pela Carta Régia de 15 de julho de 1802, que, “suscitando-lhe dificuldades, tornou a ser determinada a formação provisória por Aviso de 7 de maio de 1803, (...)”, até a sua “reconhecida vantagem”, sendo “firmada por Aviso de 1 de outubro de 1804”, (VARNHAGEN, 1936, v. 4, p. 89) Agostinho de Faria participou ativamente de todo o processo de estruturação daquela administração econômica e financeira como intendente de Marinha provido pela Coroa. As instituições resultantes, Junta de Fazenda e Alfândega, passaram a atuar, com sua presença, centralizando o controle sobre a circulação marítima de produtos, fiscalizando a movimentação dos comerciantes e funcionários, para evitar os descaminhos, regulamentando ou acompanhando, a arrematação de contratos. (MIRANDA, 2007) Além disso, anunciou a provisão autorizando que o rendimento do papel selado fosse convertido em linho cânhamo. Não sem as queixas dos comerciantes, como informaram o governador e o intendente.²⁸⁸ Uma

²⁸⁶ Lisboa, 26 de novembro de 1806. AHU/RJ/AV, Cx. 241, Doc. 16464.

²⁸⁷ “O Governador do Rio Grande de São Pedro, Paulo José da Silva Gama, escreve a D. Rodrigo de Souza Coutinho em 26 de outubro de 1802: ‘(...) procurei o Vice-Rei, que a tudo tem principiado a dar execução, nomeando Escrivão e passando as ordens necessárias para se copiarem as instruções da Junta da Fazenda e pauta da Alfândega desta Capital e serem entregues, na conformidade das Reais ordens, para o estabelecimento de uma Junta da Fazenda na Capitania do Rio Grande de São Pedro, e eu melhor informar sobre a taxaço e variação com que deve ser formada a pauta da nova Alfândega na mesma Capitania, diferente das outras da América, sendo esses estabelecimentos bem precisos naquele Continente’” (apud: TORRES, 2005, p. 35).

²⁸⁸ *Ofício da Junta da Fazenda da capitania do Rio Grande de São Pedro do Sul, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo] enviando cópias de ofícios dirigidos ao príncipe regente através do Erário Régio, sobre: rendimento da alfândega desde a sua criação; a reação dos comerciantes em relação aos novos direitos; a provisão autorizando que o*

estrutura se iniciou com o intendente e se fortaleceu ainda mais com a instalação de sua Alfândega, em 1804. (TORRES, 2005, p. 33-45)

A produção de linho cânhamo no sul da América tornou-se uma realidade e foi incentivada por Portugal no início da década de 1790, quando de lá vieram mestres treinados para melhor promovê-la nos pampas.²⁸⁹ Dez anos depois, um dos intendentes de marinha (da Bahia), Henrique da Fonseca Sousa Prego (1803-1806), ao servir no Rio Grande do Sul em 1800, comandando embarcações de guerra, sendo promovido a Capitão de Mar e Guerra por essa experiência,²⁹⁰ impressionou-se sobremaneira com a produção de cânhamo riograndense e por isso teceu curiosa proposta para o desenvolvimento dessa cultura na Bahia, sobre a qual trataremos no capítulo seguinte.²⁹¹

São Paulo

Capitania desligada da Bahia desde 1698, como já referido, São Paulo tinha seu principal porto na Vila de Santos e para ele fora nomeado Joaquim Manuel de Couto como seu primeiro intendente de marinha. Ele começou sua carreira servindo ao Regimento de Cascais como soldado, em 1756, ingressaria na Armada portuguesa como Tenente de Mar no ano de 1769, chegando a Capitão de Mar e Guerra em 1784, onde atuou por 14 anos, até ser provido pela Coroa em Chefe de Divisão graduado e efetivado como intendente de marinha de Santos pelo mesmo decreto de 25 de junho de 1798.²⁹²

Seu governador, Antônio Manuel de Melo e Castro, havia tomado posse no ano anterior, em 28 de julho, e mesmo sem saber exatamente quando o intendente Joaquim Manuel do Couto tomou posse, sabemos que foi no nesse governo, pois seu sucessor seria nomeado apenas em 1801 e tomaria posse em 10 de dezembro de 1802, (VARNHAGEN, 2013) momentos em que o intendente já se encontrava no exercício do cargo. Aliás, uma

rendimento do papel selado seja convertido em linho cânhamo; o contrabando que se comete no Rio Prata e o prejuízo que têm os comerciantes da capitania; a extinção do papel selado no Brasil; arrematação dos contratos; estabelecimento do contrato do tabaco; sequestro dos bens do almoxarife dos Armazéns Reais de Porto Alegre, Matias José de Almeida, a construção da ponte de embarque no porto da vila do Rio Grande. Porto Alegre, 28 de maio de 1805. AHU/RS, Cx. 9, Doc. 578.

²⁸⁹ *Ofício do [comandante do Rio Grande de São Pedro] brigadeiro Rafael Pinto Bandeira, ao [secretario de Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro sobre a cultura do linho cânhamo e o trabalho dos mestres que foram do reino para fazer o tratamento do linho.* Rio Grande de São Pedro. 17 de outubro de 1790. AHU/RS, Cx. 3, Doc. 249.

²⁹⁰ AHMP, Livro Mestre da Corporação dos Oficiais da Armada Real (L. 378).

²⁹¹ ANTT, Conde de Linhares, mç., 26, doc. 27.

²⁹² AHMP, Livro Mestre dos Oficiais da Armada Portuguesa, fól. 7.

atuação repleta de conflitos como indicam as primeiras correspondências para o Reino em que foi citado.²⁹³

Não só um Sargento-mor de Santos se queixaria do intendente, mas o próprio governador fez questão de dar um parecer ao Reino sobre o “inaudito” intendente, que fez uma representação contra ele, o presidente da Junta da Fazenda, em 15 de dezembro de 1799. Segundo o governador, ao perceber a situação da Junta da Fazenda na localidade, Joaquim do Couto fez ousadas críticas à condução dos trabalhos, responsabilizando-o pelas pífiar arrecadações que apresentavam. O intendente queixava-se de não valerem os pontos 1 e 2, bem como o § 8 do alvará de 3 de março de 1770, pois nele manda que se entregue

o governo da Marinha e Armazéns, e como nesse Porto tem V. Majestade Escaleres, Marinheiros Índios, Patrão cunhado ou paisano que os governa condenados a trabalhos, hospital de soldados e índios, despesas reais para pagar e municiar esta gente, trabalhos da Marinha, Carretas de Artilharia, limpezas de Armas e as quais despesas manda Vossa Majestade no mesmo Alvará de 1770 § 12 e 10, que sejam feitos debaixo do meu comando com o Almoxarife e Escrivão, com despacho dessa Real Junta da Fazenda para que se entregue ao Almoxarife uma pequena porção de dinheiro para estas Reais despesas: querendo tomar posse do meu lugar, desta Marinha Real em virtude do despacho da minha Petição repugna dar-me esta posse o Major de Milícias Comandante desta Vila, dizendo que só tem ordens de me dar posse das chaves dos Armazéns de Exército ficando a de Marinha e despesas Reais debaixo do seu Comando e Inspeção, de onde me persuado que ele entende por Intendente de Marinha (...) um Porteiro ou Guarda Chaves (...).²⁹⁴

Joaquim Couto, com a representação contra a Junta da Fazenda, retirou as chaves dos armazéns e do porto das mãos do queixoso Sargento-mor, e iniciou o inventário de todos os materiais existentes, deu início uma querela de jurisdição. Ainda em 1801, o intendente comunicava desacatos da Junta da Fazenda e o não cumprimento de sua posse, o que dificultava sua atuação no Porto de Santos.²⁹⁵ As justificativas para impedi-lo eram variadas e resumiam-se na ideia de que era de conhecimento público os esforços do governador e deputados em aumentar as arrecadações da capitania, ou seja, tratavam-no como um corpo estranho, sobretudo, desnecessário. Esse empecilho ao exercício do intendente arrastou-se por anos, até que um aviso de 23 de setembro de 1802 do Secretário da Marinha e Ultramar fez com que atenuasse seu impacto, pois solicitava que instruções

²⁹³ *Ofício do sargento-mor da praça de Santos, Manoel José da Graça, [ao secretário de estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a ofensa que lhe fez o Intendente da Marinha José Manuel de Couto, e solicita indulto pelos 36 anos de serviço militar. Praça de Santos, 28 de fevereiro de 1800. AHU/SP/AV, Cx. 15, Doc. 730.*

²⁹⁴ AHU/SP/AV, Cx. 17, Doc. 857.

²⁹⁵ AHU/SP/AV, Cx. 18, Doc. 894.

dadas ao intendente fossem remetidas a São Paulo por meio da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda, ou seja, pelo centro do poder econômico do Estado português.²⁹⁶

Reanimados com o sucessor de Antônio Manuel, empecilhos foram colocados pelo governador Antônio José da Franca e Horta, em 1803, que afirmou posicionamento contrário à presença da referida intendência em São Paulo. Com argumentos administrativos e jurídicos, questionou a necessidade da prática da Intendência da Marinha nos portos da América para além da Bahia. Astuto, reconheceu as supérfluas despesas e a situação calamitosa das contas da capitania, porém, atribuindo a sua própria observação e zelo, acusou duas contas de responsabilidade do intendente que fugiriam a sua jurisdição como gastos supérfluos, atestando a sua Alteza Real “nenhuma precisão da dita Autoridade naquela Vila”.

(...) que vendo a Legislação de Criação daquele lugar para o Porto da Bahia, e a posterior para os mais da América, entrasse na combinação de suas disposições como o praticado nessa Corte, a onde há Exército, Vedoria, Hospital, mas distinto o Arsenal da Marinha, bem com diferentes e separadas as mais Casas de Depósitos e Inspeção das ditas repartições regidas por diferentes Autoridades, o que me faz concluir, que os ditos Alvarás não devem inovar sistema nos portos da América, e que toda sua disposição é relativa aos objetos de Marinha, aliás infalível a confusão de contas, certo o conflito e a confusão de Ordens.²⁹⁷

As afirmações do governador são claras, o intendente traz consigo um novo sistema de contabilidade que, se não interessa, incomoda sobremaneira os agentes econômicos ali atuantes. Sua astúcia, porém, eleva o nível de criatividade das argumentações locais postas no debate quando explora as singularidades geográficas da capitania, dizendo ser “impraticável o considerar-se Vogal da Junta da Fazenda, quando estabelecida nesta Cidade dela distam 12 léguas da Vila de Santos”, onde reside. Indo além, alega que em Santos não há madeiras propícias, não tem um calafate, tampouco carpinas experientes, para que ele pudesse pôr em prática seus conhecimentos na construção naval, “conhecimentos que lhe não considero”.²⁹⁸

O mote argumentativo da elite política e econômica paulista recaía, aparentemente, em demonstrar incongruência no fato de a Junta da Fazenda está ligada a São Paulo e a Intendência da Marinha à Vila de Santos e seu porto. Mas o que estava em jogo, na realidade, era o novo sistema contábil e as consequências de um novo deputado

²⁹⁶ AHU/SP/AMG, Cx. 51, Doc. 3954.

²⁹⁷ AHU/SP/AV, Cx. 20, Doc. 967.

²⁹⁸ AHU/SP/AV, Cx. 20, Doc. 967.

provido pela Coroa: revisão de contas e procedimentos. Enquanto a aplicação do novo sistema de “partidas dobradas” enquadraria todas as contas (de receitas e despesas) da capitania, corrigindo possíveis desajustes na arrecadação régia e oferecendo informações úteis para possível criação de novos impostos ou rastreamentos de possíveis descaminhos, peculatos e desperdícios de recursos de toda ordem; a presença do intendente, por sua vez, significaria a perda de controle sobre a circulação de recursos “infraestruturais” através dos Armazéns Reais cuja aprovação ficaria dependente de sua anuência, ao mesmo tempo que permitiria o controle sobre a cobrança de alguns emolumentos tradicionais, como vimos nos casos do Rio de Janeiro e de Pernambuco. Todas essas possibilidades diziam respeito à perda de poder econômico e aterrorizaram os paulistas.

O governador Franca e Horta argumentaria, no mesmo ofício citado acima, que a diminuta dimensão do porto de Santos tornava dispensável o ofício de intendente. Não pode, dizia ele “no dito Porto, promover vantagens ao Estado no sistema de construção de Embarcações”. A Junta da Fazenda, sobre as Reais Ordens para receber Joaquim Couto, afirmou as ter cumprido “na mais pronta execução”, porém, o momento era “agora de representar a V. A. quais as nossas deliberações, quais os ofícios do dito Intendente e qual o Resultado para V. A. continuar o que for de seu Real Agrado”. Os deputados, então, reforçam a oposição do governador, seu presidente, quando se esforçam por manifestar a “contradição” do intendente ao “confessar estar de posse da Marinha daquele porto” e depois reclamar à Coroa a limitação de acesso: “Não posso concluir se não que o Intendente também aspira a Jurisdição privativa ao Governador e Capitão General (...) no que respeita a entrada dos Navios pelas Fortalezas da Barra.” Assim como no Rio de Janeiro, propuseram uma alternativa, demonstrando aceitarem as vistorias nas saídas de embarcações de Santos, mas não em relação às entradas, em que se cobravam emolumentos. Algo inaceitável para o intendente Joaquim Couto.²⁹⁹

Dentre os membros do colegiado da Junta da Fazenda de São Paulo estava Joaquim José de Almeida, natural de Viseu e morador dessa capitania. Foi procurador da Câmara de São Paulo na contenda entre Minas e Rio de Janeiro ocasionada pelos descobrimentos de terrenos aptos às explorações mineralógicas nas zonas de Jaguari e do Rio Pardo, em 1771, quando o governador de Minas cercaria o acesso ao terreno do Rio Pardo, apossando-se de parte do território da capitania paulista.³⁰⁰ Os paulistas defendiam

²⁹⁹ AHU/SP/AV, Cx. 20, Doc. 967, fól. 10.

³⁰⁰ *Ofício do governador e capitão-general da capitania de São Paulo, D. Luís Antônio de Sousa (Botelho Mourão) para o Marquês de Pombal (Sebastião José de Carvalho e Melo) referindo-se à Carta que escreveu ao mesmo marquês em 3 de setembro de 177, em que dizia parecer-lhe conveniente que o terreno*

a tese de que a repartição dos terrenos entre as capitanias era a melhor alternativa para a Coroa por ser menos dispendiosa. Por essa contenda, assinou várias representações à Coroa aludindo os interesses paulistas. Serviu, ainda, na Tropa de Auxiliares, sendo vereador por algumas vezes, como foi em 1782 na Vila de Sorocaba.³⁰¹ Joaquim José de Almeida aparece como sócio da embarcação Trajano, com incursões em Luanda, em 1818, desembarcando 353 escravos em Pernambuco nesse mesmo ano.³⁰²

O governador passa então a enfatizar nas documentações oficiais à Coroa que o intendente pertencia ao “Porto de Santos”, insistindo no discurso de que já havia provado a incoerência da existência daquele cargo por não haver em Santos um estaleiro. Por vezes ignorava, por vezes questionava juridicamente a validade daquela reforma numa Junta da Fazenda que, em tese, não teria ligação direta com o porto, separados geograficamente, tampouco semelhanças com a pioneira Bahia para justificar a existência de tal cargo.³⁰³

Nesse contexto, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, presidente do Erário Régio e da Junta da Fazenda da Marinha no Reino, por meio de aviso de 29 de setembro de 1802 endereçado ao Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, determina que as instruções passadas ao intendente Joaquim Couto pela Junta da Fazenda paulista sejam requeridas diretamente pelo referido secretário no Reino a partir dali. Tal aviso parecia ter o intuito de reforçar o apoio da secretaria metropolitana ao intendente em São Paulo, pois as comunicações entre essas partes eram comuns.³⁰⁴

O governador Vasconcelos de Souza seguiu, em 1803, a mesma linha discursiva de resistência à permanência do intendente de marinha em São Paulo, “que insistia no assento na junta”, para o qual “a causa da ‘renhida contenda’ é, de certo a sua pouca inteligência e inconstância”. Os membros da Junta da Fazenda alegavam “não saber bem” qual o papel dele ali e entregaram-lhe as chaves dos Armazéns, onde sua atividade também era contestada e, muitas vezes, não aceita. Foram colocados todos os tipos de empecilhos ao intendente Joaquim Couto, desde as argumentações baseadas na jurisprudência, ressaltando o papel do magistrado contencioso tradicional e a “fragilidade jurídica” com que a Sua Alteza estendeu o alvará de 3 de março de 1770 às demais capitanias, até barreiras de acesso às reuniões da Junta da Fazenda, às vistorias das

descoberto no Rio Pardo se repartisse, por ser dispendiosa para a Fazenda Real a conservação do destacamento assente nesse local, por serem necessários soldados de diversos serviços (...). São Paulo, 27 de fevereiro de 1772. AHU/SP/AMG, Cx. 28, Doc. 2583.

³⁰¹ AHU/SP/AMG, Cx. 36, Doc. 3009.

³⁰² TSTD, # viagem 48786.

³⁰³ AHU/SP/AV, Cx. 21, Doc. 1021.

³⁰⁴ AHU/SP/AMG, Cx. 51, Doc. 3954.

embarcações e à gestão dos Armazéns Reais em Santos. Se na Junta ele incomodava muito, na zona portuária também não agradava nem um pouco, pois seu desempenho representava a revisão de contas e a assunção de controle em transações e cobranças de emolumentos. A sua apregoada inutilidade simbolizava, na prática, a acirrada tensão entre colônia e metrópole no período. Para os paulistas, apenas a nulidade da construção naval em Santos seria suficiente para justificar a ausência de um intendente, onde para eles não havia “calafates, carpinteiros nem madeiras”.³⁰⁵

Em ambiente conflituoso o intendente Joaquim Manuel do Couto continuou a seguir o regimento, pleiteando e insistindo na participação das reuniões que definiam as contas da capitania, aparentemente sem sucesso, porém, seguiu com as aberturas de Cortes de Madeiras e construiu Barcas Canhoneiras, em 1803. Com levantamento de recursos voluntários, abriu um caminho ligando a abertura de Cortes de Madeiras até Santos. Logo apareceram dois mestres carpinteiros da própria vila, Manuel Francisco de Azevedo e Manuel Pereira dos Santos.³⁰⁶

No ano de 1800, Joaquim do Couto completava 36 anos de serviço na marinha portuguesa, indicando uma experiência capaz de criar as condições mínimas para o incremento da construção naval que parecia não interessar, naquele momento, às elites locais.³⁰⁷ Foi necessário um despacho régio para que as chaves dos armazéns lhe fossem entregues em circunstâncias conflituosas, resultando em uma representação contra o governador, que o recebeu, iniciando a narrativa jurídica e circunstancial que alimentaria a dificuldade do exercício dessa repartição em São Paulo durante o período colonial. Nessa contenda, a intendência pode não ter sido vitoriosa, mas não se viu derrotada. O insistente Joaquim, provavelmente, não atuou de modo pleno na Junta da Fazenda, mas causou enorme abalo entre seus membros, atuou na prospecção de recursos, construção de embarcações e fez vistorias com sérias dificuldades.³⁰⁸

Diferente da Bahia, nenhuma das capitanias teve no cargo de intendente um membro da elite local. Apenas a capitania do Pará o implementou ainda na década de 1770, sem, porém, constituir intendente que fosse provido pela régia vontade nesse

³⁰⁵ AHU/SP/AMG, Cx. 54, Doc. 4144, fól. 2.

³⁰⁶ AHU/SP/AMG, Cx. 54, Doc. 4144, fól. 4.

³⁰⁷ AHU/SP/AV, Cx. 15, Doc. 730.

³⁰⁸ AHU/SP/AV, Cx. 17, Doc. 857, fól. 6.

período. Muitas foram contrárias a implementação do ofício de intendente de marinha, envolvendo conflitos de jurisdições, em Pernambuco, Rio de Janeiro e São Paulo, e na Paraíba resultaram em extinção do cargo. Três pontos se destacaram, em todas elas, para além daqueles relativos às contas das capitânias: os emolumentos dos escravos, os fretes de comércio marítimo e a administração de impostos sobre circulação de gêneros.

Essas experiências demonstram, de diversas formas, que os intendentess de marinha foram parte do reforço da estrutura administrativa opressora na crise do sistema colonial, seja pelas suas atribuições específicas na trama dos poderes econômicos das praças comerciais da colônia, seja pela impossibilidade de acesso ao cargo que foi criado no contexto de contenção da concessão em propriedade (ou hereditariedade) dos ofícios, que no século XVIII ganharia novo fôlego nas últimas três décadas.

A investidura de poder que o provimento régio permitiu a partir de 1797, assentado no alvará de 1770 da Bahia, prestava aos intendentess de marinha a força necessária para representar os interesses da metrópole, constituindo a opressão política e econômica da sociedade colonial por meio das novas instituições. Eles consubstanciaram a reforma das Juntas da Fazenda, lucrativa para a Coroa, e por tabela a opressão dos agentes econômicos das principais praças coloniais. Simbolizaram a cobrança de uma eficiência esperada na condução das contas e arrecadações.

Criadas anteriormente, numa aparente partilha do poder metropolitano com as elites locais, colocou em perspectiva a eficiência na arrecadação de tributos, que com a figura do intendente de marinha passava a se materializar. A metrópole recobrava o poder de controle sobre essas repartições e sobre o cotidiano portuário da colônia (vistorias, negociações e transações comerciais). Reconhecidos até como inimigos, orientados para amplificar o controle nas zonas portuárias dos domínios ultramarinos, os intendentess de marinha limitaram os espaços de ações e manobras de governadores e elites econômicas coloniais, solidificando sua autoridade por meio de provimento régio e aporte legal do Conselho do Almirantado e da Junta da Fazenda da Marinha.

5. As elites baianas e a Intendência da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia: o esvaziamento do espaço político local

A Intendência da Marinha na América contou com a participação das elites locais, direta ou indiretamente, nos seus primeiros 27 anos de atuação na Bahia. Inicialmente providos pela Coroa, e, a seguir, interinamente pelo governador, como já referido, chegando até 1808 com o provimento régio de oficiais da Armada ao cargo. Portanto, são três as fases basilares da história da ocupação desse cargo que serão consideradas neste capítulo: 1ª) o provimento régio e as elites locais (1770-1782); 2ª) o provimento de interinos pelos governadores (1782-1797), e 3ª) o provimento régio dos oficiais da Armada (1797-1808).

5.1 Primeira fase (1770-1782): o provimento régio e as elites locais na Intendência da Marinha da Bahia

No clássico estudo intitulado *Burocracia e Sociedade*, Stuart Schwartz analisou a atuação da instituição Tribunal da Relação da Bahia (1609-1751). Preocupado com a adaptação da instituição, dedicou-se a entender como atuou a instituição régia dedicada a arbitrar litígios e delitos na sociedade colonial. Afirmando a centralidade régia, mostrou que ela não impediu o “abrasileiramento da burocracia”, construído nas alianças entre a magistratura e as elites locais, dando origem ao surgimento de elites peculiares, sendo o casamento o veículo de sua tessitura. As tensões e as perplexidades, geradas no reino, atestaram não serem elas fruto do descuido régio ou de proposta de descentralização metropolitana. (SCHWARTZ, 1979)

Devido às distâncias que separavam a colônia de Portugal, naturalizou-se a condescendência para dominar o espaço colonial e envolver os agentes e estruturas dos poderes locais na colônia, (SOUZA, 2006) pois “nenhuma monarquia jamais gozara do poder absoluto, (...) todas elas eram limitadas (...) pelo complexo de concepções denominado direito ‘divino’ ou ‘natural’”. (ANDERSON, 2004, p. 48-49) A contemporização, como princípio, marcou a experiência administrativa metropolitana no século XVIII e as Provedorias da Fazenda, que tornaram-se Juntas da Fazenda, moldaram-se aos interesses régios por meio de intendências, nem sempre com a aquiescência das elites locais. Diante da distinção entre justiça, representando a equidade,

e a lei como expressão do mando, a criação da Intendência da Marinha na Bahia significou “o mando do soberano no exercício de seu poder”. (ANDERSON, 2004, p. 49) ¹

Os percalços da Provedoria da Fazenda na América conviriam como indispensáveis pretextos à reforma. “Os cargos de provedor da Fazenda Real devem ser incluídos nesta lista dos ofícios honoráveis e remunerados, ainda que algumas vezes fossem concedidos em propriedade e até mesmo vendidos pela Coroa.” (STUMPF, 2014, p. 615) Na Bahia, denúncias de falhas ao longo do século XVIII constituíram a chave para a interpretação de uma parcial anuência dos homens de negócios, facilitando a tarefa do Marquês de Pombal em operar mudanças interessantes à Coroa.

Nas mãos da família Pegado Serpa durante o século XVIII,² a Provedoria da Fazenda³ e a Provedoria da Alfândega⁴ trocaram acusações durante o reinado de D. João V, que diziam respeito a irregularidades, trazendo à tona a tensão da zona portuária. O conflito entre oficiais era interessante à governabilidade lusa, mas tinha limites. Suspeitas de negociações com nações estrangeiras⁵ colocavam o cargo como uma ameaça ao pacto colonial. Com o Provedor da Fazenda do período josefino, Manoel de Mattos Pegado Serpa,⁶ denunciado por “fraudes e extraordinárias irregularidades”, recaíam sobre o cargo um conjunto de suspeições anteriores ao provedor.⁷

Na diligência liderada pelo Desembargador Wenceslau Pereira da Silva, foram utilizadas como instrumentos os livros da Câmara e Certidões da Alfândega, e foram apontadas irregularidades nas arrecadações das contribuições das vilas para o casamento

¹ Em referência a Bodin.

² *Carta do provedor da Fazenda Real do Brasil, Luís Lopes Pegado ao rei [D. João V] referente a fabricação da nau francesa.* Bahia, 11 de maio de 1712. AHU/BA/AV, Cx. 8, Doc. 629.

³ *Carta do provedor-mor da Fazenda Real Luís Lopes Pegado Serpa, para Diogo de Mendonça Corte Real, em que se refere as grandes dificuldades que encontra para evitar fraudes nos despachos da Alfândega e a escassa produção dos açucares e tabaco naquele anno.* Bahia, 19 de agosto de 1739, AHU/BA/CA, Cx. 1, Doc. 10.

⁴ *Carta do Governo Interino formado pelo formado pelo Arcebispo da Bahia da Vide, mestre de campo João de Araújo e Azevedo e Chanceler Caetano de Brito de Figueiredo ao rei [D. João V] dando conta da nomeação do tenente general da artilharia Francisco Lopes Vilas Boas e soldados para acompanharem o provedor da Alfândega da cidade Domingos da Costa Almeida nas diligências efetuadas contra o provedor-mor da Fazenda Luís Lopes Pegado Serpa.* Bahia, 30 de setembro de 1720. AHU/BA/AV, Cx. 14, Doc. 1204.

⁵ *Carta do Provedor da Alfandega da Bahia Domingos da Costa e Almeida ao rei [D. João V] sobre a denúncia que tomou contra o provedor-mor da Fazenda Real Luís Lopes Pegado Serpa, por haver comercializado com naus estrangeiras.* Bahia, 1 de outubro de 1720. AHU/BA/AV, Cx. 14, Doc. 1205.

⁶ Filho de Luís Lopes Pegado Serpa, Provedor da Fazenda na primeira metade dos setecentos, e neto de Luís Lopes Pegado, Provedor-Mor da Fazenda na colônia e Cavaleiro da Ordem de Cristo. ANTT/Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Luís, mç. 17, doc. 365.

⁷ *Ofício do governador Conde de Azambuja para Francisco X. de Mendonça Furtado no qual relata as grandes fraudes e extraordinárias irregularidades cometidas por alguns funcionários da Fazenda Real e refere os meios que se deviam empregar para as coibir.* Bahia, 23 de dezembro de 1766. AHU/BA/CA, Cx. 40, Doc. 7533, fól. 11.

Real, e das cobranças de 2\$000 réis por cabeça de escravos desembarcados até 1748. Todavia, constava que dos 99.809 escravos registrados havia a ausência de registro de outros 3.662, que geraram um déficit de 11:324\$000 réis;⁸ a conferência das pipas de azeite doce (600 réis por barril) pelos mesmos instrumentos indicou a falta de 7:109\$555 réis. Sobre as vendas de aguardente da terra até 1748, a diligência apontou que foram vendidos o equivalente a 76:020\$080 réis, porém, deste faltavam 9:205\$870 réis, “que não se acham carregados ao tesoureiro em receita”. Da carne de vaca, que teria rendido até ali 114:817\$830 réis, apenas 106:226\$380 foram repassados ao tesoureiro, faltando a quantia de 8:491\$045 réis. Totalizando, a diligência do Desembargador apontou um descaminho estimado em 57:861\$967 réis na Provedoria da Fazenda, cobrados ao provedor Manoel Mattos Pegado Serpa, envolvendo outros gêneros. (CERQUEIRA E SILVA, 1835, v. 1, p. 250-253)

Em 1735, a Provedoria da Fazenda informou à Coroa a arrematação do contrato da renda do direito dos escravos idos para as Minas Gerais feita no valor de 76:250\$000 réis a cada ano do triênio.⁹ Nesse período, o Provedor da Fazenda era o pai de Manoel Pegado Serpa, Luís Lopes. Ele foi preso por suspeita de praticar descaminho, denunciado pelo Provedor da Alfândega, Domingos da Costa, pai de Rodrigo da Costa e Almeida, que seria o primeiro intendente de marinha da América.¹⁰

Na condução para a posse de Manoel Mattos Pegado Serpa à Provedoria da Fazenda, o vice-rei, Conde de Atouguia, manifestou opinião contrária: “não tem prática nem experiência”.¹¹ Contudo, aos poucos, mesmo sendo uma prática constitutiva da sociedade colonial, os descaminhos parecem ter tomado proporções incontornáveis e¹² não foram tolerados por outros oficiais e opositores, resultando em nova prisão. Na

⁸ Um valor maior que o número de 3.662 escravos, a 2\$000 réis por cabeça, que seriam exatamente 7:324\$000 réis.

⁹ *Carta do [provedor mor da Fazenda Real do Estado do Brasil] Luís Lopes Pegado Serpa, ao rei [D. João V] sobre os contratos arrematados na Provedoria da Fazenda Real e os valores de suas arrematações, entre eles o contrato da renda do direito dos escravos que passam para as Minas Gerais, o contrato da renda das Dízimas da Chancelaria do Estado [do Brasil], o contrato da Pesca das Baleias.* Bahia, 27 de junho de 1735. AHU/BA/AV, Cx. 6, Doc. 537.

¹⁰ *Carta do Provedor da Alfândega da Bahia, Domingos da Costa Almeida ao rei [D. João V] sobre a denúncia que tomou contra o provedor-mor da Fazenda Real Luís Lopes Pegado Serpa.* Bahia, 1 de outubro de 1720. AHU/BA/AV, Cx. 14, Doc. 1205.

¹¹ *Carta do [vice-rei e governador do Estado do Brasil], Conde de Atouguia Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde, ao rei [D. José] sobre a carta da propriedade do ofício de provedor-mor da Fazenda Real do Estado do Brasil a Manuel de Mattos Pegado Serpa.* Bahia, 25 de maio de 1753. AHU/BA/AV, Cx. 115, Doc. 8970.

¹² *Carta do [vice-rei e governador-geral do Estado do Brasil] conde de Atouguia, Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde, ao rei [D. José] sobre a necessidade de homens abonados servirem de Tesoureiro e Almojarife da cidade da Bahia.* Bahia, 7 de dezembro de 1753. AHU/BA/AV, Cx. 117, Doc. 9133.

citação de Cerqueira e Silva, a carta do Conde de Atouguia apontou valores acima de 57 contos de réis atribuídos aos descaminhos da repartição no século XVIII. Segundo o Conde de Azambuja, Manuel Pegado Serpa era o terceiro Provedor da Fazenda preso por irregularidades nos procedimentos e peculato.¹³ E foi, também, o último no cargo.

Cerqueira e Silva considerou o episódio da prisão de Manoel Pegado Serpa o principal motivo para a extinção da Provedoria da Fazenda, em 1770, pois as reincidentes ocorrências não só representavam significativas somas atribuídas aos descaminhos, (CERQUEIRA E SILVA, 1835, v. 1, p. 250-252.) também havia indícios de negociação com nações estrangeiras.¹⁴ Percebe-se ainda uma intensa, por vezes intransigente, atividade do referido provedor na zona portuária,¹⁵ atuando em reparações estruturais de fortificações e navios,¹⁶ pagamentos das atividades da Ribeira das Naus e de funcionários públicos da capitania,¹⁷ interferindo em provimentos de oficiais nela atuantes,¹⁸ levantando um conjunto de situações conflituosas, internas e externas.¹⁹ As consequências do “peculato” atribuído ao último Pegado Serpa, sua prisão e processo,²⁰ formaram um dos pontos mais altos de tensão entre a Coroa e a Provedoria da Fazenda no século XVIII. Seu pai passou por um complicado processo de acusações.²¹ Contudo, o seu processo iria além da prisão, compôs o fator político crucial para a extinção de um

¹³ O seu pai seria um deles, Luís Lopes Pegado Serpa. AHU/BA/CA, Cx. 40, Doc. 7533, fól. 11..

¹⁴ *Carta do Provedor da Alfândega da Bahia Domingos da Costa e Almeida ao rei [D. João V] sobre a denúncia que tomou contra o provedor-mor da Fazenda Real Luís Lopes Pegado Serpa, por haver comercializado com naus estrangeiras.* Bahia, 1 de outubro de 1720. AHU/BA/AV, Cx. 14, Doc. 1205.

¹⁵ *Ofício da Mesa de Inspeção para Thomé de J. da Costa Corte Real informando que o Provedor da Fazenda estava autorizando o carregamento de sola, contra o determinado no alvará de 29 de novembro de 1753.* Bahia, 30 de julho de 1759. AHU/BA/CA, Cx. 24, Doc. 4482.

¹⁶ *Ofício do Provedor da Fazenda Luiz Lopes Pegado Serpa participando ao provedor da Casa da Índia a chegada das embarcações a que se refere a carta anterior, as reparações de que careciam e pedindo instruções para diversos serviços.* Bahia, 19 de setembro de 1742. AHU/BA/CA, Cx. 1, Doc. 23.

¹⁷ *Carta do Provedor da Fazenda Manoel de Mattos Pegado Serpa para Diogo de Mendonça Corte Real, remetendo várias informações sobre os ordenados e emolumentos que venciam os diversos funcionários da Provedoria Mor da Fazenda Real.* Bahia, 29 de março de 1755. AHU/BA/CA, Cx. 9, Doc. 1576.

¹⁸ *Ofício do Provedor Manoel de Mattos Pegado Serpa para Diogo Mendonça de Corte Real, sobre o provimento de Thomaz de Sousa no lugar de Patrão Mor.* Bahia, 25 de dezembro de 1753. AHU/BA/CA, Cx. 6, Doc. 871, fól. 52 (Doc. 900-906).

¹⁹ *Requerimento de Antônio Saldanha Albuquerque e Castro ao rei [D. João V] solicitando ordem ao Provedor Real da Fazenda do Brasil, Luiz Lopes Pegado para que não proceda contra o fiador Domingos da Costa.* Bahia, 17 de setembro de 1716. AHU/BA/AV, Cx. 10, Doc. 900; *Ofício do Provedor da Fazenda Luiz Lopes Pegado Serpa para Diogo de Mendonça Corte Real, acerca dos serviços da Alfândega, queixando-se da infidelidade de alguns funcionários e participando a chegada da Nau da Índia N. Sr.^a da Conceição, comandada pelo Capitão de mar e guerra Francisco Pinheiro dos Santos, e da Nau ultimamente construída nos estaleiros daquela cidade, sob o comando do capitão de mar e guerra Antônio de Brito Freire.* Bahia, 23 de junho de 1743. AHU/BA/CA, Cx. 1, Doc. 34.

²⁰ AHU/BA/CA, Cx. 40, Doc. 7551, fól. 4.

²¹ Ver também: SILVA, Tâmara Rios. *Luís Lopes Pegado Serpa e as denúncias de descaminho na Alfândega da Bahia (1718-1733)*. 2016. 45 f. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso – Licenciatura em História) – Departamento de Ciências Humanas, Campus IV da Universidade do Estado da Bahia, Jacobina.

cargo fazendário e a criação da Intendência da Marinha a ser assumida pelo filho de um denunciante. A documentação apreendida serviu para a sustentação da extinção.

Os descaminhos, elementos constituintes da sociedade colonial, (CAVALCANTE, 2006, p. 29) necessitam de um enquadramento geral, bem como a corrupção, que assinalava tão somente desvios morais, (BLUTEAU, 1712-1728, v.2, p. 572) para que se evite a perturbação do anacronismo que atrapalha o entendimento de casos aparentemente semelhantes ao que se atribui na atualidade. (FIGUEIREDO, 2012, p. 174) “O contrabando envolve uma situação efetivamente mais complexa”, a saber, a perspectiva de superlucros como elementos compensadores dos riscos corridos pelos agentes do processo colonizador. Se apresentavam mais como um abrandamento do sistema, do que sua supressão. (NOVAIS, 1986, p. 61-62) O mesmo princípio era aplicado aos agentes da administração colonial, um “princípio de pesos e contrapesos” atinente às pressões que envolvem um sistema colonial, onde os descaminhos significaram “trabalhar nos limites preestabelecidos da tessitura econômico-social, percebendo-lhes alternativas e extensões”. (CAVALCANTE, 2006, p. 27) Ou seja, “a despeito do clima de soltura que presidia a ação de funcionários nos trópicos, distinta era a ação permissiva que gerava rendas particulares para as autoridades”, (FIGUEIREDO, 2012, p. 177) que constituía parte da atração do vir à América, onde os “limites da tolerância variavam não só com o contexto histórico, as circunstâncias mais imediatas, mas também com a posição social dos envolvidos”. (ROMEIRO, 2017, p. 54) Sendo esses limites, portanto, que orientavam o entendimento da prisão e soltura de Manoel Pegado Serpa, o Provedor da Fazenda implicado na Bahia em 1767.

Os Provedores da Alfândega atuaram em setores próximos aos de Provedores da Fazenda na zona portuária, lugar de entrada de mercadorias vindas do exterior, em especial da África, de onde vinham os escravos que sustentavam a produção colonial e representavam um intenso comércio, envolvendo frutos de contrabandos e descaminhos. Os navios de negociantes da praça da Bahia circulantes em África constituíam a retomada de uma rota, que sem interferência metropolitana reascenderam o lucrativo comércio do “resgate de escravos” dominado pela praça baiana. (SOUZA, 2018) Ao longo do século XVIII, a Provedoria da Alfandega assumiria uma posição mais fidedigna aos interesses régios nesse setor, requerendo um regimento regulatório²² e informando com assiduidade as entradas de navios e africanos desembarcados na Bahia.

²² *Provisão do rei [D. João V] para o Provedor da Alfândega Domingos da Costa de Almeida sobre a criação de um Regimento para a Alfândega. Bahia, 5 de março de 1720. AHU/Ba/AV, Cx. 13, Doc. 1109.*

Rodrigo da Costa de Almeida iniciou sua trajetória na administração pública no cargo de Provedor da Alfândega ainda jovem, em 1735.²³ Suas constantes missivas informavam à Coroa sobre as embarcações vindas da Costa da Mina, Angola e Benguela, relacionando seus capitães e escravos desembarcados, bem como, menos frequentemente, as embarcações estrangeiras. Ele seguia um padrão, que incluía discriminar as páginas em que os registros eram lançados no livro da tesouraria, fazendo a contabilidade de entrada de navios, número de escravos e valores arrecadados. Conheceu de perto os capitães, os proprietários de embarcações e as sinuosidades que envolviam o tráfico negro por meio do ofício alfandegário exercido desde o reinado de D. João V.²⁴ A partir do ano de 1766, um ano fatídico para a Provedoria da Fazenda, as missivas seguiriam regularmente a partir de 1771, sempre contemplando biênios ou triênios. Seu padrão de fiscalização em navios negreiros não recuaria com a investidura em intendente de marinha, ao contrário, deu conta de todo o período (1770-1782) em 14 missivas, registrando os escravos da Costa da Mina em separado daqueles chegados de Benguela e Angola.²⁵

Quando provido pela Coroa em primeiro intendente de marinha, seu alvará determinava no § 11 que as “visitas nas embarcações vindas de África serão também” feitas por ele. Não por acaso uma de suas primeiras diligências causou enorme rebulição entre os homens de negócios e traficantes de escravos da Bahia ainda em 1770, quando prendeu um homem importante para os negócios em África, o negro liberto João de Oliveira. Ele era “cabeceira” dos portugueses em costas africanas, objeto do estudo de

²³ *Requerimento do provedor da alfândega da cidade da Bahia, Domingos da Costa de Almeida, ao rei [D. João V] solicitando permissão para servir nos seus impedimentos ao seu filho por nome de Rodrigo da Costa de Almeida com a idade de vinte e três anos.* Bahia, 26 de novembro de 1735. AHU/BA/AV. Cx. 53, Doc. 4614.

²⁴ Entre 1735 e 1770: AHU/BA/AV, Cx. 115, Doc. 8976; Cx. 125, Doc. 9773; Cx. 125, Doc. 9777; Cx. 141, Doc. 10917; Cx. 147, Doc. 11291; Cx. 156, Doc. 11917.

²⁵ 29 de junho de 1771, relação das embarcações da Costa da Mina (AHUBA/AV, Cx. 166, Doc. 12594); 2 de março de 1773, relação de escravos, capitães e embarcações da costa da África (AHU/BA/AV, Cx. 168, Doc. 12749); 25 de março de 1774, relação de escravos, capitães e embarcações de Angola (AHU/BA/AV, Cx. 169, Doc. 12803); 25 de março de 1774, relação de escravos, capitães e embarcações com escala em São Thomé e Príncipe (AHU/BA/CA, Cx. 169, Doc. 12804); 1 de junho de 1776, relação dos escravos, capitães e embarcações da Costa da Mina (AHU/BA/CA, Cx. 172, Doc. 12939); 10 de fevereiro de 1777, relação dos escravos, capitães e embarcações de Angola e Benguela (AHU/BA/AV, Cx. 172, Doc. 13004); 10 de fevereiro de 1777, relação dos escravos, capitães e embarcações de Costa da Mina e São Thomé (AHU/BA/AV, Cx. 172, Doc. 13005); 20 de março de 1778, relação de escravos, capitães e embarcações da Costa da Mina (AHU/BA/AV, Cx. 174, Doc. 13108); 20 de março de 1778, relação de escravos, capitães e embarcações de Angola e Benguela (AHU/BA/AV, Cx. 174, Doc. 13109); 17 de abril de 1780, relação dos escravos de dezembro de 1778 a dezembro de 1779 (AHU/BA/AV, Cx. 179, doc. 13350); 17 de abril de 1780, relação dos escravos, capitães e embarcações de Angola e Benguela (AHU/BA/AV, Cx. 179, Doc. 13351); 22 de abril de 1781, relação dos escravos, capitães e embarcações da Costa da Mina (AHU/BA/AV, Cx. 181, Doc. 13464); 22 de maio de 1781, relação dos escravos, capitães e embarcações de Benguela e Angola (AHU/BA/AV, Cx. 181, Doc. 13469).

alguns autores, melhor percebido por Daniele Souza,²⁶ como já ressaltado. Negociantes e traficantes de escravos baianos pediram a soltura de João de Oliveira ao governador, cuja prisão foi realizada e mantida pelo intendente até a ordem superior. A rica história da prisão de João de Oliveira na Bahia remete, também, à ligação do cargo de intendente de marinha com o comércio de escravos, como se verá.

Enfatizando a obrigação de garantir a arrecadação da Fazenda Real e evitar o quanto “fosse possível o extravio”, o Conde de Povolide relatou ao Marquês de Pombal o ocorrido, que notou certa demora dos navios a entrarem na Costa da Barra, “desconfiando que para isso haveria causa.” Eram as corvetas N. S. da Conceição S. José e Almas e a N. S. da Penha de França e Boa Hora. A primeira não trouxe nenhum escravo, mas a segunda trazia 418, declarados na Alfândega da Ilha do Príncipe, dos quais apenas 391 pisaram em solo baiano.²⁷ Entre eles estavam uma comitiva que acompanhava João de Oliveira, todos apreendidos, confundidos com escravos. João seria liberto com o apoio dos homens de negócios e governador da Bahia. (SOUZA, 2018, p. 144) Das fazendas registradas na Alfândega da Ilha do Príncipe, muitas eram tecidos e foram avaliadas em 148 mil réis.²⁸

Em 1770, Rodrigo da Costa era um senhor de engenho, edil por quatro vezes pela Câmara de Salvador (1750, 1755, 1760 e 1766). (SANTOS, 2013, p. 165) Nascido na própria Salvador, no dia 18 de maio de 1717, possuía uma “densa rede de relações familiares, indicativa do processo de formação dos primeiros clãs coloniais e da sedimentação social dos laços regionais e ultramarinos”. (KANTOR, 2004, p. 126) Entre as relações familiares, destaca-se o casamento de sua filha e a relação com Angola.

Filho legítimo e primogênito de Domingos da Costa Almeida, natural de Angola,²⁹ com Brites da Rocha Pita, nascida na Bahia,³⁰ recebeu de seu pai a propriedade da Provedoria da Alfândega da cidade da Bahia, que por sua vez recebera de seu avô. O seu avô paterno, homônimo, natural da cidade algarvia de Faro, no Reino, se casara com Ana Duque, natural de Luanda, em Angola. Dono isolado da fragata N. S. do Livramento e Sta. Tereza, em 1716, o Rodrigo da Costa (avô) desembarcou 396 escravos na Bahia, um

²⁶ “A rota Bahia-Costa da Mina nos tempos do africano João de Oliveira.” In: SOUZA, 2018, p. 145 e ss.

²⁷ Seu senhorio era João Cardoso de Miranda. Ambas têm registradas inúmeras viagens à Costa da África no último quartel dos setecentos ELTIS et al., TSTD, viagem 50948; AHU/BA/CA, Cx. 42, Doc. 8241.

²⁸ AHU/BA/CA, Cx. 42, Doc. 8242.

²⁹ Irmão legítimo do padre Lourenço da Costa Almeida, falecido em 1759. Autos de justificação de Rodrigo da Costa de Almeida. ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, África, mc 30, n. 7, cx. 53.

³⁰ Filha de Sebastião da Rocha Pita e Ana Cavalcanti de Albuquerque Aragão.

número modesto para atestar uma forte atuação no comércio de escravos.³¹ Por sua vez, a administração alfandegária durante o século XVIII esteve intrinsecamente ligada ao ramo, acumulando vasto conhecimento.

Numa carta encaminhada ao Conselho Ultramarino em 15 de fevereiro de 1703, o provedor-mor da fazenda de Angola, Rodrigo da Costa de Almeida [avô], dava conta que o administrador do contrato dos direitos reais, Manuel Neto Nogueira, havia sido acusado de “meter nos navios que iam para o Brasil escravos por crias, sem pagarem direitos a Sua Majestade, excedendo a sua lotação”. Uma devassa foi realizada pelo juiz dos órfãos por ordem do governador de Angola, na qual relatava o envolvimento de capitães, membros de tripulações e funcionários régios, como os guardas do contrato dos direitos reais. (SOUZA, 2018, p. 36)

Seu avô materno, Sebastião da Rocha Pita, como membro notável da Academia Brasílica dos Esquecidos, de 1724, (PESSOTI, 2009, p. 45) marcou a cultura letrada do período com a autoria da *História da América Portuguesa*. Mais tarde, Rodrigo da Costa faria jus ao legado familiar e junto com Antônio Gomes Ferrão Castelo Branco foram “escalados para compor as memórias da agricultura do açúcar e tabaco”, e que o fez como membro na Academia Brasílica dos Renascidos, fundada em 1759 em Salvador. Como demonstra o estudo de Iris Kantor, pai e filho eram professores na Ordem de Cristo. (KANTOR, 2004, p. 126-127)

Rodrigo da Costa e Almeida foi Provedor da Santa Casa de Misericórdia da Bahia entre 1764 e 1770, (SANTOS, 2013, p. 200) a partir daí figurou nela como “irmão de maior condição”. A sua esposa e prima, Maria Francisca de Meneses, era filha legítima do Cel. Bernardino Cavalcante de Albuquerque com Antônia Francisca de Meneses (filha de D. Izabel de Aragão), e tiveram apenas uma filha, D. Brites Mariana Francisca.³²

A trajetória conjugal de sua filha, “D. Brites Maria Ana Rita Francisca Meneses de Almeida”, demonstra alargamento e força dos vínculos da família paterna. Em 1759, um homem de poucas posses tentou desposá-la e arrancou-lhe uma confirmação de compromisso por escrito. O pretendente era Antônio José de Sousa Freire, que manifestou abertamente suas intenções, constringendo ainda mais a família da jovem. Para Rodrigo da Costa e Almeida, veementemente contrário a essa união, tratava-se de um ensaio desleal do pretendente de se apossar do seu cargo na Provedoria da Alfândega. Recorreu diretamente ao Secretário de Estado da Marinha e Negócios Ultramarinos naquele mesmo

³¹ TSTD, # viagem 49343. BML, cod. 12, fl. 225v.: *Biblioteca Municipal de Luanda* (Luanda, Angola).

³² Arquivo da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, Livro 4º de Termos de Irmãos, nº 04, fl. 229 (1733-1772). Ele faleceu em 19 de janeiro de 1782 e ela, em 4 de julho de 1791.

ano, pois o pretendente teria abusado da inocência da sua filha, então com doze anos de idade, constringendo-a com uma vigorosa estratégia.³³

Cobiçar a propriedade do cargo de Provedor da Alfândega sem linhagem e cabedal não faria sentido.³⁴ Aliás, a única ameaça à propriedade deste cargo que o pretendente levava era, de fato, a possibilidade real de se casar com D. Brites, pois, além da tentativa de sequestro, ele conseguiu dela “um escrito de casamento” que o colocava em situação vantajosa, infligindo a Rodrigo da Costa uma profunda aflição, levando-o a cogitar se ausentar da cidade. A saída encontrada por Rodrigo da Costa foi questionar judicialmente o “escrito de casamento” de todas as formas³⁵ e suplicar interferência da Coroa.³⁶ Reunindo o Vigário-Geral, Gonçalo de Sousa Falcão, e o Ouvidor-Geral do Crime, Francisco Antônio Berquó da Silveira Pereira, conseguiu um juramento sob os santos evangelhos para resilir “dos Esponsais ou do escrito a promessa de casamento que [D. Brites] havia feito dentro do tempo de sua impuberdade”.³⁷

Como resultado, Rodrigo da Costa viajou na frota de 1766 com sua filha para o Reino, onde a casou com o seu parente Manoel Pereira da Silva,³⁸ fidalgo da casa de Sua Majestade, que em 1770 estaria como Desembargador dos Agravos da Casa de Suplicação.³⁹ Nesse mesmo ano requereu (e foi atendido) autorização para vender todos os bens no Brasil e remeter o produto nos reais cofres do Reino. Fazia parte do plano de dote da sua filha recém-casada. Nesse requerimento declarou ter herdado de um primo dois engenhos de açúcar, várias fazendas de frutas, madeiras e gado, as suas propriedades de terra compunham um conjunto vinculado a três morgados. Detinha a propriedade de

³³ AHU/BA/CA, Cx. 24, Doc. 4635, fól. 17 (Doc. 4648; 4649; 4650).

³⁴ *Requerimento do Juiz dos Órfãos, Gaspar de Abreu Valadares, ao rei [D. José], solicitando uma certidão do auto cível de um libelo de força velha que lhe deu Antônio José de Sousa Freire Tavares de Castro Leal, pedindo o Olho d'Água do Tamboril, apelidado de Santiago Novo*. Piauí, 12 de dezembro de 1775. AHU/PI, Cx. 12, Doc. 736.

³⁵ *Requerimento de Rodrigo da Costa e Almeida pedindo a certidão dos esponsaes contrahidos entre sua filha D. Brites e Antônio José Freire Tavares Castro Leal*. Bahia, 9 de agosto de 1759. AHU/BA/AV, Cx. 24, Doc. 4649.

³⁶ *Ofício de Rodrigo da Costa e Almeida a Thomé Joaquim da Corte Real, remetendo-lhe um requerimento para ser entregue a El Rey D. José e no qual pedia qualquer providência régia que obstasse o casamento de sua única filha menor de 12 anos, D. Brites Maria Anna Francisca de Almeida, que contra a sua vontade pretendia realizar Antônio José de Sousa Freire Tavares Castro Leal*. Bahia, 15 de agosto de 1759. AHU/BA/CA, Cx. 24, Doc. 4557-4562.

³⁷ *Termo de Reclamação de esponsaes D. Brites Maria Anna Francisca Rita de Almeida, contrahidos nos anos de sua impuberdade com Antônio José de Sousa Freire Tavares Castro Leal*. Bahia, 16 de julho de 1759. AHU/BA/AV, Cx. 24, Doc. 4650.

³⁸ *Revista Trimensal do Instituto Histórico Geographico do Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia, Lithographia e Encadernação de Laemmert e Cia, 1889, tomo LII, parte I, p. 55-56.

³⁹ *Requerimento...* 13 de agosto de 1770. AHU/BA/AV, Cx. 165, Doc. 12532.

14 casas na cidade de Salvador que importariam a quantia de 78:647\$760 réis, e somados com mais oito contos de dívidas correntes, importavam 86:647\$760 réis.

Os membros da família mantinham investimentos em diversos pontos do Ultramar no século XVIII. No ano de 1759, por conta do falecimento de seu pai, Domingos da Rocha de Almeida, Rodrigo da Costa entrou com um recurso e se apossou dos direitos de herdeiro universal do reverendo Lourenço da Rocha de Almeida, seu tio, que falecera em Angola sem deixar filhos. Lourenço tinha investimentos em, ao menos, três paragens do Império português: Lisboa (2.656\$247 réis), Bahia (de 29 contos lhe restara 14.733\$947 réis) e Rio de Janeiro (2.620\$969 réis).⁴⁰ A Mesa de Consciência e Ordens autorizou, em 26 de fevereiro de 1760, o pagamento de 3.095\$139 réis a Rodrigo da Costa referentes ao dinheiro a juros que o padre, seu tio angolano, havia investido em Lisboa. A quantia foi direcionada à Junta do Comércio.⁴¹

Linhagem e erudição aproximavam os seus familiares da estrutura administrativa josefina, bem como sua interlocução com os diversos sujeitos e setores na sociedade da época. Rodrigo da Costa se fez presente na celebração da primeira reunião da Academia dos Renascidos, em 1759, e lá estiveram presentes José Pires de Carvalho e Albuquerque, José Antônio Caldas (o engenheiro das reformas da zona portuária, em 1776) e o implicado Provedor da Fazenda Manuel de Mattos Pegado Serpa.⁴² Aliás, pelo casamento de sua filha, percebe-se os laços estreitos que matinha com sujeitos ligados à administração josefina no Reino, como depreende-se do pedido de ajuda a Tomé Joaquim da Costa Corte Real, Secretário da Marinha (1756-1760).⁴³

Durante o século XVIII, a família de Rodrigo da Costa ganhava com a circulação de mercadorias no porto de Salvador através da propriedade da Provedoria da Alfândega, cuja histórica atividade administrativa os tornava íntimos de um cotidiano burocrático que envolvia grandes negociações, tentativas de descaminhos e contrabando.

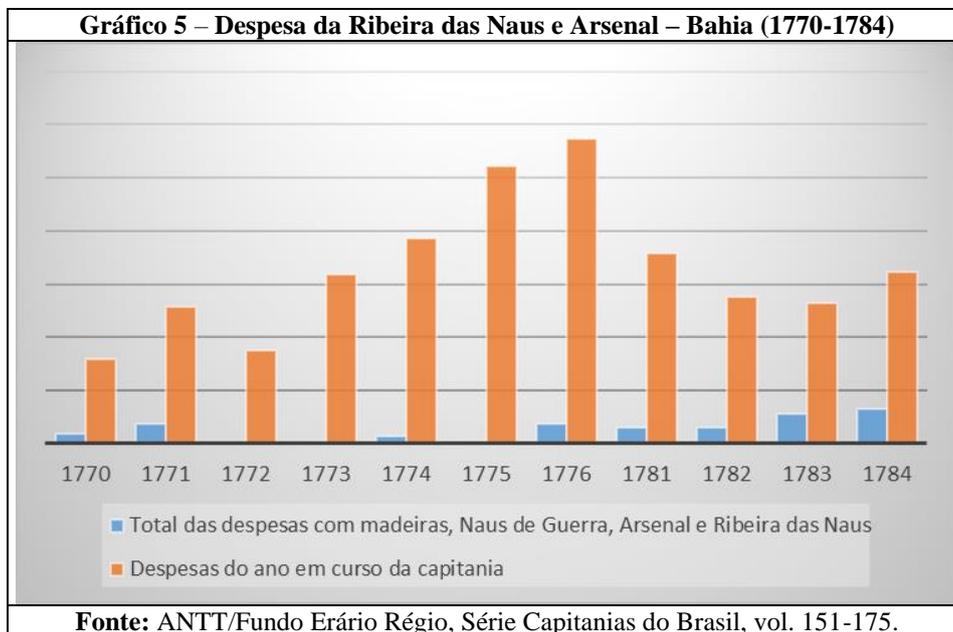
⁴⁰ Que dissera ter aberto mão pela gentileza da viúva do portador da folha de partilha, que lhe enviara algumas quartilhas de ouro e ciência de dívida de seu pai com a família. Em Pernambuco, disse que não declararia em testamento pois era mal informado pelo outro portador da carta de partilha, Francisco Cazado Lima, que nunca havia lhe enviado um vintém. ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, África, mç 30, n. 7, cx. 53.

⁴¹ ANTT/FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, África, mç 30, n. 7, cx. 53.

⁴² Criada na presença de quarenta convidados, “a proposta foi sustentada pelo Pe. Sarre, e posta a votos, quatro dos presentes se manifestaram contra a criação imediata”, favoráveis à criação por decreto régio, retiraram-se da casa do conselheiro José Mascarenhas Pacheco Pereira Coelho de Melo, os seguintes homens: “o chanceler Thomáz Robí, o procurador da Coroa Luís Quintela e o Provedor da Fazenda Pegado Serpa.” O quarto, o Sargento-mor Ferrão Castelo-Branco, divergiu, “mas se sujeitou a deliberação da maioria”. (Cf.: VARNHAGEN, op. cit., tomo IV, p. 329-339 (Nota IV da Seção XLV: “D. José e Pombal – Administração Josefina – Letras”)).

⁴³ AHU/BA/CA, Cx. 24, Doc. 4557-4562.

Fiscalizando a engrenagem de entrada e saída de mercadorias, dos agentes ligados ao comércio de escravos com a Costa da Mina e Angola, a movimentação portuária se constituía num ponto de interesse em comum com a Coroa.⁴⁴



Na prática, as experiências faziam de Rodrigo da Costa e Almeida um nome conveniente para fazer parte da reforma na Junta da Fazenda da qual derivaria a criação da Intendência da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia. Até a sua morte, em 1782, as despesas exclusivas do Arsenal e Ribeira das Naus registraram altas nos anos de 1776, 1781 e 1782, quando se destacaram os fabricantes de navios ligados ao tráfico de escravos. Como se vê no Gráfico 5 acima, os recursos destinados aos assuntos náuticos, além dos poderes instituídos ao cargo, fariam atraente aos membros da sociedade baiana o cobiçado cargo de intendente. No ano de 1770 são gastos 9:414\$565 réis no setor, e no ano de 1782 esses mesmos gastos somaram 15:458\$522 réis, um aumento expressivo de 60%.⁴⁵

Após a sua morte, verifica-se um crescendo nos gastos náuticos nos dois anos seguintes (1783 e 1784), como mostra o Gráfico 5. Mesmo com um hiato de cinco anos nos registros documentais entre os anos de 1776 e 1781, através do Tribunal de Contas

⁴⁴ *Requerimento do Provedor-mor da Alfândega Rodrigo da Costa de Almeida ao rei [D. José] solicitando isenção do serviço de vereador na câmara da cidade da Bahia*. Bahia, 19 de setembro de 1757. AHU/BA/AV, Cx. 132, Doc. 10341.

⁴⁵ ANTT/Fundo Erário Régio, Série Capitánias do Brasil, v. 151 e 169. Registra-se os agradecimentos aos professores doutores Luciano Figueiredo, pela indicação das fontes, e Ângelo Carrara, pela solidariedade e compartilhamento de dados referentes a receitas e despesas da Bahia.

de Portugal e Alfândega de Lisboa, observa-se o ápice na construção naval baiana setecentista no ano de 1776. Os estaleiros baianos produziram mais em 1776, incluindo um navio de Custódio Ferreira Dias, com capacidade de carga de 1.000 t,⁴⁶ e outro de Theodósio Gonçalves da Silva, de 700 t, indicando que a partir desse ano em diante as últimas provisões pombalinas de “liberdade dos direitos” (isenção de impostos alfandegários para construção naval), concedidas aos negociantes lusitanos,⁴⁷ contribuíram para o crescimento dessa produção interna no Império. Na Bahia, em especial, suas concessões não retrocederiam, impulsionando o setor nos anos seguintes.⁴⁸

As provisões se tornaram uma valiosa ferramenta burocrática criada no período josefino, uma constante para além dele, acompanhava a média de gastos na Ribeira e Arsenal e agradava aos negociantes da praça da Bahia e de Lisboa, facilitando as sociedades para os negociantes lisboetas no rentável setor negreiro. No período seguinte após a morte de Rodrigo da Costa (1782), outros foram providos interinamente como intendente de marinha pelo governador da Bahia entre os anos de 1782 e 1796. No primeiro quinquênio de intendência (1770-1774), gastava-se uma média de 6,5 contos de réis, raramente os gastos ultrapassavam os 7 contos de réis (em 1773, 7:227\$449 réis). A primeira alta verifica-se a partir de 1775, quando começaram a ultrapassar uma dezena de contos de réis. No ano da morte de Rodrigo da Costa registram-se gastos acima de 15 contos de réis e em 1783 eles somaram 17:188\$791 réis.⁴⁹ O volume de recursos administrados aumentava gradativamente.

5.2 Segunda fase (1782-1797): provimento dos governadores, os interinos e o controle social e portuário

O governador Marquês de Valença, diante da morte de Rodrigo da Costa em janeiro de 1782, inicialmente atendeu ao requerimento de Antônio José de Sousa Freire ao cargo de Provedor da Alfândega,⁵⁰ pois, finalmente, ele conseguiria se casar com a D.

⁴⁶ AHTC/Fundo Geral do Erário Régio, Livro 4218, fól. 266-7.

⁴⁷ As Provisões de Liberdade dos Direitos garantiam aos fabricantes individuais ou sociedades anônimas a isenção de impostos nas duas alfândegas (Lisboa e Bahia), tomadas como uma contrapartida estatal aos investidores lusitanos no setor de produção naval (AHTC/Fundo Geral do Erário Régio).

⁴⁸ AHTC/Fundo Geral do Erário Régio, Livros 4218, 4219 e 4220; ANTT, Casa da Índia, Alfândega de Lisboa, Livros 1855, 1856, 1857 e 1858.

⁴⁹ ANTT/Fundo Erário Régio, Série Capitânias do Brasil, v. 169 e 171.

⁵⁰ *Requerimento de Antônio José de Sousa Freire Tavares de Brito de Castro e Sampaio, à Rainha D. Maria I, solicitando a propriedade dos ofícios de Provedor da Alfândega e de Intendente de Marinha, que foram de propriedade de seu sogro.* Bahia, 8 de agosto de 1782. AHU/BA/AV, Cx. 184, Doc. 13.571.

Brites que, viúva, retornou à Bahia.⁵¹ Respondeu brevemente pela Provedoria da Alfândega, apenas nos primeiros meses após a morte de seu, enfim, sogro.⁵² Já a Intendência da Marinha não lhe competia. Não se tratava de um nobre da terra, tampouco de um destacado agente ilustrado, e acumulou sobre si o ódio do falecido intendente, tornado público e documentado, brevemente declinaria alegando problemas de saúde.⁵³ Sua esposa buscou manter a propriedade do referido cargo na família, sem êxito, requerendo-o para o seu filho do primeiro casamento.⁵⁴ Tal pedido havia sido feito também pelo falecido antes de morrer,⁵⁵ porém, como as normas vinham mudando, a Coroa fez valer a lei de 23 de novembro de 1770, não atendendo.⁵⁶

Entre os poderosos que disputaram a Intendência da Marinha permanecia José Pires de Carvalho e Albuquerque, que assumiu os cargos do falecido, de intendente de marinha e de Provedor da Alfândega, em 9 de setembro de 1782.⁵⁷ Homem de muitas posses e negociante, Secretário de Estado do Brasil, os Pires de Carvalho atuaram ativamente na Academia dos Esquecidos e na Academia dos Renascidos, enquadravam-se no *ethos* nobiliárquico como a família de Rodrigo da Costa, dispensando apresentações pormenorizadas. (BORGES, 2015, p. 243 e ss) Ficou no cargo por quase dois anos, de setembro de 1782 a agosto de 1784, e atuou ativamente.⁵⁸ Tempo suficiente para solicitar (em julho de 1783) a Martinho de Melo e Castro que lhe admitisse ocupar definitivamente o lugar de intendente de marinha, que a seu ver seria “ao mesmo tempo em benefício da Real Fazenda, na arrecadação na qual tenho sido utilíssimo”. Enaltecendo o governador pela decisão de colocar-lhe como interino, alegou seus estudos em matemática e

⁵¹ *Requerimento de D. Brites Maria Ana Rita de Macedo e Meneses, natural da Bahia, viúva do Mestre de Campo Antônio José de Sousa Freire, em que pede autorização para citar o Procurador da Coroa para reivindicação dos bens da Capella instituída por Francisco de Araújo Valdez.* Bahia, 24 de novembro de 1802. AHU/BA/CA, Cx. 129, Doc. 25405.

⁵² Apenas um registro foi encontrado: *Carta de Antônio José de Sousa Freire, da Alfândega da Bahia, à rainha [Maria I] remetendo a relação do número de escravos, nomes dos capitães e invocações das embarcações que vieram da costa da Mina no ano passado.* Bahia, 10 de março de 1782. AHU/BA/AV, Cx. 183, Doc. 13534.

⁵³ *Carta de Antônio José de Sousa Freire para o Governador Marquês de Valença na qual lhe participa estar muito doente e lhe pede para o demitir dos cargos que estava exercendo interinamente.* Bahia 23 de julho de 1782. AHUBA/CA, Cx. 58, Doc. 11134.

⁵⁴ AHU/BA/AV, Cx. 184, Doc. 13576.

⁵⁵ AHU/BA/AV, Cx. 183, Doc. 13524.

⁵⁶ Contrária à hereditariedade em cargos públicos.

⁵⁷ *Ofício do Governador Marques de Valença para Marinho de Melo e Castro em que participa ter nomeado José Pires de Carvalho e Albuquerque para exercer interinamente o lugar de Provedor da Alfândega, Intendente da Marinha e Vedor Geral do exército, por ter adoecido Antônio José de Sousa Freire, que os estava exercendo desde o falecimento de Rodrigo da Costa de Almeida.* Bahia, 9 de setembro de 1782. AHU-CA, Cx. 58, Doc. 11133.

⁵⁸ *Carta do coronel de Cavalaria José Pires de Carvalho Albuquerque para Martinho de Melo e Castro, em que lhe pede para se interessar pelo deferimento do seguinte requerimento.* Bahia, 22 de julho de 1783. AHU/BA/CA, Cx. 59, Doc. 11270.

conhecimentos gerais, solicitou ponderar-lhe, que “eu tenho Casa, que só procuro a honra do servir”, pretendendo assim convencer as autoridades metropolitanas a lhe efetivarem no cargo.⁵⁹

Contudo, passados 12 meses a resposta ainda era o silêncio. Sem um retorno para a efetivação no cargo, solicitou demissão “devido as sezões” que pretendia tratar em Lisboa.⁶⁰ Aliás, uma grande afinidade com o governador pode não ter ajudado. Martinho de Melo e Castro, Secretário de Estado da Marinha era conhecido pela aversão aos excessos da nobreza.⁶¹ O governador cogitou dois nomes enquanto a Coroa não se manifestava. Eis que assim surgiram os nomes do Desembargador Felipe José de Faria e o de José Venâncio de Seixas.⁶² O governador proveu o último, um ilustrado reinol.

Natural de Lisboa e homem de negócios, filho do negociante Manoel de Seixas, natural de Trás-os-Montes, José Venâncio de Seixas tinha o lado materno de sua família em Lisboa.⁶³ Decidindo por ele, o governador Marquês de Valença escolheria um correspondente da Coroa sem vínculos evidentes com as autoridades e negociantes daquela praça, porém familiarizado com a administração colonial mas, sobretudo, com autoridades régias, o que contaria para sua permanência estendida no cargo.⁶⁴

José Venâncio de Seixas serviu em Haia, como secretário do ministro plenipotenciário José Vasques da Cunha (2º Conde da Cunha) durante o tempo em que este foi enviado à Holanda.⁶⁵ O 1º Conde da Cunha, pertencia a primeira nobreza, oficial da casa real, havia sido governador de Angola, vice-rei do Brasil no período em que o

⁵⁹ *Requerimento do Coronel de Cavalaria José Pires de Carvalho Albuquerque, no qual, alegando seus serviços, pede para ser conservado no lugar de Intendente da Marinha e Armazéns Reais, que está exercendo interinamente.* AHU/BA/CA, Cx. 59, Doc. 11271 (Anexo, Doc. 11270).

⁶⁰ *Carta de José Pires de Carvalho e Albuquerque para D. Rodrigo José de Menezes, em que lhe pede a demissão dos lugares a que se refere o documento anterior alegando precisar tratar de sua saúde.* Bahia, 12 de agosto de 1784. AHU/BA/CA, Cx. 61, Doc. 11.661.

⁶¹ *Atestado do Governador Marques de Valença em que certifica que José Pires de Carvalho e Albuquerque exercera sempre o lugar de Secretário de Estado e guerra, de que era proprietário com honra, zelo e inteireza.* Bahia, 2 de junho de 1783. AHU/BA/CA, Cx. 59, Doc. 11272.

⁶² *Ofício do Governador D. Rodrigo José de Menezes para Martinho de Melo e Castro, no qual comunica que, tendo o secretário do Governo José Pires de Carvalho pedido a demissão dos cargos que exercia de Provedor da Fazenda e de Intendente da Marinha dos Armazéns Reais nomeara para desempanar o primeiro lugar o Desembargador Felipe José de Faria e para o segundo José Venâncio de Seixas.* Bahia, 12 de setembro de 1784. AHU/BA/CA, cx. 61, Doc. 11660.

⁶³ ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, José, mç. 88, doc. 1291.

⁶⁴ *Instrumento em pública-forma com teor de uma portaria do Governador da Bahia, datada de 14 de agosto de 1784, pela qual este proveu José Venâncio de Seixas no lugar de Intendente da Marinha e Armazéns Reais.* AHU/BA/CA, Cx. 61, Doc. 11662.

⁶⁵ AHU/MG, Cx. 112, Doc. 48; *Correspondência para José Vasques da Cunha, ministro em Haia.* ANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Cx. 958.

Rio de Janeiro passou a capital, e governador de Mazagão,⁶⁶ que o ministro também governou e se destacou combatendo os mouros em 1758.⁶⁷ Os serviços de secretário de Venâncio de Seixas foram enaltecidos pelo 2º Conde da Cunha em 1778, que também foi oficial da casa real e do “Conselho de Sua Majestade”, quando o recomendou a Rainha pela “prudência e autoridade” na condução de importantes diligências em Haia a serviço da Coroa, “por cujo motivo julgo digno de qualquer emprego que a Rainha, Nossa Senhora, lhe queira confiar.”⁶⁸ Com uma filha na Bahia, casada com o coronel Pedro Ferrão Castelbranco em 1781,⁶⁹ o 2º Conde da Cunha passou a ter membros da família em Salvador.⁷⁰

Diferente do falecido, que detinha o ofício de Provedor da Alfândega, José Venâncio não remeteria regularmente informações sobre embarcações e desembarques de navios vindos de África, tarefa delegada, temporariamente, a Felipe José de Faria.⁷¹ Por portaria do governador foi provido Intendente da Marinha e Armazéns Reais, em 14 de agosto de 1784,⁷² onde permaneceu por 12 anos como interino.

Durante esse período, os gastos administrados na Ribeira das Naus e Arsenal cresceram. Percebe-se que as oscilações dos gastos administrados pelo intendente mantinham um padrão crescente. Do início ao final do período de Rodrigo da Costa no cargo, eles dobraram e depois permaneceram mais altos. Nos primeiros cinco anos de José Venâncio como intendente interino (1784-1796) esses gastos registraram uma média de movimentação de 12,2 contos de réis ao ano (Gráfico 6). Sabe-se da existência de uma “clara tendência à alta” das receitas a partir de 1770, porém, Ângelo Carrara identifica uma “depressão” a partir de 1777 e faculta ao ano de 1794 o marco de uma melhora global nas finanças baianas (2009, p. 99). E se perguntando se estes fatos teriam ligação com a

⁶⁶ *Autos de justificação do Conde da Cunha, D. António Alves da Cunha, irmão e herdeiro do secretário de Estado, D. Luís da Cunha, filho de D. Pedro Álvares da Cunha e de D. Inês Maria de Melo*. ANTT, Conselho da Fazenda, Justificações do Reino, Letra C, mç. 6, n.º 45, cx. 88.

⁶⁷ *RELAÇÃO do novo, e admiravel combate, que houve entre o presidio da praça de Mazagam; e os Mouros, Estuques, e fronteiros da dita praça, e a primeira acção executada debaixo da ordem do...governador... D. Jozé Vasques da Cunha*. Lisboa [Portugal]: Offic. de Antonio Vicente da Silva, 1759. (BN, 023,005,002 n.23 - Obras Raras).

⁶⁸ AHU/MG, Cx. 112, Doc. 48, fól. 3.

⁶⁹ AHU/BA/CA, Cx. 64, Doc. 12457.

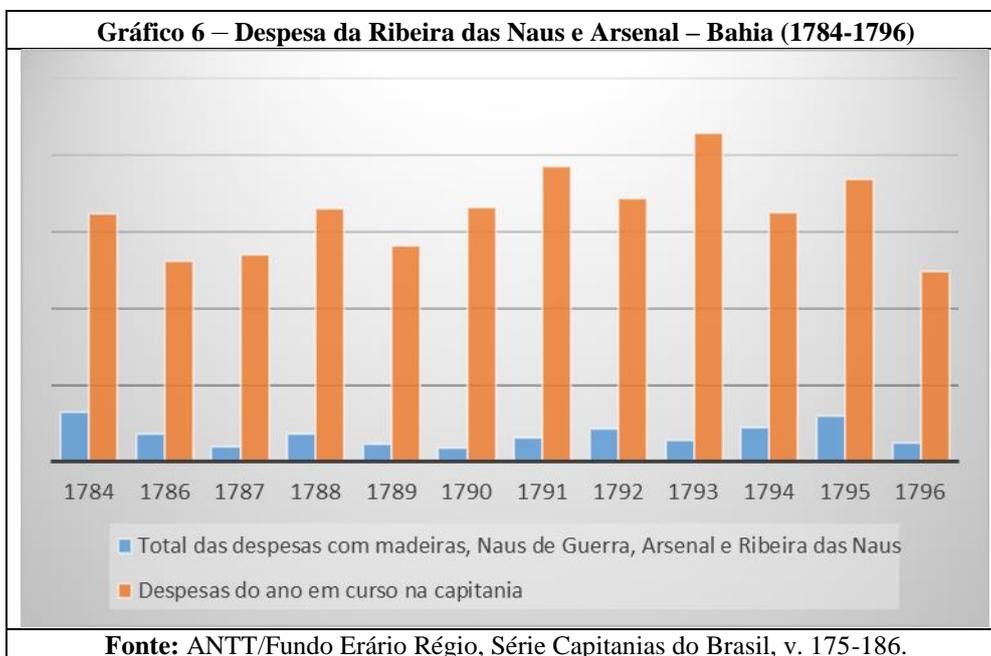
⁷⁰ *Requerimento de D. Maria Vasques da Cunha (...)*. Bahia, 9 de novembro de 1802. AHU/BA/Ca, Cx. 125, Doc. 24678.

⁷¹ *Ofício do Provedor da Alfandega e Presidente da Mesa de Inspeção Felipe José de Faria, em que participa ao Governador ter declarado a João da Silva Cordeiro de haver sido obrigado pelos ingleses, no alto mar, a vender-lhes a carga de tabaco que levava para comerciar na Costa da Mina*. Bahia, 3 de setembro de 1785. AHU/BA/CA, Cx. 63, Doc. 13073.

⁷² *Instrumento em pública forma com teor de uma Portaria do governador da Bahia, datada de 14 de agosto de 1784, pela qual este proveu José Venâncio de Seixas no lugar de Intendente da Marinha e Armazéns Reais*. AHU/BA/CA, Cx. 61, Doc. 11662 (Anexo ao Doc. 11660).

ação mais eficaz dos agentes da administração fazendária na Bahia, considerando o maior ingresso de recursos no período e que as despesas tendem a diminuir com o passar dos anos, concluí pela melhora na administração fazendária, citando o próprio José Venâncio de Seixas, que ao sair da intendência permaneceria na estrutura fazendária da capitania a partir de 1797. (CARRARA, 2009, p. 99-100) Sobre este intendente interino, o autor afirma

(...) tinha alguma experiência na matéria. Desde 1784 circulava pelas repartições responsáveis pela contabilidade baiana. (...) Aqui não é o lugar para discutir o tema da fraude e da corrupção, mas é exatamente em razão do aparente zelo – e honestidade – com que desempenhava suas funções, o que lhe granjeou inimigos, que o rigor dos dados apresentados pelo provedor [José Venâncio] devem merecer algum crédito. (CARRARA, 2009, p. 103-104)



Enquanto no Reino se concretizava o alicerce jurídico que garantiria uma sólida estruturação jurídica e fazendária à Marinha, com o Conselho do Almirantado e a Junta da Fazenda da Marinha,⁷³ José Venâncio permanecia atuante como intendente interino, como um agente experimentado que era, prático em setores nevrálgicos da política e da economia do Império lusitano, se dedicou a combater o que jugou serem irregularidades nos soldos do Regimento dos Úteis,⁷⁴ reduzido as despesas com oficiais reformados e

⁷³ Real Junta da Fazenda da Marinha: criada pela lei de 26 de outubro de 1796.

⁷⁴ *Ofício do Vedor Geral José Venâncio de Seixas, para Martinho de Melo e Castro, no qual informava circunstanciadamente sobre os soldos que se pagavam a alguns ajudantes auxiliares do Regimento dos Úteis e do Regimento da Cavalaria Auxiliar.* Bahia, 16 de janeiro de 1786. AHU/BA/CA, Cx. 63, Doc. 12020.

agregados. Relacionou todos os que recebiam meio soldo,⁷⁵ administrou as atividades da Ribeira das Naus despachando requerimentos de seus oficiais e construindo embarcações de destaque, como a Princesa Carlota (1791),⁷⁶ mas foi na perseguição aos provimentos de militares que focou atenções em sua atuação como intendente. Chegou a relacionar os abusos dos governadores que prestaram fiança aos soldos de oficiais “ilegalmente providos”,⁷⁷ num levantamento que abrangeu a década de 1770, identificando uma despesa com oficiais irregulares que importavam a quantia de 6:056\$258 réis em um de seus escrutínios de provimentos na Bahia.⁷⁸

Na Bahia, onde as companhias de comércio pombalinas não tiveram êxito, embora em acolhimento às necessidades dos senhores de engenho, (SOUZA, 2018, p.76-120)⁷⁹ José Venâncio de Seixas satisfazia aqueles objetivos do Erário Régio ligados as reformas do Conde de Lippe, colocando-o frequentemente em choque com os interesses locais,⁸⁰ e em contato regular com os Secretários da Marinha e Negócios Ultramarinos do período (1784-1796), Martinho de Melo e Castro e D. Rodrigo de Sousa Coutinho. (VALIM, 2012) As denúncias do homem que veio de Haia e das Minas abrangiam provimentos e soldos indevidos, bem como abusos nos pagamentos e os privilégios da população que escapava do recrutamento compulsório.

Com a mudança ocorrida a partir da nomeação de D. Fernando José de Portugal, o ilustrado, ao governo da Bahia (1788-1801), as proximidades entre o intendente e o governador começariam a se mostrar novamente evidentes, como ocorrera com Pires de Carvalho. Contudo, permaneceria no cargo por um longo período.⁸¹ No ano em que José

⁷⁵ AHU/BA/CA, Cx. 63, Doc. 12111.

⁷⁶ AHU/BA/CA, Cx. 74, Doc. 14443.

⁷⁷ *Ofício do Vedor José Venâncio de Seixas para Martinho de Melo e Castro, sobre o abuso que praticaram os Governadores, mandando prestar fiança aos soldos que recebiam os oficiais, que a vedoria considerava ilegalmente providos nos respectivos postos.* Bahia, 18 de março de 1786. AHU/BA/CA, Cx. 63, Doc. 12117.

⁷⁸ *Relação dos Oficiais que assentaram praça e receberam soldo debaixo de fiança, em virtude dos despachos de Governadores e Capitães Gerais e da importância dos soldos que receberam até 31 de dezembro de 1785.* AHU/BA/CA, Cx. 63, Doc. 12119.

⁷⁹ “Sebastião José Carvalho de Melo manteve livre e franco o comércio com a Costa da Mina. A escolha de pôr fim ao monopólio dos proprietários dos navios do “número” se baseou (...) na insatisfação reinante entre senhores de engenho, lavradores do Recôncavo e os comerciantes da praça de Bahia desfavorecidos pelo monopólio” (SOUZA, 2018, p. 120).

⁸⁰ Durante o período em que esteve com intendente de marinha, gerindo os assuntos da Vedoría do Exército, paulatinamente revisava os provimentos e os providos no exercício das tropas e da milícia na capitania da Bahia, entregando aos governadores escabrosos relatórios onde os governados e antigos governadores aparecem como gestores de processos fraudulentos de provimentos de oficiais e postos.

⁸¹ *Ofício do governador D. Fernando José de Portugal para Martinho de Melo e Castro em que lhe participa a partida do navio Santo Antônio para a ilha de São Thomé, conduzindo a bordo o governador, o capitão-mor e ouvidor e uma grande quantidade de búzio enviado para a Fortaleza de Ajudá.* Bahia, 6 de junho de 1788. AHU/BA/CA, Cx. 67, Doc. 12949.

Pires de Carvalho foi provido pelo governador (1782), o total das despesas com Naus de Guerra, Arsenal e Ribeira das Naus era 15:458\$522 réis. No ano em que José Venâncio foi provido (1784) esse número ultrapassou os 32 contos de réis.⁸² Os estudos de Ângelo Carrara apontam o consumo interno das altas receitas baianas da década de 1790, destinadas “ao custeio de despesas da própria capitania.” (CARRARA, 2009, p. 99)

As disputas pelo cargo que se iniciariam no período entre 1782 e 1784 teriam mais motivos que uma vaga por falecimento, e por isso haveria continuidade. O Capitão do Presídio do Morro de São Paulo, Domingos Alves Branco Muniz Barreto, entrou nessa disputa pleiteando a “propriedade do cargo”, em 1796. Militar experiente e dominador de uma eclética gama de conhecimentos, expressos em “memórias econômicas”, em que demonstrava um profundo conhecimento geográfico, social, político e natural da capitania da Bahia, (FONSECA, 2010) defendia a ideia da possível recuperação da posição dominante da Armada portuguesa diante da *Royal Navy*, caso houvessem reformas nos setores de base da produção naval, em especial, na exploração das madeiras e condução de estaleiros, para a qual tinha planos e cálculos. (FONSECA, 2009) Era afeito a conceitos econômicos liberais e amigo do polêmico José de Sá Bittencourt e Accioli, com quem partilhava ideias a respeito da dinamização da exploração florestal. Contudo, não obteve respostas para seu requerimento de 5 de fevereiro de 1796, no qual solicitou a propriedade vitalícia do cargo, que naquele momento era ocupado interinamente por José Venâncio de Seixas.⁸³

Dado seu prestígio social, não era de admirar que Muniz Barreto ignorasse a tendência em curso desde a primeira metade do século e trazida novamente às engrenagens do serviço administrativo pelo alvará de 23 de novembro de 1770, em que a Coroa buscava reduzir as concessões dos ofícios em propriedades, e reunisse farta documentação para seu requerimento para a propriedade vitalícia. Incluiu nele resultados de “viagens filosóficas”, constando as plantas de cinco vilas da Bahia e de Ilhéus (Santarém, São Fidelis, Jequiriçá, Massarandupió e Abrantes), além de atestados de assiduidade, de feitos, testemunhos favoráveis e justificação do provimento em

⁸² ANTT/Fundo Erário Régio, Série Capitânicas do Brasil, v. 175-186. Fora as despesas com construção de fragatas, as relativas à vedoria, e as receitas administradas, como direitos sobre os escravos.

⁸³ *Requerimento de Domingos Alves Branco Muniz Barreto ex-capitão do Regimento de Infantaria de Estremoz e Escriturário da Contadoria Geral da Junta da Fazenda da Capitania da Bahia, no qual alegando os relevantes serviços que havia prestado no Brasil, pede a propriedade vitalícia do ofício de Intendente da Marinha e Armazéns Reais na Bahia que vagara por falecimento de Rodrigo da Costa e Almeida que estava interinamente ocupado por José Venâncio de Seixas.* Bahia, 05 de fevereiro de 1794. AHU/BA/CA, Cx. 81, Doc. 15794.

escriturário da Contadoria da Bahia, dentre outros inúmeros documentos reunidos, demonstrando uma atípica e eclética trajetória de serviços prestados. Curiosamente, constou, ainda, um atestado do próprio intendente interino em exercício favorável ao seu requerimento, assinado, porém, como Vedor-Geral.⁸⁴

O cargo permitia assumir de uma só vez funções complexas (Vedoria, Provedoria da Fazenda e Armazéns Reais). Mas, considerando que os candidatos compunham suas finas redes clientelares, (SOUZA, 2006, p. 18) e que o Atlântico Sul formava um sistema próprio dentro do Império, sobretudo no século XVIII, quando certa “exclusividade da demanda brasileira sobre a oferta africana de escravos” se colocava em destaque, (Alencastro, 2000, p. 31) inflavam a expectativa de prestígio e poder naqueles que se dispusessem a exercê-lo por meio do provimento. Os gastos mostram que as atividades portuárias aumentavam em Salvador, e os investimentos nas alterações estruturais demonstram o quanto o mercado de escravos era atraente,⁸⁵ assim com o desejo pelo controle de informações preciosas para os negócios realizados no porto de sua forte praça. Por tudo isso, seguia em crescimento as expectativas de candidatos à intendente efetivos.

Como já referido, a partir do período josefino as secretarias de estado se destacaram como centros de poder, conseqüentemente a “política das grandes mercês esteve durante algum tempo parcialmente bloqueada”. (MONTEIRO, 2012, p. 43) Contando ainda com as probabilidades de os proprietários não servirem por si, deixando outros exercerem as funções ou mesmo de arrendá-las,

parece acertado sugerir que [...] a monarquia portuguesa tenha evitado conceder carta de propriedade dos cargos mais importantes, que deviam ser exercidos por titulares providos em Lisboa, mediante um julgamento mais rigoroso das suas qualidades. (...) O enraizamento local e o plausível estabelecimento de redes clientelares dele resultante se reputavam nocivos aos interesses do monarca e do bem comum. (STUMPF, 2014, p. 615)

Numa capitania onde apenas membros pertencentes às “grandes casas aristocráticas portuguesas” ocuparam a governança, (MONTEIRO, 2005, p. 108-114) o decreto de 23 de novembro de 1770 colocava a reforma da Junta da Fazenda na Bahia em conformidade com o ideário em voga no Reino, buscando reduzir a concessão de ofícios

⁸⁴ *Atestados (4) do Governador Marques de Valença, do chanceler José Ignácio de Brito Bocarro e Castanheda, do Desembargador Procurador da Coroa e Fazenda Antônio Feliciano da Silva Carneiro e do Vedor Geral José Venâncio de Seixas, sobre assiduidade, competência e probidade de Domingos Alves Branco Muniz Barreto.* Bahia, 05 de fevereiro de 1794. AHU/BA/CA, Cx. 81, Doc. 15801 (Anexo ao Doc. 15794).

⁸⁵ De acordo com as análises de Manolo Florentino a década de 1790 foi o período de destaque do Rio de Janeiro como a principal praça importadora de escravos africanos, o que se consolidaria a partir de 1810. (FLORETINO, 2014, p. 65)

em propriedade e em hereditariedade. Se os membros das elites locais não conseguiram o provimento régio para exercerem a intendência de marinha, do qual apenas Rodrigo da Costa gozaria, tampouco o próprio interino de fortes laços lisboetas conseguiria. Aliás, foram laços lhes garantiram a proeza da permanência extensa e influente numa sociedade ávida pelo seu posto. Em 1796, José Venâncio solicitou o provimento régio ao cargo,⁸⁶ esse período foi marcado pela entrada de um novo secretário da Marinha, comprometido em dar continuidade a reforma na Armada iniciada por seu antecessor. Ao assumir, D. Rodrigo de Sousa Coutinho demonstrou tenaz empenho em impor disciplina, probidade e lisura no exercício de todos os seus subalternos, segundo seu primeiro discurso: “Os princípios da nova administração da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar”.⁸⁷ Entretanto, José Venâncio tinha esperanças em efetivar-se e, no início de 1797, nos seus últimos momentos em exercício, escreveu ao secretário e correspondente D. Rodrigo de Sousa Coutinho palavras de profundo inconformismo no caso de ser preterido por um membro da magistratura, demonstrando um grau de conhecimento eclético e comum aos mais ilustrados agentes do período.

Seria coisa bem dura depois de eu ter servido a S. Majestade há trinta e um anos em objetos importantes, contando já treze de Intendente procurando instruir-me nas Ordenanças de Marinha de Colbert, [⁸⁸] de Choiseul [⁸⁹] e de Castries [⁹⁰] na Construção de Shapman e Duhamel no modo de fazer os Cortes do mesmo Duhamel [⁹¹] sendo construídas quatro Fragatas, expedidos Comboios Portugueses e Estrangeiros, Edificado todas as Fortalezas, prontificado as respectivas Palamentas [⁹²], e finalmente trabalhando em todos os ramos das minhas multiplicadas incumbências já como Vedor Geral das Tropas, já como Inspetor do Arsenal do Exército, já como Intendente de Marinha, já como Deputado da Junta da Fazenda; seria, digo, coisa bem dura vir um membro de Corpo tão estranho Recheado de Digesto e cheio da mais completa ignorância espoliar-me, por assim dizer, dos meus Domínios e colher todo fruto do trabalho de tantos anos (...). Eu me lisonjeio de que em compatibilidade não sou Desembargador, mas sim daqueles que tem toda aptidão por ter exercido Cargo de Administração de Marinha.⁹³

⁸⁶ *Carta Particular de José Venâncio de Seixas para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, em que alega os seus serviços e competência para exercer o cargo de Intendente da Marinha e Armazéns Reais*. Bahia, 27 de fevereiro de 1797. AHU/BA/CA, Cx. 88, Doc. 17182.

⁸⁷ SILVA, André Mansuy Diniz. *D. Rodrigo de Souza Coutinho – Textos Políticos, Econômicos e Financeiros (1783-1811)*. Lisboa: Banco de Portugal, 1993, tomo 2, p. 5-7.

⁸⁸ Conselheiro, ministro de Estado e da economia de Luís XIV.

⁸⁹ Duque de Choiseul, Secretário de Estado de Luís XV.

⁹⁰ Marques de Castries, Secretário de Estado da Marinha francesa entre 1780 e 1787. Em 1787, Venâncio daria suporte a uma embarcação francesa necessitada de reparos e, pelo sucesso e deferência com que tratou o caso, recebeu os agradecimentos do embaixador francês em Lisboa, o Marquês de Bombelles (AHU/BA/CA, Cx. 66, Doc. 12607-12608).

⁹¹ Henri-Louis Duhamel du Monceau foi ícone do movimento iluminista francês e engenheiro naval, dentre suas obras, encontram-se aquelas dedicadas à arquitetura naval e à botânica.

⁹² Materiais necessários à atividade das bocas de fogo.

⁹³ *Carta Particular de José Venâncio de Seixas para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, em que alega os seus serviços e competência para exercer o cargo de Intendente da Marinha e Armazéns Reais*. Bahia, 27 de fevereiro de 1797. AHU/BA/CA, Cx. 88, Doc. 17182 [grifos meus].

José Venâncio tinha certeza de que o conhecimento de marinha e as qualidades técnicas eram definidores para os provimentos futuros. E sabia mais, pois no contexto que antecede a Conjuração Baiana, em 1798, o Desembargador Francisco Sabino Álvares da Costa Pinto também solicitou o cargo à Coroa,⁹⁴ sem obter respostas, mas sua atitude acabou por inspirar tal reação em José Venâncio. O abuso de poder foi alvo das tentativas de reformas ocorridas no governo josefino, mas, como se sabe, nos governos de D. Maria I e D. João VI continuaria sendo objetivo das reformas, na medida em que a ciência das finanças passa a ser fio condutor do processo de recrudescimento da política fiscal metropolitana, e por isso as esperanças de José Venâncio permaneceriam.

Segundo Patrícia Valim, o requerimento do aludido Desembargador era uma tentativa de driblar um pedido de esclarecimentos, “sobre o livre embarque de cargas pertencentes ao Desembargador Costa Pinto para as Ilhas de São Tomé e Príncipe”, que o Secretário de Estado do Brasil (José Pires de Carvalho) havia recebido. (VALIM, 2012, p. 94) Desembargadores foram denunciados em contrabandos envolvendo a Ilha de São Tomé (pertencente à jurisdição da Relação da Bahia), para os quais o governador D. Fernando José de Portugal não dedicou o exercício da autoridade como esperado pelos secretários do Reino. (VALIM, 2012, p. 95-97) Tampouco a Coroa atenderia ao seu requerimento, provendo-o no cargo.

O governador D. Fernando José de Portugal e Castro (1788-1801) já havia conduzido diligências na Ilha de São Tomé desde o início de sua governança. Queixando-se de desorganização na reparação de embarcações, por ela responsabilizou diretamente seu antecessor, referindo-se a José Venâncio como aquele que desdobrou as dificuldades que, no ano de 1788, fizeram com que o navio Santo Antônio agonizasse por reparos. Ele não podia pagar pelos serviços e nem conseguiu fiador, a sua permanência tornava-se um incômodo prejuízo. O intendente, então, sugeriu uma permuta, solucionando o problema imediato. Para compensar os gastos com os reparos, a embarcação fez o frete para o governador D. Fernando, conduzindo 1.500 arrobas de búzio (“poupando 600\$000 em frete”) a São Tomé, levando ainda seu governador, capitão-mor e ouvidor. Uma vez lá, o

⁹⁴ *Consulta do Conselho Ultramarino ao príncipe Regente D. João sobre o requerimento do desembargador da Relação da Bahia Francisco Sabino Álvares da Costa Pinto, solicitando o cargo de intendente da Marinha e Arsenal da mesma cidade.* Bahia, 12 de setembro de 1796. AHU/BA/AV, Cx. 202, Doc. 14582.

governador faria chegar o búzio na Fortaleza de Ajudá, onde portugueses sofriam constrangimentos impostos por ingleses.⁹⁵

A capitania vivia a ascensão do comércio com a Costa da Mina naquela centúria (SOUZA, 2018). As receitas da Bahia melhoravam no período em que José Venâncio esteve no comando da intendência (CARRARA, 2009), observando de perto as atividades marítimas dos navios vindos de África. As atividades portuárias, a economia baiana crescia exponencialmente. (BARICMAN, 2003) Não é intento discutir aqui aspectos fulcrais da escravidão, contudo, Manolo Florentino sugeriu uma nova questão para refletir sobre a lógica desse mercado de importação de homens de África, que seja “aceitável supor ter sido a quantidade de escravos disponíveis o elemento condicionador da área de plantio, e não o contrário.” (FLORENTINO, 2014, p. 64)

Além da produção do tabaco, farinha e aguardente que tanto importavam para esse comércio com a Costa da Mina, em Salvador ele contava há muito tempo com a produção e a administração dos búzios exercitadas no ofício de Provedor da Alfândega, que recairia sobre a intendência de marinha. Tratava-se de uma concha, conhecida por “zimbo”, acolhida como moeda na costa africana e encontrada em algumas paragens do Império português, e na Bahia.⁹⁶ Em 1730, a Alfândega afirmava que na Bahia havia búzios de “toda qualidade”, mas vindo cheio de terra “tem menos boa saída e reputação que os que vem nas Naus da Índia”. Para Luís Felipe de Alencastro, enquanto “os colonos do Baixo Peru faziam uso da prata da mina do Potosí para comprar angolanos, o Brasil dispunha do zimbo das praias de Caravelas com o mesmo fim”. (2000, p. 256) Nos búzios de Angola, “os traficantes tiravam um lucro de 600%, enquanto o baiano, reputado inferior pelos nativos, rendia 200% por arroba”. (ALENCASTRO, 2000, p. 258) Na Pauta da Alfândega da Bahia de 1727 o búzio das Maldivas aparece como comerciado a \$200 réis e o das Naus da Índia a \$120 réis o arrátel.⁹⁷

⁹⁵ *Ofício do governador D. Fernando José de Portugal para Martinho de Melo e Castro, em que lhe participa a partida do navio Santo Antônio para a Ilha de São Thomé, conduzindo a bordo o Governador, o Capitão-mor e Ouvidor e uma grande quantidade de búzio enviada a Fortaleza de Ajudá.* AHU/BA/CA, Cx. 67, Doc. 12949.

⁹⁶ Encontrado em América, África e Ásia, utilizado como moeda no mercado da África Central, o zimbo foi monopolizado pelo rei do Congo, apesar de existirem outras fontes no mundo e, para efeitos monetários, o verdadeiro era o africano (ALENCASTRO, 2000, p. 256). Na Bahia, essas fontes existiam em seu vasto litoral, extraídas notadamente nas vilas ao sul da Barra do Rio de Contas, eram levadas para os Armazéns Reais de Salvador. Além das praias de Caravelas, o território contava ainda com as praias de Boipeba e Ilhéus, num lugarejo entre o Morro de Pernambuco e o Pontal, para o abastecimento do referido búzio.

⁹⁷ *Pauta para se cobrar os direitos das fazendas nas alfândegas da cidade da Bahia, enquanto durar o contrato que arrematou Vasco Veloso.* Lisboa, 3 de abril de 1727. AHU/BA/AV, Cx. 30, Doc. 2711.

A prática de lidar com os búzios era prevista nas Ordenações Manuelinas como monopólio régio,⁹⁸ e na África, como monopólio no Reino do Congo. Apesar disso, durante todo o século XVII “os zimbos baianos facilitaram a penetração negreira e quebram o monopólio da monarquia congoleza”. (ALENCASTRO, 2000, p. 257)

Na segunda metade do século XVIII, o Provedor da Alfândega e Intendente da Marinha, Rodrigo da Costa de Almeida, confiscava todo zimbo descoberto na capitania para a Real Fazenda, instruindo os administradores que os limpassem se quisessem vendê-los.⁹⁹ Ele anunciou a suspensão da entrega de todos os búzios que se achassem “nos Armazéns Reais desta cidade, e que todo produto das vendas que se fizeram dos restos do dito búzio se aplicasse segundo as ordens que há neste Estado da Referida Junta (...)”. A partir de 1 de agosto de 1770, orientado por ordens régias inspiradas em consultas da Junta do Tabaco,¹⁰⁰ alterou o controle sobre o armazenamento e a distribuição dos ditos búzios, restringindo-os aos Armazéns Reais.¹⁰¹ O refugo, a parte da produção baiana de tabaco classificada como fumo de terceira qualidade, era muito bem aceito em costas africanas, (NARDI, 1996) e assim também era o zimbo, colocando alguma vantagem para os traficantes baianos comerciarem na Costa da Mina e Angola no século XVIII.

No período de Rodrigo da Costa como intendente (1770-1782), uma nova fonte de zimbo era descoberta em Mar Grande, na Ilha de Itaparica, (CAMPOS, 2006, p. 241) aumentando o fluxo desse recurso nos Armazéns Reais da Bahia a partir da década de 1770, até então sustentado pelas vilas de Boipeba, Ilhéus e Caravelas, como se vê na Tabela 9. Nos livros do almoxarifado dos Armazéns Reais da capitania, os registros foram feitos em quintais, arrobas e libras, na tabela foram convertidos em arrobas e libras para melhor apresentação das quantidades e cálculos.

⁹⁸ Ordenações Manuelinas, Livro IV, Título CXIII, “Que pessoa algua nom tenha conchas, coriis, contas pardas, nem outras pertencentes ao trauto da Mina, nem traute nellas, nem tragua da India as cousas que sam defesas, que fe nom possam trazer, nas Ordenações que pera a India Temos feitas, e as penas que aueram os que o contrario fezerem, e das cousas que sam defesas, que fe nom leuem aas Ilhas do Cabo Verde, e do Foguo”.

⁹⁹ *Carta de Rodrigo da Costa ao rei [D. José] comunicando que nesta Alfândega não se encontra búzio algum.* Bahia, 6 de setembro de 1776. AHU/BA/AV, Cx. 129, Doc. 10065.

¹⁰⁰ Traficantes de escravos ligados à praça baiana tinham laços com mercadores africanos “(...) garantidos pela licença holandesa de comercializar somente com o tabaco, do qual eles também dependiam para suas compras de escravos. A coroa Portuguesa, por inúmeras vezes, tentou proibir esse comércio bilateral Bahia-Costa da Mina, buscando salvaguardar para si um maior quinhão desse tráfico. Os traficantes da Bahia, no entanto, sempre enfrentaram a coroa e os negociantes de Lisboa, colocando, sempre que possível, seus interesses comerciais em primeira ordem” (SOUZA, Cândido Eugênio. *Perseguidores da espécie humana: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

¹⁰¹ *Ofício do Intendente da Marinha Rodrigo da Costa de Almeida, para Martinho de Melo e Castro, relativo à suspensão da entrega, aos Procuradores da Rainha, do Búzio que se achava nos Armazéns Reais.* Bahia, 1 de agosto de 1770. AHU/BA/CA, Cx. 44, Doc. 8299.

Tabela 9 – O zimbo dos Armazéns dos Materiais da Coroa na Bahia (1774-1787)¹⁰²

Ano	Armazéns	Dispensado aos traficantes de escravos	Restante	Diferenças ¹⁰³
1774	9.009@ 26 lb	486 @	8.520 @	i
1777	8.249@ 26 lb	77 @	8.172 @	i
1778	8.172@ 26 lb	151@ 16 lb	8.021 @ 10 lb	i
1779	8.021@ 10 lb	276 @	7.745 @ 10 lb	i
1780	7.740 @	3.014 @	4.730 @	- 5 @ 10 lb
1781	4.169@ 10 lb	232 @ 3 lb	3.792 @ 7 lb	- 562@ 26 lb
1782	3.944@ 10 lb	60 @	3.884@ 10 lb	+ 6 @ 18 lb
1783	3.884@ 10 lb	1.500 @	2.384 @ q 10 lb	i
1784	596 q 10 lb	50 @	2.334 @ 10 lb	i
1785	2.334@ 10 lb	75 @	2.256 @ 10lb	i
1786	2.259@ 10lb	106 @	2.153 @ 10 lb	i
1787	2.153@ 10 lb	2.920 @	-	- 769 @ 10lb
Total	62.321@ 30 lb	8.947 @ 19 lb	-	- 1.331 @ 28lb
<i>Em kg</i>	<i>± 916.132</i>	<i>± 131.529,5</i>	<i>-</i>	<i>± 19.566</i>

Fonte: ANTT/ Núcleo do Erário Régio, Capitânias do Brasil, Contadoria da Baía e suas Anexas, Livros 17-30.

Ainda no final do XVIII, o zimbo foi um recurso necessário para a realização de negócios na costa africana, mesmo sendo inferior ao búzio africano. A unidade de medida utilizada com mercadores africanos era o cofo,¹⁰⁴ um cesto de palha de boca estreita que continha 10 mil zimbos pequenos, avaliado em mil réis.¹⁰⁵ O zimbo baiano foi registrado nos armazéns da Bahia com as saídas feitas para capitães e senhorios de embarcações negreiras, adotadas as unidades de medida de peso praticadas no porto baiano, sem nenhuma indicação de equivalência com o referido cofo. Pelo porto da Bahia circulava uma média de 5.200 arrobas de zimbo por ano entre Armazéns Reais e os senhorios e capitães de embarcações que comerciavam com a Costa da Mina no período (Tabela 9).

Não se encontra pautas com os preços das fazendas circulantes na Alfândega para a segunda metade do século XVIII. José Venâncio foi quem apontou a pauta da Bahia de 1727 como desatualizada para a cobranças de impostos, pois, assim, as cobranças eram

¹⁰² 1 Quintal corresponde a ± 58,8 kg, ou 4 Arrobas; 1 Arroba = 14,7 kg; 1 Libra = 0,453 kg. Assim, 32 Libras fazem 1 Arroba, ou 128 Libras (4 @) fazem 1 Quintal). Descartamos a ideia de um “cofo” corresponder a uma arroba pela morfologia do zimbo, de tamanho e dimensões muito reduzidos.

¹⁰³ A letra “i” representa inexistente, e o símbolo “-” a impossibilidade de cálculo. As cargas eram portadoras de “pedras e ciscos”, de materiais não aproveitáveis. É possível que as correções fossem feitas mediante as considerações do material aproveitado, já que a quantia armazenada era sempre menor, no ano seguinte, que o restante da subtração dada aos traficantes. São considerados os valores declarados para o cálculo das diferenças.

¹⁰⁴ Um cesto de palha oblongo de boca estreita, uma espécie de tipiti comprido, que se assemelhava aos samburás no qual os pescadores recolhem peixes (FERNANDES, Francisco. *Dicionário Brasileiro Contemporâneo*. Porto Alegre: Editora Globo, 1975, p. 338).

¹⁰⁵ ALENCASTRO, 2000, p. 257, nota 50. Além de Luiz Felipe de Alencastro, outras referências corroboram o valor de mil réis ao cofo (Cf.: CACÉGAS, Fr. Luís; SOUSA, Fr. Luís. *História de S. Domingos particular do Reino e Conquistas de Portugal (Segunda Parte)*. 3. ed. Lisboa: Typographia do Panorama, 1866, v. 3, p. 470).

proporcionais aos valores do início do século.¹⁰⁶ Para aferir uma noção em réis, hipotética, do quanto representava o armazenamento de búzio da capitania no período, avaliando que em 12 anos ela armazenou 62.321 arrobas (@),¹⁰⁷ admite-se a hipótese de dois cofos representarem uma arroba e esses búzios importarem a quantia de 124.642\$000 réis, ou, de cada cofo significar uma arroba, importando em 62:321\$000 réis.

Outra possibilidade é dada pela “Pauta de Lisboa de 1744”,¹⁰⁸ mais próxima do período josefino, na qual se encontram duas categorias de zimbo que permitem ampliar a noção desse armazenamento em réis: o das Maldivas (a \$160 réis o arrátel) e o de Moçambique (a \$050 réis o arrátel).¹⁰⁹ O zimbo das Maldivas era mais valorizado que o zimbo baiano, se o fluxo monetário de zimbo nos Armazéns Reais fosse lastreado nele, resultaria em um total de 319.092\$840 réis, com uma média anual de 26.591\$070 réis, valores improváveis.

Tabela 10 – Estimativas (em réis) do fluxo de zimbo dos Armazéns Reais da Bahia

Ano	Cofa a 1@ por 1\$000	Cofa a 1/2 @ por 1\$000	Cofa a 1@ de Moçambique	Cofa a 1@ das Maldivas
1774	9:009\$500	18:019\$000	14.415\$700	46.130\$240
1777	8:249\$500	16:499\$000	13.199\$700	42.239\$040
1778	8:172\$000	16:344\$000	13.076\$500	41.844\$800
1779	8:021\$250	16:042\$500	12.834\$100	41.069\$120
1780	7:740\$000	15:480\$000	12.384\$000	39.628\$800
1781	4:169\$250	8:338\$500	6.670\$400	21.346\$280
1782	3:944\$250	7:888\$500	6.310\$900	20.194\$880
1783	3.884\$250	7:768\$500	6.214\$900	19.887\$680
1784	2:384\$250	4:768\$500	3.814\$900	12.207\$680
1785	2:334\$250	4:668\$500	3.734\$900	11.951\$680
1786	2:259\$250	4:518\$500	3.614\$900	11.567\$680
1787	2:153\$250	4:306\$500	3.445\$300	11.024\$960
Total	62:321\$000	124:642\$000	99.716\$200	319.092\$840
Média/Ano	5:193\$416	10:386\$833	8.309\$683	26.591\$070

Fonte: ANTT, Núcleo do Erário Régio, Capitánias do Brasil, Livros 17-30.

Se o cálculo considerar o preço do arrátel de Moçambique, importaria somas mais aceitáveis, um total de 99.716\$200 réis e uma média anual de 8:309\$683 réis, ponderando

¹⁰⁶ *Ofício do Provedor da Fazenda José Venâncio de Seixas, para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as receitas da Capitania da Bahia e a representação da Junta da Real Fazenda em que propunha diversos alvitres para as argumentar.* Bahia, 28 de outubro de 1797. AHU/ BA/ CA, Cx. 90, Doc. 17481.

¹⁰⁷ O total de 15.580q 1@ 30 lb transformados em arrobas (Tabela 9).

¹⁰⁸ *Pauta e Alvará de Sua Confirmação do Consulado Geral da Sáhida e Entrada da Casa da Índia.* Lisboa: Regia Officina de Typographica, 1744, fól. 14.

¹⁰⁹ Considerando que 32 arráteis formam um 1@, toma-se o cofo por arroba na base de cálculos. O arrátel é uma unidade de medida correspondente a uma libra (0,453 Kg) ou à libra da península ibérica (0,402 Kg), aproximadamente.

a desvalorização do zimbo baiano no final do século XVIII. (Alencastro, 2000, p. 258-259) Com as informações da referida pauta, estimativas de fluxos anuais em réis são apresentadas na Tabela 10, as estimativas consideram duas hipóteses: do cofo corresponder a arroba, e do cofo corresponder a meia arroba.

Pelos valores atribuídos aos búzios de Moçambique e das Maldivas na Tabela 10, e com os dados dos Armazéns Reais, cujos registros deixaram um hiato de 2 anos entre 1774 e 1777, encontra-se a média de fluxo anual de 5 a 10 contos de réis em zimbos pelas hipóteses relativas aos cofos. Considerando a estimativa contada em valores de búzios moçambicanos, como mencionado nas colunas 4, e desconsiderando a estimativa dos asiáticos que, além de predileto dos traficantes, era mais valorizado nesse período.¹¹⁰ Os registros disponíveis cobrem apenas parte do período em que as elites locais, interinos locais e José Venâncio de Seixas estiveram à frente da Intendência da Marinha da Bahia, o que não significa a interrupção do armazenamento e distribuição deles nos anos seguintes.

As retiradas efetuadas por capitães de navios negreiros estão destacadas na terceira coluna da Tabela 9, são expressivas e denotam uma ligação estrutural entre Intendência da Marinha e o tráfico de escravos (Apêndice B). Pergunta-se: além de um incremento mitigante de queixas dos senhores de engenho sobre os preços dos escravos, como o controle sobre o zimbo impactava nessa economia? Por amostragem, e com acesso ao banco de dados do projeto denominado *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TSTD),¹¹¹ foi possível apontar um caminho para solucionar a questão.

No ano de 1787, por exemplo, foram retiradas 2.920 arrobas pelos navios negreiros baianos, notadamente levadas por Pedro Gomes Ferreira e José Ribeiro.¹¹² Considerando a conversão em réis na “cotação das Maldivas”, Pedro partiu com 1.420 arrobas (ou 7:270\$400 réis) para a Costa da Mina no ano seguinte no seu bergantim Netuno Pequeno, desembarcando 21 escravos na Bahia em 15 de outubro de 1789.¹¹³ Dez

¹¹⁰ Base de cálculo em réis:

Zimbo (Quantidade)	Base dos cálculos em réis			
	Cofa igual a @ por 1\$000 réis	Cofa igual a 1/2 @ por 1\$000 réis	Arrátel de Moçambique a \$050 réis	Arrátel das Maldivas a \$160 réis
1@	1\$000	2\$000	1\$600	5\$120
26 libras	\$500	1\$000	1\$300	4\$160
10 libras	\$250	\$500	\$500	1\$600

¹¹¹ ELTIS et al., TSTD.

¹¹² ANTT, Núcleo do Erário Régio, Capitânicas do Brasil, Livro 29. José Ribeiro retirou em 1788 mais de 1500 arrobas de zimbo.

¹¹³ TSTD, viagem # 40313. Morreram três escravos nessa viagem.

anos antes, havia levado 30 arrobas de zimbo (ou 153\$600 réis, cotação das Maldivas)¹¹⁴ em uma corveta de Custódio Ferreira Dias, a N. S. do Rosário Santo Antônio e Almas, e desembarcou 173 cativos na Bahia.¹¹⁵ Em outra expedição com a corveta N. S. da Conceição Sr. Bom Jesus da Pedra e Almas,¹¹⁶ partiu para a Costa da Mina com 38 arrobas (194\$560 réis), retornando da Costa da Mina com 357 escravos desembarcados e 13 mortos, em 12 de junho de 1780.¹¹⁷ Custódio Dias Ferreira, como referido, construiu as duas maiores embarcações feitas na Bahia cujas capacidades de carga eram para mais de 1.000 toneladas cada uma delas, destacando-se como um dos mais poderosos negociantes da praça.¹¹⁸ O Capitão Pedro Gomes serviu aos grandes traficantes,¹¹⁹ dispondo de 1.500 arrobas do zimbo dos Armazéns Reais da Bahia, que poderiam importar um valor de, aproximadamente, 2:400\$000 réis (Moçambique) a 7:680\$000 réis (Maldivas). Apesar da concretização monetária do zimbo acontecer em costas da África,¹²⁰ os escravos trazidos pagavam direitos por cabeça à Coroa, e Pedro Gomes trouxe 551 cativos em embarcações de Custódio Dias, que a 3\$500 réis de impostos por cabeça, renderam 1:928\$500 réis aos cofres régios. O tráfico de africanos escravizados contava com o aporte logístico da Intendência da Marinha, representante dos interesses régios no controle da circulação do importante búzio, garantindo uma forma de entrar em um circuito econômico baiano fechado, impactando positivamente na arrecadação da Coroa.

A Intendência da Marinha esteve subordinada à Junta da Fazenda da Marinha no Reino, presidida pelos Secretários de Estado da Marinha, que, projetando-se para além de

¹¹⁴ ANTT/NER/CB, L. 20.

¹¹⁵ Em 3 de abril de 1779. TSTD, viagem # 52096.

¹¹⁶ Senhorio: David de Oliveira Lopes.

¹¹⁷ ANTT/NER/CB, L. 21; TSTD, viagem # 51059.

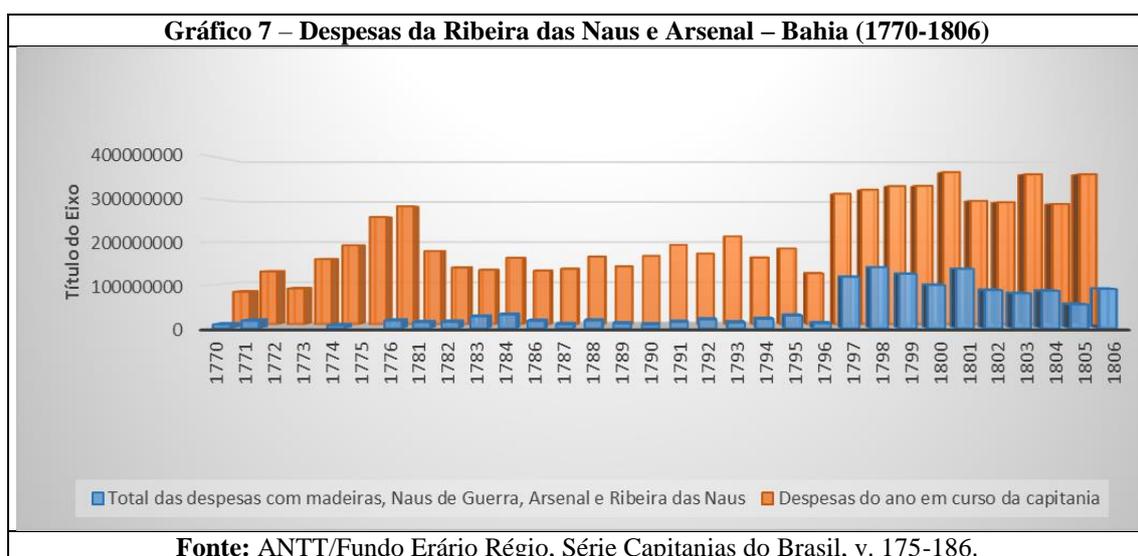
¹¹⁸ Material embarcado por seu correspondente em Lisboa, João Antônio de Amorim Vianna, também negociante da praça da Bahia (Arquivo Histórico do Tribunal de Contas /Fundo do Erário Régio, L. 4218, fól. 247).

¹¹⁹ AHU/CA/BA, Cx. 115, Doc. 22566. No final da centúria, foi promovido a Capitão das Ordenanças dos Forasteiros do Terço das Ordenanças do Norte, nomeado pelo governador D. Fernando, e confirmado em 3 de abril de 1800 (AHU/BA/CA, Cx. 114, Doc. 22383), alegando serviços prestados à navegação na Costa da Mina. AHU/CA/BA, Cx. 114, docs. 22384, 22385, 22387.

¹²⁰ Apenas uma dívida em zimbo protestada na Bahia foi encontrada, porém, contraída em águas africanas. O diretor do forte francês em Ajudá, Jacob Levet, em 8 de julho de 1748 protestou contra o capitão negreiro Manuel Pinto Cotrim, que resgatou 465 escravos no Porto de Epe (Golfo do Benin) em 1747, desembarcando 403 escravos na Bahia, com a embarcação de André Marques. O diretor do forte francês cobrava “uma letra de búzio”, declarada como “duzentas cabeças de búzio”, que, por não ter quitado a dívida, nomeado alguém para responder ou mesmo alguma coisa penhorada, importaram ao capitão um custo de 551\$546 réis, como consta no processo aberto pelo Desembargador Geral Cível dos Estrangeiros (AHU/BA/AV, Cx. 95, Docs. 7574, TSTD, # 50694). O mesmo capitão fez uma outra viagem para o mesmo senhorio, com a mesma embarcação (S. Pedro e St. Antônio de Lisboa) e mesma rota (Costa da Mina), saindo com 551 e chegando, no ano de 1744, com 443 escravos desembarcados na Bahia (TSTD, # 50663).

suas alçadas, como estadistas, incrementavam as atuações dos oficiais nos quadros fazendários e administrativos dos portos da América e Ultramar, controlando a economia naval e setores adjacentes, bem como assegurado o poder marítimo imperial à Coroa portuguesa.

Durante o período em que membros das elites locais foram providos ao cargo, tanto pela Coroa (1770-1782) como pelo governador (1782-1796), os gastos com Arsenal e Ribeira das Naus geridos pelo intendente de marinha atingiram a marca de mais de 29 contos no ano de 1795, um crescendo expressivo em termos proporcionais entre o ano de 1795 e 1806, significado uma parcela cada vez maior dos gastos totais do ano em curso na capitania. No ano de 1797 esses gastos atingiram quase 50% dos gastos da capitania, representando a importância de 141:481\$805 réis, algo que certamente não passou despercebido aos olhos da sociedade baiana, aliados do controle sobre um cargo ordenador de gastos que triplicava, responsável pelas vistorias nas embarcações vindas de África e pela distribuição dos búzios dos Armazéns Reais. Esse apno imporia uma ruptura na concessão do ofício de intendente, através do provimento dos indivíduos. Os gastos manter-se-iam elevados em relação às contas da capitania, constituir-se-iam uma proporcionalidade mais expressiva e diferenciada dos anos anteriores, representando uma padronização, não mais caindo abaixo dos oitenta contos de réis, até 1804, como se observa no Gráfico 7.



Sobre esse assunto, Ângelo Carrara argumenta sobre as razões das irregularidades de remessas para Lisboa observadas por ele nas contas da Bahia, diferente da assídua Minas Gerais, notando que “estas remessas estão em rubricas específicas. Em particular,

o corte e a remessa de madeiras para o Reino, a construção de fragatas, as despesas com a Ribeira das Naus e com as embarcações de guerra vindas ao Porto de Salvador”. (CARRARA, 2009, p. 104) Ou seja, apesar das imbricações do cargo de intendente de marinha com as lucrativas atividades dos navios negreiros, como previstas no alvará de criação, apenas se compreende o que representava ser intendente de marinha se levadas em consideração, conjuntamente, atividades de aporte à defesa, bem como as atividades de aporte ao crescimento das exportações, realizadas na zona portuária de Salvador.

Desde o ano de 1785 se tem construído neste Arsenal 4 Fragatas, cuja despesa total excede a soma de 214 contos de réis, e a última dela, denominada *Thetis*, por se demorar neste porto para acima de 2 anos, não gastou menos de 12 contos com os oficiais, gente da tripulação e comando (...) a expedição da Esquadra do Comboio passado, fez indispensável o desembolso de 170 contos, ainda sem contemplar a parte distribuída pelos armazéns, cujas contas se estão ajustando. Além de todas estas despesas, calculadas acima de 450 contos de réis, (...). Todas estas despesas tem sido supridas por meios extraordinários, já com a cobrança das dívidas antigas, que se extinguiram, já com alguma pequena maioria dos rendimentos da Capitania, já com as somas destinadas ao Real Erário, que desde o ano de 1792 se suspenderam para as semelhantes despesas (...).¹²¹

Contudo, diante do controle de direitos sobre escravos desembarcados (vitorias) e das contas da capitania como deputado da Junta da Fazenda, se acumulariam, paulatinamente, os dissabores de aspectos específicos, militares. A Vedoria do Exército competia a Intendência da Marinha, suscitando novas questões desconfortáveis à sociedade baiana. À frente das tropas, era comum o respeito à indicação de homens de mesma cor pertencentes aquela sociedade, e José Venâncio lá estava desde 1784. A Intendência da Marinha surgiu respeitando homens daquela sociedade, como também homens experimentados na administração colonial mas não familiarizados com as autoridades coloniais (José Venâncio), e experimentaria os oficiais reinóis.

Totalmente estranhos ao viver nas capitanias da América, ocuparam a liderança dessas intendências a partir de 1797, e simbolizaram a perda da garantia da socialização dos “critérios de acesso aos postos de comando”, como ficou evidente nas reivindicações “amplamente contempladas, nos pasquins sediciosos da Bahia de 1798”. (JANCSÓ, 1996, p. 122) A identificação entre comando e base era uma forma de garantir a funcionalidade das tropas formadas no além-mar, e, além disso, apresentadas como queixa e exigência dos conjurados de 1798, tornava-a evidência de um desconforto

¹²¹ *Ofício do Governador D. Fernando José de Portugal para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, no qual se refere a esquadra comandada por Antônio Jannuário do Valle, às receitas e as despesas da Capitania, ao recrutamento das tropas e às fortificações da Cidade. Bahia, 24 de maio de 1797. AHU/BA/CA, Cx. 89, Doc. 17352.*

componente da conjuração que, apesar da amplitude de suas reivindicações, confluíam “para a elite colonial”. (JANCSÓ, 1996, p. 192)

O poder concedido no provimento régio de Rodrigo da Costa incluiu, por distinção, preservar no cargo uma casa aristocrática representante daquela sociedade. Com sua morte, o provimento do governador sustentou provisoriamente um letrado no cargo entre 1782 e 1796, que permaneceu por sua ligação com autoridades metropolitanas, mantido sob a insígnia da incerteza como indutora de melhores atuações, orientado pelas perspectivas de concessões régias que os efetivasse no cargo. O medo útil e permanente de perder o posto interino, sustentado com o silêncio aos requerimentos solicitando efetividade no cargo, resultava na intensificação do exercício de suas funções visando atender aos interesses da augusta vontade almejando o provimento régio; ou, para os mais abastados, e cientes dessa lógica, resultava no declínio do cargo interino com pretextos plausíveis.

José Venâncio conduziu a intendência por 12 anos interinamente e não conseguiria o provimento régio. Nos anos de 1795 e 1796, o desafio da Coroa não se resumia a questão do provimento régio ao cargo de intendente de marinha à estimada nobreza, como se viu nas ausências de respostas a José Pires de Carvalho e a Domingos Alves Branco Muniz Barreto. Algo havia mudado, e as estruturas da Armada portuguesa no Reino, em especial a Junta da Fazenda da Marinha, eram um expoente dos planos de agudização do pacto colonial pensados por D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Além das diretrizes pombalinas de 23 de novembro de 1770 apontarem para uma continuidade na moderação com as tradicionais concessões de ofícios em propriedade, mirando também a hereditariedade, beneficiavam-se àqueles cujas formações específicas os capacitassem para o exercício em alguns setores, representando os interesses do bem comum: “o monopólio da informação econômica, numa época em que os custos da informação são elevados”.¹²²

Tratava-se de dar continuidade a um projeto, pois ainda se almejava, desde Pombal, o “negociante estatal”, aquele que ofertaria duas saídas ao Estado português: “reforço de posições no interior do Estado, reforço de posições no mundo dos negócios, sedimentando uma elite que concentra meios e oportunidades sob a tutela do Estado.” (MADUREIRA, 1997, p. 45)

¹²² “O elemento mais característico da política pombalina não é a ‘invenção’ de uma burguesia, mas o fazer depender as condições de acesso e de entrada nos negócios a limites de ação prescritos pelo próprio Estado” (MADUREIRA, 1997, p. 45).

Dessa forma, os indivíduos candidatos a intendente foram avaliados levando em conta a sua posição em relação às tramas comerciais e diplomáticas que se pretendia alterar, e isso também se modificaria em 1796, com D. Rodrigo de Sousa Coutinho como o novo Secretário de Estado da Marinha e Negócios Ultramarinos, para quem “segurar os meios da nossa superior força” era uma operação política, pois “com olhos políticos se deve estabelecer a divisão das nossas capitanias”.¹²³ Referia-se à defesa da América lusa, nas mesmas diretrizes ilustradas em 12 de agosto de 1797, quando atribuiu oficiais da Armada às capitanias como intendentes de marinha.¹²⁴

Segundo Novais, Portugal utilizava as habilidades experimentadas nos “conflitos entre as grandes potências” na defesa de suas possessões ultramarinas, e as vantagens da exploração colonial lhe serviam como moeda. (NOVAIS, 1989, p. 19) E internamente, como lhe serviria? Os membros das elites ultramarinas contemplados em cargos e ofícios criados no período pombalino, no último quartel do século passariam a sentir que as “vantagens” decorrentes do aumento das exportações esbarrariam na pulverização de agentes régios investidos de intendentes de marinha para as capitanias cujos portos exportassem para o Reino (ou comercializassem com a África), não apenas fortalecendo a defesa, mas, sobretudo, reafirmando a propriedade régia das tais “vantagens”, determinando a tutela do Estado português sobre os negociantes americanos, acessando informações preciosas, melhorando a arrecadação de tributos e controlando setores estratégicos da economia portuária através desses agentes.

Em 1797, José Venâncio seria útil à Coroa na posição de Provedor da Casa da Moeda, onde atuou como colaborador dos projetos do novo Secretário de Marinha e Negócios Ultramarinos, fazendo diversas observações sobre a economia da capitania. As denúncias que fez a um grupo de negociantes, em 1798, bem como a “frouxidão do governador” em admoestá-los, como apontou Patrícia Valim, não são questionáveis, contudo, podem ser analisadas à luz do seu desligamento da centralidade nas operações portuárias e fazendárias da capitania que o cargo de intendente de marinha lhe oportunizou até janeiro de 1797, emprestando-lhe prestígio perante essa mesma classe. (VALIM, 2012, p. 30) Fez também pertinentes observações sobre vícios e irregularidades

¹²³ “Sistema político que mais convém”, a respeito da feliz posição da colônia americana na década de 1790. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *O Intendente Câmara*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 277-299.

¹²⁴ *Alvará de Regimento que Vossa Majestade é servida dar à Junta da Fazenda da Marinha*. Queluz, 26 de outubro de 1796. AHU/MG, Cx. 142, Doc. 44.

nos procedimentos fazendários baianos ainda no ano de 1797.¹²⁵ Condenou a prorrogação das arrematações de contratos por decreto, e fez observações sobre a arrematação da Dízima da Alfândega, considerado um adepto de D. Rodrigo de Sousa Coutinho (VALIM, 2012, p. 136-145). A sua crítica à Pauta da Alfândega de 1727, que estipulava o preço sobre o qual as mercadorias eram taxadas, evidencia a difícil relação que mantinha com as elites locais, quando apontou o reajuste dos preços praticados como forma de aumentar as arrecadações régias.¹²⁶

Uma pergunta se manifesta: se ficou 12 anos em atividades portuárias e na Junta da Fazenda, por que o questionamento viria no momento em que se desliga do cargo? Por que seria o momento em que aguardava a resposta da efetivação na intendência?

Incide sobre José Venâncio a marca do bom servidor, que atuou como secretário do 2º Conde da Cunha em Haia, de D. Rodrigo José de Menezes em Minas Gerais, e, apesar de provido pelo governador, serviu a Sua Majestade em Salvador. Na Bahia, como intendente, sabia que seria prejudicial se precipitar. Por isso, antes mesmo do primeiro oficial da Armada portuguesa tomar posse na Bahia, José Venâncio tomou conhecimento do provimento e avaliou uma estratégia. Fazendo a proposta de divisão da Intendência da Marinha, com o plausível argumento de excesso de atribuições do cargo, solicitou que lhe dessem o que lhe era mais familiar, as atividades da “Vedoria das Tropas e Arsenal do Exército com o lugar que tenho de Deputado da Junta da Fazenda”. Nessa missiva, deixou a alternativa para que, em caso contrário, o mantivessem com seu ordenado até o empregarem em outro posto que fosse adequado a sua graduação, no que seria brevemente atendido, permanecendo na estrutura fazendária baiana.¹²⁷

Na condição de Provedor da Casa da Moeda da Bahia a partir de 10 de março de 1798, onde permaneceu até ser efetivado nela em 1801,¹²⁸ momento em que um novo Secretário de Marinha era empossado no Reino, e D. Rodrigo de Sousa Coutinho assumia a pasta de presidência do Erário Régio. Permanecer na estrutura fazendária da capitania que ele mesmo considerava “uma das mais florescentes e dignas de atenção”,¹²⁹ onde havia atuado após a desejada permanência na intendência negada, foi um resultado

¹²⁵ AHU/BA/CA, Cx. 90, Doc. 17481.

¹²⁶ AHU/BA/CA, Cx. 90, Doc. 17481.

¹²⁷ *Carta de José Venâncio de Seixas ao [oficial maior da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e ultramar] João Felipe da Fonseca, referente a nomeação de José Francisco de Perné para o lugar de intendente da Marinha da cidade da Bahia.* Bahia, 14 de abril e 1797. AHU/Ba/AV, Cx. 206, Doc. 14699.

¹²⁸ *Ofício do Secretário de Estado da Marinha e Ultramar [D. Rodrigo de Sousa Coutinho] a José Venâncio de Seixas, comunicando a expedição de um decreto régio concedendo-lhe a serventia vitalícia do ofício de Provedor da Casa da Moeda da Bahia.* Bahia, 21 de janeiro de 1801. AHU/BA/AV, Cx. 220, Doc. 15373.

¹²⁹ AHU/BA/CA, Cx. 90, Doc. 17481.

promissor, na medida em que eram necessárias, para o projeto de modernização econômica da metrópole, que as demarcações de posições no interior do Estado e no interior dos domínios ultramarinos ocorressem. (MADUREIRA, 1997, p. 45) Não raro, foi efetivado como Provedor da Casa da Moeda na Bahia no mesmo ano em que o ministro com quem partilhava a ideia da “florescente Bahia” assume o Erário Régio.

Verdade é que seu plano de novos impostos e correções de vícios a serem praticados na zona portuária esperou despedir-se do setor para estourar as manifestações de insatisfação da sociedade na Conjuração Baiana de 1798. José Venâncio fez inúmeras investidas incômodas quando intendente, das quais se destacam as correções de contas, soldos, patentes e provimentos de militares, milicianos e agregados, revisando gastos, uma atuação claramente mais voltada para as funções da Vedoria do Exército incorporadas ao cargo, área em que mais tinta gastou.¹³⁰ Como lembrou István Jancsó, a respeito dos implicados na Conjuração Baiana, os oficiais, soldados e inferiores de linha e de milícias, também homens graduados em postos e cargos somavam 524, ou seja, 73% dos “partidários da revolução” na Bahia de 1798, (JANCSÓ, 1996, p. 121)¹³¹ cujas pautas atendiam as elites locais plenamente. Algo intensamente explorado por Patrícia Valim (2012).

A praça comercial da Bahia abrigava 164 comerciante de “grosso trato”, com uma forte inclinação à produção agrária, destacando-se o açúcar, fumo e algodão, mas também de ouro, couros e solas nesse período. (TAVARES, 2001, p. 192-198) As ideias revolucionárias francesas representavam uma ameaça constante, e a intendência intensificava o controle de pessoas no porto. Sendo uma mente ilustrada e afinada com as ideias modernizantes de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Venâncio de Seixas alertou à Coroa sobre a importância da Bahia para a economia imperial e defesa patrimônio do português. (CARRARA, 2009; VALIM, 2012) Assim, manteve cinco oficiais e sete marinheiros franceses presos na Fortaleza do Barbalho, suspeitos de representarem ameaça aos interesses régios, entre janeiro e fevereiro de 1797.¹³²

¹³⁰ No Arquivo Histórico Ultramarino, Coleção Eduardo Castro e Almeida (Bahia), até a sua posse como Provedor da Casa da Moeda, em 1798, 63% dos ofícios, cartas e requerimentos que se reportam a ele direta e indiretamente são relativos à Vedoria do Exército.

¹³¹ Dos 660 arrolados, os demais 136 homens eram graduados em leituras (13), comuns (20), do comércio (8), frades bentos (8), franciscanos (14), teresos (14), barbadinos (3), clérigos (48), familiares do Santo Ofício (8).

¹³² Os oficiais Jean Bonafaux, Claude Moufle, Nicolas Boquet, Jean Baptista e Calude François. Marinheiros: Pierre Thomas, Jean Stié, Phelipe Ivel, Pierre Lavam, Fronçois de Mau, Nicolas Leglize e Jeaque de Lomeau. Suas despesas representaram a importância de 62\$960 réis aos cofres da capitania, entre 20 de janeiro e 24 de fevereiro de 1797 (ANTT, Ministério do Reino, Núcleo do Erário Régio, Capitánias do Brasil, L. 200).

5.3 Terceira fase (1797-1808): o provimento régio, os oficiais da Armada portuguesa e a ruptura política

A Carta Régia de 1766 foi, segundo me parece, um erro de política em administração de colônias, porque mandando formar corpos milicianos desta qualidade de indivíduos [mulatos], se viram condecorados com postos de coronéis e outros semelhantes, com que essa gente persuadida, adiantou consideravelmente as suas ideias vaidosas, o que junto ao espírito do século, os faz romper em toda qualidade de excesso.

José Venâncio de Seixas, 20 de outubro de 1798 ¹³³

(...) o ilmo. e exmo. Sr. D. Rodrigo de Souza Coutinho, (...) atento só ao zêlo do real serviço, e interesses da nação, se deve a seguinte alteração para o verdadeiro estabelecimento do Arsenal. Nomeou um intendente tirado do corpo da Marinha, quando os que lhe precederam apenas hábeis não entendiam de Marinha (...).¹³⁴

Luiz dos Santos Vilhena, 1800

A nomeação a que se refere Vilhena ditava novos limites às autoridades locais, um período iniciado sob a égide da Marinha reformada e de um novo *ethos* militar, que previa o enrijecimento das relações entre a metrópole e as principais praças ultramarinas. O “Alvará regulamentando o governo dos Arsenais Reais da América, e criando um Intendente de Marinha em cada um deles”, em 1797,¹³⁵ demarcou maior espaço de controle metropolitano dentro das tropas militares ultramarinas, alijando os membros locais do controle do núcleo econômico da defesa, isolando o acesso ao posto aos oficiais da Armada, e iniciava grandes inventários nessas repartições e fiscalizando as contas das Juntas das Fazendas e Armazéns Reais. Nesse último caso, Salvador já experimentava essa reforma desde 1770 e seria conduzida pelo oficial reinol.

Esse avanço do controle régio interromperia a ideia das Juntas da Fazenda como parte de um processo mais amplo do governo josefino, com a inserção das elites mercantis em instituições colegiadas e consultivas na administração imperial, como destacou Bruno Aidar (2013). Tratava-se, nesse momento, de implementar um movimento de reformulação para o enrijecimento do pacto colonial, solidificando um novo método contábil e garantindo a subtração do espaço político e econômico das elites locais no âmbito da estrutura fazendária imperial. Como bem destacou o referido autor, o caráter não linear das Juntas da Fazenda estimulou elevado grau de aprendizagem institucional do governo imperial, “mais próxima à ideia de razão de Estado” do que os governos

¹³³ Carta de José Venâncio de Seixas à D. Rodrigo de Sousa Coutinho, em que lhe participa ter chegado a Bahia e ter tomado posse do lugar de Provedor da Casa da Moeda, referindo-se a diversos assuntos de serviço público e especialmente à descoberta de uma associação sediciosa de mulatos. Bahia, 20 de outubro de 1798. AHU/BA/CA, Cx. 94, Doc. 18433.

¹³⁴ VILHENA, op. cit., v. 2, p. 350.

¹³⁵ Idem, p. 444.

anteriores a D. José. (AIDAR, 2013, p. 209) Aliás, a lei de 23 de novembro de 1770 anunciava um pretense limite a concessão de ofícios em propriedade vitalícia e a hereditariedade desses, quando na realidade representava um processo em curso desde a primeira metade do século objetivando articulações mais rentáveis à Coroa. Para além da reforma nas Juntas da Fazenda, a Intendência da Marinha na Bahia demonstrava que o próprio Marquês de Pombal já percebia a necessidade de, paulatinamente, recobrar parcela do poder distribuído na criação das novas repartições ocorridas no governo josefino, que criou cargos e ofícios ultramarinos, especialmente no contexto da crise das explorações auríferas nas Minas Gerais.

O critério adotado pautou-se no emprego exclusivo de oficiais reinóis formados nos quadros da moderna estrutura da Marinha para as principais capitânicas da América, e, para isso, o alvará de 3 de março de 1770 regulamentava as atuações dos novos intendentes. A metrópole abriu um precedente jurídico à atuação dos intendentes de outras capitânicas, com a “Instrução para o Intendente da Marinha e Capitão do Porto da Capitania da Bahia”, contido na Carta Régia de 11 de março de 1797.

Depois de 12 de agosto de 1797, as capitânicas tiveram suas Juntas da Fazenda reformadas e os novos cargos de intendentes de marinha impunham restrições no cotidiano portuário em toda a América lusitana. Em Salvador, o cargo não era uma novidade. A insatisfação social maior veio com a alteração no provimento régio para o posto, beneficiando oficiais da Armada.¹³⁶ Era uma ruptura no padrão de relacionamento com as elites locais, cerceando as probabilidades de reaverem aquele posto.

Com a morte do primeiro intendente baiano e o provimento do servidor letrado José Venâncio, o cargo causou alterações no cotidiano da capitania, que afetaram diretamente a vida dos súditos. O apontamento de erros dos governadores até o ano de 1786 foi seguido pelo escrutínio dos provimentos de oficiais de tropas e milícias, bem como os pareceres desfavoráveis a requerimentos de oficiais ligados à Vedoria do Exército e Ribeira das Naus atuantes no território baiano.¹³⁷ Buscando a efetividade no cargo, representava-se os interesses régios no controle de gastos e no rigor dos pareceres

¹³⁶ Alvará de 12 de agosto de 1797.

¹³⁷ José Venâncio de Seixas manifestou, por meio de ofício ao governador de 8 de dezembro de 1790, posição desfavorável ao pedido de aumento de salário do Mestre de Carreiras da Ribeira das Naus da Bahia, Veríssimo Pedro de Alcântara (AHU/BA/CA, Cx. 76, Doc. 14764), posto que ocupava por nomeação do intendente anterior, Rodrigo da Costa e Almeida, em 26 de novembro de 1778. AHU/BA/CA, Cx. 76, Doc. 14766.

desfavoráveis aos provimentos e vencimentos de oficiais e subalternos ligados à vedoria (tropa de linha e milicianos).

No período entre 1770 e 1783, em que Rodrigo da Costa de Almeida e José Pires de Carvalho ocuparam o cargo, aos requerimentos de oficiais o governador solicitava ao intendente de marinha informações e parecer,¹³⁸ seja sobre provimento ou sobre vencimentos, poucos foram aqueles desfavoráveis aos requerentes¹³⁹ e aos despachos e portarias do governo da capitania.¹⁴⁰ Em 12 anos como intendente, Rodrigo da Costa muito se ocupou com a organização dos armazéns, das remessas de madeiras, com a construção e reparos de embarcações e com a adequação dos livros do almoxarifado à nova contabilidade, resultando a organização de entradas e saídas de zimbo.

Com José Venâncio de Seixas esses pareceres passaram a ser regularmente acusatórios de ilegalidades e negativos para os requerentes, causando entraves burocráticos, revisando casos despachados em portarias dos governadores anteriores a 1788, ou seja, anteriores a D. Fernando José de Portugal.¹⁴¹ Com frequência, os governadores ditavam o final do processo dos provimentos em disputa, porém, os requerentes o obtinham com a ressalva “apesar das dúvidas do Vedor”, essas intensificadas entre 1782 e 1796. A revisão de ordenados, de provimentos e de gastos com reformados passou a ser uma constante, realizada em uma conjuntura crítica, por um burocrata identificado na estrutura administrativa por atuações em Haia e em Minas Gerais.

Os recrutamentos compulsórios formavam outro elemento de descontentamento de parcela da população e de muitos soldados, pressionados pelas penalidades impostas por indisciplina e deserções. O recrutamento constituía um instrumento de opressão que frequentemente não cooperava com a manutenção da ordem na Bahia do último quartel dos setecentos. (JANCSÓ, 1996, p. 108) A atuação incômoda de José Venâncio, que

¹³⁸ *Carta patente pela qual o governador Manuel da Cunha Menezes proveu Francisco Álvaro Pereira Sodré no posto de Ajudante do Regimento de Cavalaria auxiliar, que vagara pela reforma de João Ferreira de Sá.* Bahia, 22 de junho de 1776. AHU/BA/CA, Cx. 63, Doc. 12027.

¹³⁹ *Informação do Vedor Geral Rodrigo da Costa de Almeida, sobre o mesmo assunto da informação antecedente.* Bahia, 10 de julho de 1776, AHU/BA/CA, Cx. 63, Doc. 12039.

¹⁴⁰ *Despacho do governador Manuel da Cunha Menezes, em que julga insubsistentes as dúvidas da Vedoria sobre a carta patente de Francisco Álvaro Pereira Sodré.* Bahia, 12 de julho de 1776. AHU/BA/CA, Cx. 63, Doc. 12030.

¹⁴¹ Entre 1785 e 1793, diversos ofícios, pedidos de esclarecimentos e declarações de ilegalidade, encaminhados por meio do Conselho Ultramarino no exercício de escrutínio dos provimentos e vencimentos de oficiais, milicianos e agregados. AHU/BA/CA, Cx. 62, Docs. 11864, 11887-11890; Cx. 63, Docs. 12020, 12109-12110, 12111-12116, 12190-12196, 12197-12203; Cx. 64, Doc. 12433-12443; Cx. 66, Docs. 12-570-12578, 12579-12606, 12618-12627, 12636-12641, 12612-12619, 12789-12793; Cx. 67, Docs. 12826-12839, 12840; Cx. 72, Doc. 13907-13918; Cx. 78, Doc. 15224-15230.

chegou a Bahia através de Minas Gerais e fez 31 anos de serviço na América em 1797, cederia lugar ao provimento do oficial reinol para o cargo, José Francisco de Perné, Capitão de Mar e Guerra da Armada Portuguesa. O provimento deste último representou uma ruptura e por isso se dará mais atenção a sua atuação que aos demais oficiais que o sucederam até 1808.¹⁴²

Perné era piloto na Carreira da Índia e Comandante de embarcação de cargas do Serviço do Arsenal e Armada Real Portuguesa,¹⁴³ quando foi provido a Tenente do Mar em 1788.¹⁴⁴ Habilitado na Ordem de São Bento de Avis em 1790,¹⁴⁵ Perné foi provido em Capitão de Mar e Guerra e Intendente da Marinha da Bahia em 30 de janeiro de 1797, antecedendo o alvará de 12 de agosto, que expandia as intendências para as demais capitânicas da América.¹⁴⁶

Como correspondente, mesmo sem viver na colônia, José Francisco de Perné trazia alguma experiência em costas americanas como piloto das embarcações reais, em constante contato com Martinho de Melo e Castro. Desde a década de 1770 ia a Goa, como era comum conduzir embarcações régias até Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Pará. Sua primeira estadia em costas baianas, em 1776, esteve ligada à suspeita de um ataque estrangeiro, que fez com que fosse a essa capitania a mando de Pombal, junto com outros oficiais, para reforçar a defesa.¹⁴⁷ Dois anos depois concluiria as reparações no iate régio levado ao Rio de Janeiro,¹⁴⁸ e do Pará pediria seu provimento em Tenente do Mar, em 1784, com 28 anos de serviços prestados até ali.¹⁴⁹ Seria contemplado, em 1788, com 30 anos de serviço.¹⁵⁰ Entretanto, foi em Pernambuco que iniciou sua experiência em

¹⁴² Henrique da Fonseca de Sousa Prego e Bernardino José de Castro.

¹⁴³ *Ofício de Antônio Joaquim de Pina Manique (super Intendente geral dos contrabandos de descaminhos dos quintos reais e desembargador dos agravos) a Martinho de Melo e Castro (Secretário de Estado da Marinha e Ultramar) sobre as visitas do ouro efetuadas aos navios Nossa Senhora do Bonfim e Santiago Maior de que é capitão José Francisco Perné vindo de Goa com escala em Benguela (...)*. Lisboa, 14 de dezembro de 1787. AHU/UTL/AV, Cx. 7, Doc. 557.

¹⁴⁴ AHMP, Livro Mestre do Corpo de Artilharia da Armada Real n. 378, fól. 27.

¹⁴⁵ ANTT, Ordem de São Bento de Avis, Letra J, mç 03, n. 33.

¹⁴⁶ AHMP, Arquivo Geral da Marinha, José Francisco de Perné, cx. 765-2-6.

¹⁴⁷ *Carta particular de Manuel da Cunha Menezes para o Marquês de Pombal, na qual lhe agradece o ter mandado para a Bahia o Capitão de Mar e Guerra João Nicolau Schmerckel e outros oficiais, para cooperarem na defesa daquela praça*. Bahia 1 de novembro de 1776. AHU/BA/CA, Cx. 50, Doc. 9264.

¹⁴⁸ *Ofício do [vice-rei do Estado do Brasil], marquês do Lavradio [D. Luís de Almeida Portugal Soares de Alarcão Eça e Melo Silva e Mascarenhas] ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro, informando o atraso da partida do iate Nossa Senhora da Glória, de que é mestre e piloto José Francisco de Perné, por necessitar de algumas reparações, as quais foram por si autorizadas conforme comprova termo anexo*. Rio de Janeiro, 27 de maio de 1778. AHU/RJ/AV, Cx. 106, Doc. 8944.

¹⁴⁹ *Ofício do [presidente do Erário Régio] Marquês de Angeja [D. Pedro José de Noronha Camões de Albuquerque Moniz e Sousa] para o [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre o requerimento de José Francisco Perné solicitando seu provimento em Tenente do Mar, com o soldo de 1º piloto das Naus das Armadas*. Pará, 30 de agosto de 1784. AHU/PA, Cx. 93, Doc. 7435.

¹⁵⁰ AHMP, Livro Mestre do Corpo de Artilharia da Armada Real, L. 378, fól. 27.

portos da América com transporte de cargas para o Reino, em 1772, ano em que se casou.¹⁵¹

Filho de franceses, natural e batizado na Freguesia de Santiago da cidade de Tavira, em Algarve, José Francisco Perné era casado com uma lisboeta, Clemência Maria de Jesus, natural e batizada na paróquia de Santa Catarina, e com ela teve três filhos.¹⁵² O casamento foi realizado em 14 de novembro de 1772, no oratório privativo do palácio do Secretário de Estado Martinho de Melo e Castro,¹⁵³ que foi testemunha e depois padrinho do filho primogênito, em 13 de abril de 1774, batizado na freguesia de São Paulo em Lisboa, com o nome de Martinho José de Perné.¹⁵⁴ Uma de suas filhas seria batizada pelo Intendente dos Armazéns de Guiné e Índia, Fernando Larre Garcez Lobo Palha e Almeida.¹⁵⁵

No ano de 1797, os baianos eram pressionados a renunciar à exploração das florestas pela Carta Régia de 13 de março, que proibiu a retirada de madeiras de construção das margens de rios e litorais, bem como nas propriedades, com medida preventiva à escassez e ao encarecimento delas, instituindo o monopólio régio.¹⁵⁶ O setor madeireiro e, conseqüentemente, o da construção naval seriam os mais afetados pela restrição na exploração madeireira. Um plano de conservação das matas os obrigaria a fornecerem madeiras pelo monopólio régio a preços preestabelecidos pela Coroa.¹⁵⁷

A intervenção ganhou fôlego com a implantação do tribunal especializado denominado “Conservadoria das Matas” na Bahia, cujo expoente maior foi o ilustrado juiz Baltasar da Silva Lisboa. Perné trataria de garantir a vinda de seu filho, Martinho José de Perné, ainda em 1797, e mais familiares para atuarem na Bahia como seus auxiliares.¹⁵⁸ Martinho José Perné ocuparia posto de Primeiro Tenente de Mar, em

¹⁵¹ Depois de reparar e carregar a charrua Nossa Senhora da Purificação, em julho de 1772, partiu de Pernambuco em agosto (AHU/PE, Cx. 113, Doc. 8704) e chegaria em Lisboa para se casar em 14 de novembro deste. Retornaria a Pernambuco em 1774, realizando compras para o Reino (AHU/PE, Cx. 117, Doc. 8960), carregando ainda anil e pássaros a pedido do governador. AHU/PE, Cx. 117, Doc. 8963.

¹⁵² Filho do casal francês residente em Tavira, Francisco Nicolau Perné e D. Apolônia Maria. Seus filhos eram Martinho José de Perné e suas irmãs, D. Maria Ignacia de Perné e D. Marinana Clemencia de Perné.

¹⁵³ ANTT, Paróquia de São Paulo, Registo de Casamentos (1757-1911), Livro C 3, fól. 13.

¹⁵⁴ ANTT, Conselho da Fazenda, Justificações do Reino, Letra M, mç 52, n. 16.

¹⁵⁵ ANTT, Conselho da Fazenda, Justificações do Reino, Letra M, mç 52, n. 16.

¹⁵⁶ *Carta da Rainha para D. Fernando José de Portugal comunicando que é do interesse da Marinha Real as madeiras e paus de construção (...) declara ser de propriedade exclusiva da Coroa toas as matas e arvoredos a borda da costa ou de rios que desembarquem imediatamente no mar (...)*. Queluz, 13 de março de 1797. APEB, Secção Colonial e Provincial, Coleção Ordens Régias 1797, v. LXXXIV.

¹⁵⁷ *Resposta as observações em frente dadas pelo intendente da marinha da Bahia, José Francisco Perné sobre conservação das matas da capitania da Bahia* [1800]. BN, I-32,06,012 – Manuscritos.

¹⁵⁸ *Ofício de D. rodrigo de Sousa Coutinho para D. Fernando José de Portugal solicitando uma gratificação igual a que estabeleceu o decreto de 27 de outubro de 1796 para o segundo tenente, Martinho*

1800,¹⁵⁹ e seguiria nas tropas para o Sul.¹⁶⁰ Um outro familiar, João Pedro de Perné, atuou na Conservadoria das Matas,¹⁶¹ auxiliando na fiscalização dos cortes de madeiras e seus fretes à Baía de Todos-os-Santos e Lisboa, assumindo posto de Capitão de Ordenança na Vila Nova de Valença em 1799.¹⁶²

No ano de 1797, a Coroa aboliu os postos militares *ad honorem* (pela honra) nas capitânicas do Brasil e determinou que os fardamentos de marinha não fossem mais utilizados por esses, “devendo também retirar-se lhes as Patentes, que tiverem, e que foram passadas sem autoridade”.¹⁶³ Houve também um recurso paliativo que incidia sobre os recrutamentos, um perdão aos desertores que se apresentassem em três meses a partir da data de publicação do decreto (27 de março). Os perdões eram velhos conhecidos da população, que os via com desconfiança, como instrumentos de manutenção da opressão materializada nos recrutamentos compulsórios. Um estranho e oficial da Armada foi provido a Comandante da Vedoria do Exército em um frágil e conturbado ano para a estrutura administrativa da Bahia colonial.

Os conflitos entre ingleses e franceses mediarão a política diplomática da “neutralidade” de Portugal no século XVIII, revista diante de uma “conjuntura crítica” em fins dos setecentos, quando “a revolução mundial espalhou-se para fora da dupla cratera da Inglaterra e França”, (HOBSBAWM, 1982, p. 19) colocando a necessidade de modificações na política de distribuição de cargos e ofícios do Império português desde 1770, especialmente do aumento de controle político e fiscal na América. O mapeamento de zonas portuárias, por meio de plantas e prospectos para melhoramentos defensivos e comerciais, atualizava o domínio metropolitano sobre os principais portos luso-

José de Perné, filho de José Francisco de Perné, intendente da Marinha nessa Cidade. Queluz, 29 de março de 1797. APEB, Seção Colonial e Provincial, Coleção Ordens Régias 1797, v. LXXXIV.

¹⁵⁹ *Carta particular de José Francisco de Perné para D. Rodrigo de Sousa Coutinho no qual lhe recomenda seu filho, Martinho José de Perné.* Bahia, 1 de outubro de 1800. AHU/BA/CA, Cx. 107, Doc. 20885.

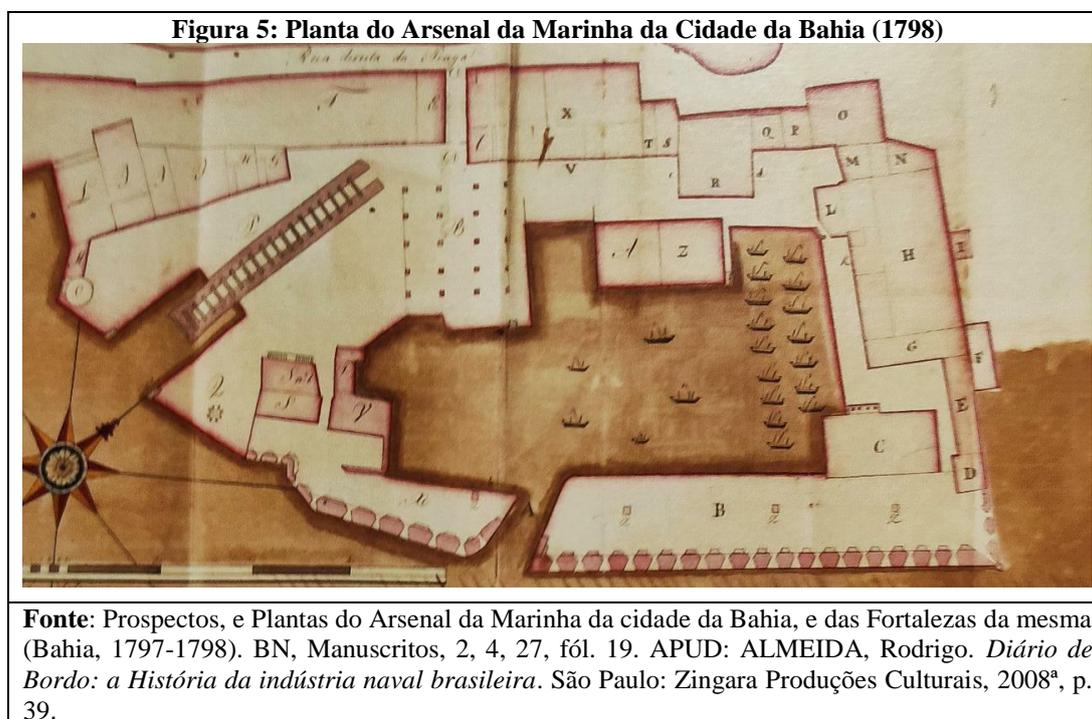
¹⁶⁰ *Ofício do comandante de Esquadra Donald Campbell ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Visconde de Anadia, sobre a necessidade de preencher vagas existentes nas tropas de embarque [...] solicitando a confirmação da patente de primeiro Tenente de Mar da Divisão de Artilheiros Marinheiros, Martinho José de Perné.* Rio de Janeiro, 2 de maio de 1802, AHU/RJ, Cx. 200, Doc. 14.114.

¹⁶¹ *Carta patente pela qual D. Fernando José de Portugal nomeou João Pedro Perné Capitão das Ordenanças da Vila de Valença, comarca dos Ilhéus.* Bahia, 1 de agosto de 1799. AHU/BA/CA, Cx. 110, Doc. 21768; Posto de Capitão Mor das Ordenanças da Capitania da Bahia confirmado em 28 de maio de 1800. ANTT, Registo Geral de Mercês de D. Maria I, liv. 31, f. 14v.

¹⁶² *Ofício do Juiz Conservador das Matas Baltasar da Silva Lisboa para o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios e da Marinha e Ultramar, o Visconde de Anadia, no qual se lhe expõe a necessidade de obter licença para tratar da sua saúde e lhe indica João Pedro Perné para o substituir em seu lugar.* Valença, 12 de dezembro de 1801. AHU/BA/CA, Cx. 115, Doc. 22657.

¹⁶³ SILVA, Antônio Delgado. *Collecção da Legislação Portuguesa (1791-1801)*. Lisboa: Typografia Maignense, 1828, p. 399.

americanos. A Bahia apresentava uma numerosa população de marujos e marinheiros negros, sendo a maioria em alguns períodos.¹⁶⁴



Observando a planta do Arsenal da Bahia feita pelo intendente Perné em 1797 (Figura 5), sob as insígnias de “letras de forma” “H” e “P” encontravam-se os Armazéns das Tulhas (Celeiro Público) e a casa do patrão do porto, muito aproximada da zona de atividade comercial e abastecimento da cidade. Sob as insígnias de letra “letras de mão”, na extremidade direita, localizavam-se as portas do Arsenal (D) com a principal zona do estaleiro e à letra L, a sua direita estavam as oficinas de ferragens e a sua esquerda os guindastes (Q) e os telheiros com oficinas e materiais (B). A entrada (A) e a Bateria do Arsenal (B e X) fechavam a zona marítima entorno da Casa dos Escaleres (C), “Casa do Feitor” (L) e dos armazéns do tabaco (A) e dos taboados (Z), lado a lado voltados para o mar, onde encontra-se a porta (V) dos Armazéns dos Materiais (X).¹⁶⁵

Como se viu em Pernambuco, o controle sobre os fretes favoreceu um grupo, além dos comissários volantes, que evitavam o pagamento de fretes e vendiam mais barato que seus congêneres ligados às casas lisboetas. Segundo Kenneth Maxwell (2005, p. 96-97),

¹⁶⁴ Pará, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina/Rio Grande do Sul.

¹⁶⁵ *Prospectos, e Plantas do Arsenal da Marinha da cidade da Bahia, e das Fortalezas da mesma (Bahia, 1797-1798)*. BN, Manuscritos, 2, 4, 27, fól. 19.

essa era a razão da “perturbação do sistema de crédito” entre metrópole e colônia, uma vez que afetava os comerciantes regulares e a produção colonial. Apesar do sistema de acumulação primitiva de capitais não ser afetado, como mencionado.

A Coroa não repartiria a intendência, em 1797, como sugeriu o ilustrado José Venâncio de Seixas. Tampouco por meio do cargo de intendente a Junta da Fazenda da Bahia permaneceria acessível a qualquer membro daquela sociedade. O critério do provimento exclusivo aos oficiais da Armada era mais que uma estratégia de defesa, era, também, um instrumento de aumento de controle social, e da opressão política.

José Francisco de Perné chegou à Bahia acompanhado de sua família no dia 26 de maio de 1797, numa sexta-feira, e foi empossado na segunda-feira, dia 29, sendo o primeiro da Armada empossado como intendente de marinha na América.¹⁶⁶ As instruções que recebera do Secretário de Marinha e Negócios Ultramarinos, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, continham 48 artigos a serem observados por ele naquela praça (Anexo 2),¹⁶⁷ cujas primeiras linhas ditam que o intendente é “Capitão do Porto” e “terá toda a autoridade dentro do Arsenal e dele receberão ordens todos os Construtores e Mestres, Artífices e mais pessoas empregadas, as quais ainda fora dele se devem considerar suas subalternas”.¹⁶⁸

As observações contemplaram especialmente as atividades portuárias e marítimas, atendendo as fazendárias instituídas no alvará de criação do cargo. Reforçavam seu poder na zona portuária de Salvador, sobre todas as oficinas do Arsenal, cuidando de proibir as atividades de oficiais na rua ou em outros serviços, sugerindo residência e pernoite dentro do Arsenal; tratando das iluminações e disposição de materiais, evitando incêndios; de castigar transgressores; de zelar rigorosamente da recepção das madeiras; de instituir a desova dos lastros dos navios nas praias que vão do Rosário até Montserrat (evitando assoreamento); de marcar a “linha de água” para que as embarcações não viagem em sobrecarga; de executar obras navais solicitadas e do Arsenal. E ainda: observar as relações de provimentos dos navios para que não haja fome em viagens de longo curso, e impedir que eles troquem de materiais e de tripulantes; estipular cuidados específicos sobre o trato das quilhas; discriminar as entradas e saídas de materiais; e, sobretudo,

¹⁶⁶ AHU/Avulsos (BG), Cx. 30, Doc. 2448.

¹⁶⁷ Atendendo, para isso, às diretrizes da Carta Régia de 11 de março de 1797, que versa sobre comutações de penas.

¹⁶⁸ *Instrução para o Intendente da Marinha e Capitão do Porto da Capitania da Bahia*. AHMP, Documentos Vários do Brasil (1791-1823), Livro 2328, 6-III-5-4.

cuidar das contas mensais com clareza e remetê-las ao Conselho do Almirantado, com cópia para o governador e para a Junta da Fazenda, mantendo o fornecimento do Arsenal.

Dentre os muitos pontos abordados nas instruções que recebeu, nove deles se dedicavam aos métodos defendidos por Domingos Vandelli, em especial aos censos, preocupado em fomentar conhecimento para melhorar a economia do Estado. Assim, as instruções apontavam para a realização da “matrícula de toda gente do mar da Bahia”, cabendo apenas ao intendente liberar assoldados aos navios por meio de bilhetes por ele assinado e fazer inspeção em todas as embarcações. Cabia, ainda, constituir uma relação de mestres, capitães, marinheiros, grumetes, pescadores e mais gentes do mar, dando conta de matricular também as suas embarcações e apontar se eram escravos ou libertos também era tarefa do intendente.¹⁶⁹ Mesmo sem perseguir os desdobramentos desse aspecto das instruções, nota-se que é um sofisticado instrumento de controle social pensado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho para a Intendência da Marinha na Bahia.

Em 1797, Salvador não recebia apenas um intendente, ganhava uma nova norma para operações realizadas na sua zona portuária, indicando o claro recrudescimento do controle político e econômico de Portugal, para o qual estava investido de poder o novo intendente. Assim, pelo mesmo instrumento a Coroa proveu o seu escrivão, José Antônio Caminha “para irem a essa capitania com a especial comissão de estabelecer nesse Arsenal a mesma Administração e Compatibilidade que existe nesse Arsenal de Lisboa”.¹⁷⁰ A Carta Régia que proveu José Francisco de Perné e José Antônio Caminha, foi seguida daquela que deu conta do plano de conservação das matas, em 13 de março do mesmo ano, na qual a Coroa declarava a intensão de melhor aproveitá-las fornecendo, ela mesma, as madeiras às nações estrangeiras. Aliás, a própria Carta Régia do provimento de ambos ressaltou a importância do intendente e escrivão no plano *mutatis mutandis* de conservação das matas baianas. O que os liga, inextricavelmente, ao referido plano.

Outro agente burocrático, Alberto Magno Vieira de Faria, “Escrivão Fiscal dos Armazéns de Guiné, Índia e Armadas”, foi enviado para auxiliar o intendente da Armada, José Perné. Alberto Magno relatou a posse e a primeira conferência entre Perné e o

¹⁶⁹ Idem.

¹⁷⁰ Aviso do [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] D. Rodrigo de Sousa Coutinho ao [presidente do Conselho Ultramarino], conde de Resende [D. Antônio José de Castro] remetendo cópia de duas Cartas Régias, expedidas para a Bahia, sobre a importância da conservação das matas e sobre a nomeação do capitão de mar e guerra, José Francisco de Perné, para que se dê o expediente necessário. Queluz, 20 de março de 1797. AHU/BA/AV, Cx. 205, Doc. 14865.

governador nas dependências da Junta da Fazenda, em que o governador chamou os oficiais mais beneméritos para os colocar à disposição do intendente, porém, “apresentavam todos as suas letras que são sofríveis e certas na Ortografia, mas pouco versadas em cálculo mercantil e mais rudimentos comerciais que também constituem importante objeto” para o ato de conferir. Escolhido por D. Rodrigo, Alberto Magno então apresentou-lhe as suas necessidades para regulamentar o Arsenal da Bahia em conformidade com as exigências régias. Seguindo o método de partidas dobradas iniciado em 1770, solicitou um corpo burocrático específico para atender à organização dos materiais divididos em cinco gêneros,¹⁷¹ com cópia para a Junta da Fazenda da Marinha e para a Junta da Fazenda da Bahia, enviadas em 26 de maio de 1797.¹⁷²

Conhecido por sua altivez desde quando piloto da Armada,¹⁷³ assim que tomou posse Perné iniciou suas observações sobre a organização das oficinas e materiais do Arsenal da Bahia. Como um agente a serviço do controle das matas posto na Carta Régia de 13 de março de 1797, zelou primeiramente pelo centro de oficinas onde as madeiras eram empregadas. O aviso de D. Rodrigo de Sousa Coutinho para alertar e admoestar a sociedade baiana para que o obedecessem não foi suficiente. Conter as manifestações de insatisfação geradas pela sua atuação instruída seria difícil, ele representava a opressão e setores daquela sociedade ansiavam por mudanças.¹⁷⁴

Em missiva para o Secretário de Estado, Perné relatou dificuldades em manter os carpinteiros e obreiros que reuniu no Arsenal até junho de 1798. A dispersão por interesses de maiores jornais e, também, a presença dos navios do comboio tornaram essa tarefa difícil. Sob seus auspícios somava-se a construção de uma nau que aguardava o ambiente preparado, porém, essa obra coincidiu com a realização de outra na mesma cidade que, segundo ele, “distrairia os obreiros”, pois, apesar de seus esforços, o governador havia declarado não haver recursos para essa “superior despesa,” o que poderia acarretar em atraso na conclusão. Diante da falta de carpinteiros, se queixou de repartir os carpinteiros que reuniu para reparar ruínas de navios do comércio. Essa

¹⁷¹ Um escrivão da Mesa Grande dos Armazéns do Arsenal para assistir todos os pagamentos; um Escrivão da Intendência para lacrar todas as ordens e despachos; um Almoxarife; quatro escrivães do Almoxarifado atendendo, junto com mais 3 escriturários e 3 fiéis, à organização dos gêneros de 1ª classe (receita e despesa), 2ª classe (ferragens e outras miudezas), 3ª classe (enxárcias), 4ª classe (mantimentos) e 5ª classe (petrechos de guerra).

¹⁷² AHU/BA/CA, Cx. 89, Doc. 17461.

¹⁷³ Em 1793, um Desembargador informou sobre “violências praticadas” por José Francisco de Perné, no comando da nau Belém, transportando-o de Pernambuco a Angola. AHU/PE, Cx. 185, Doc. 12824.

¹⁷⁴ *Carta Régia (cópia) ao governador-geral da Bahia, D. Fernando José de Portugal, ordenando que se dê todo o auxílio necessário ao novo intendente dos Armazéns da Marinha José Francisco Perné.* Queluz, 11 de março de 1797. AHU/BA/AV, Cx. 205, Doc. 14680.

repartição não se deu de forma colaborativa, carpinteiros e outros foram reunidos obrigatoriamente para receber menos, insatisfeitos com possíveis perdas pecuniárias.¹⁷⁵

Sobre o plano de conservação das matas, Perné preferiu esperar para dar notícias mais seguras, apesar disso, queixou-se da ausência de peças navais de madeira, mandando-as buscar em Alagoas por não haver em estoques as cavernas necessárias às quilhas que já havia deitado, para a finalização da “construção do segundo Bergantim que há de servir de Correio Marítimo” que pretendia concluir até julho de 1798.¹⁷⁶ Entretanto, os atrasos de chegada das madeiras e peças navais são resultado da opressão que se abatia sobre os lancheiros do Sul da Bahia, que em 12 de abril de 1798 já sofriam com as instruções de D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Em abaixo-assinado, denunciavam às autoridades a injusta cobrança de licenças às embarcações que faziam a navegação de cabotagem. Levando farinhas e madeiras dentro dos termos das comarcas da Bahia, eram interpelados na Terra de Tinharé e multados em seis mil réis ou presos seus capitães por não portarem a licença exigida para adentrarem a Baía de Todos-os-Santos.¹⁷⁷ Um dispositivo de controle econômico e político, para o qual foram instruídos o juiz conservador das matas e o intendente de marinha.¹⁷⁸ O referido documento, pelo qual exigiam a suspensão das multas e prisões, foi assinado por 22 lancheiros (ou proprietários de lanchas) e representou um movimento de reação ao plano de conservação das matas e às alterações normativas de navegação na Bahia que perdurariam até a virada do século. Em 1800, um observador coevo compararia as consequências dessas ingerências régias com uma “calamidade igual a fome, peste e guerra”. (MUNIZ BARRETO, 1800, fól. 24)¹⁷⁹

Como bem notou Afrânio Simões Filho, o intendente foi um crítico ferrenho do Celeiro Público,¹⁸⁰ ou Armazéns das Tulhas, como José de Perné se reportava à repartição existente dentro do perímetro do Arsenal, considerada um obstáculo ao melhoramento deste e se constituiu na causa principal dos problemas com a estocagem das madeiras e a

¹⁷⁵ *Carta de José Francisco de Perné para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre assuntos referentes às reparações dos navios e cortes de madeiras.* Bahia, 23 de junho de 1798. AHU/BA/CA, Cx. 94, Doc. 18370.

¹⁷⁶ *Idem.*

¹⁷⁷ *Os Lancheiros Das Villas do Cairú, Boipeba, Rio de Contas e Ilheos, cabeça da Comarca que vivem de conduzir para a Capital da Bahia mantimentos e madeiras.* Bahia, 12 de abril de 1798. BN, Manuscritos, ms 512 (53) (doc. 13) II, 33, 20, 18.

¹⁷⁸ Dois anos depois, os lancheiros voltariam a manifestar insatisfação com a política régia paralisando suas atividades por três meses a partir de março de 1800 (MORTON, op. cit., p. 58).

¹⁷⁹ MUNIZ BARRETO, 1800, fól. 24.

¹⁸⁰ SIMÕES FILHO, Afrânio Mário. *Política de Abastecimento e Economia Mercantil: Celeiro Público da Bahia (1785-1866)*. 2011. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, p. 10.

má distribuição de telheiros.¹⁸¹ Logo, propôs seu fechamento imediato. Essa posição causou desassossego à sociedade baiana, a perspectiva de fechamento abalou negociantes e vereadores daquela praça. Essa seria uma querela que se estenderia ao século XIX, como afirma Simões Filho: a “Intendência da Marinha nunca aceitou a presença do Celeiro no interior do Arsenal. Uma antiga rixa perdurou ao longo de décadas entre os responsáveis pela administração das tulhas e todos os intendentess da Marinha.”¹⁸² Contudo, foi o provimento de oficiais da Armada para o cargo de intendente que iniciou a querela com os poderes locais em torno das Tulhas.

Essa não era a única objeção de Perné quanto ao espaço do Arsenal. Em um documento intitulado “Prospectos e Plantas do Arsenal Real (...)”, reuniu algumas análises que realizou entre 1797 e 1798. O documento reúne belas plantas de fortalezas e de parte da Cidade da Bahia.¹⁸³ Além do fechamento do Celeiro Público, Perné pediu a demolição de casas nas laterais do Arsenal e a retomada de terras até a Praia da Preguiça. As terras que foram compradas por negociantes locais,¹⁸⁴ e ele considerou um abuso por serem contíguas à área da Bateria da Ribeira, e solicitou que fossem compradas de volta.¹⁸⁵ O prospecto que apresentou na documentação citada previa a ampliação de telheiros, mas, também, o alargamento da abertura do Arsenal ao mar, entre outras alterações estruturais.

A Coroa se esforçava para melhorar suas arrecadações, e o governador D. Fernando de Portugal se desdobrava em mediar uma situação que se tornava mais tensa com a estiagem que se abateria sobre a Bahia no ano de 1798. O biênio não afetaria, como se vê, apenas os segmentos militares, a população agonizava com as ameaças de subida de preço da farinha e as elites baianas, principalmente, sentiam-se ameaçadas pelas mudanças de normas impostas pela Coroa e por um novo agente ligado a instituições inacessíveis a elas, como o Conselho do Almirantado e Junta da Fazenda da Marinha. Por outro lado, como demonstrado no capítulo anterior, os intendentess se estabeleceram como uma força política de contenção dos poderes de magistrados “abrasileirados” quando,

¹⁸¹ *Prospectos e Plantas do Arsenal Real da cidade da Bahia e das fortalezas da mesma (Bahia, 1797/1798)*. BN, Manuscritos, 2, 4, 27.

¹⁸² SIMÕES FILHO, op. cit., p. 90.

¹⁸³ A qualidade da documentação disposta inviabiliza a sua apresentação.

¹⁸⁴ É possível que seja o próprio José Pires de Carvalho, uma vez que o Solar do Unhão é vizinho à Praia da Preguiça.

¹⁸⁵ *Prospectos e Plantas do Arsenal (...)*, fól. 14-15. Como indicado nos capítulos 1 e 3, nas proximidades da Praia da Preguiça estava o “Porto das Pedreiras”, um local onde se construíam embarcações.

respaldados no alvará pombalino de criação da intendência e nas instruções de D. Rodrigo, intervieram em questões estruturais da vida social e econômica das capitanias.

A prática dos intendentess da Armada também esteve orientada pelos interesses do Erário Régio, um órgão de cunho econômico e presidido pelo Secretário de Estado do Reino, lugar mais tarde ocupado por D. Rodrigo de Sousa Coutinho.¹⁸⁶ Apesar da aludida revisão de provimentos de militares e de contas baianas atender claramente aos interesses de tal instituição, destaca-se o controle redobrado no setor portuário e da economia náutica como aquele que impactou mais rápida e negativamente nas elites locais. Em Salvador, o cargo existia há 27 anos e a intensificação desse controle reverberou de maneira cruel para a navegação interna praticada numa vasta costa litorânea cujo mercado de escravos, farinha e madeiras se agigantava na América do período. A vistoria de embarcações negreiras, o controle aos armazéns e aos búzios, corroborando o monopólio régio sobre a exploração madeireira, e o ajuste nas arrecadações e circuitos marítimos de acordo com os interesses metropolitanos, constituíram ações que imprimiam à sociedade baiana uma enorme pressão.

A política de reformas fiscais adotadas por Sebastião José de Carvalho e Melo, cujo rigor se destinava ao controle do contrabando, da perspicácia em limitar a sobreposição inglesa sem causar dano diplomático e sanar a perturbação ao comércio colonial imposta pela presença das missões jesuítas por ele expulsas, seria revista (MAXWELL, 2005, p. 29-30). No final dos setecentos as reformas passaram pelo filtro da “tomada de consciência”, ou da “consciência possível” (NOVAIS, 1989, p. 237-238) com a qual os homens de Estado ilustrados da “geração de 1790” (MAXWELL, 1990) eram impelidos a enxergar as mudanças de um tempo influenciado pelo liberalismo com o propósito de atualizar as relações para manter o domínio português nas capitanias americanas. (MAXWELL, 1990, p. 239-252) Para isso, D. Rodrigo de Sousa Coutinho engendrava nova política comercial e fiscal que, via de regra, favorecia a diversificação da produção colonial mas deixava parcela dos negociantes metropolitanos e americanos prejudicada em nome da razão de Estado. (VALIM, 2012)

A opção pelo exclusivo na sua expressão mais geral pelos estadistas do fim do século XVIII e início do XIX manifesta uma linha política de abrandamento em face das condições da crise, em suma uma perspectiva reformista. Se diminuía o ganho unitário nas operações, aumentava certamente o volume dos

¹⁸⁶ As ações de D. Rodrigo de Sousa Coutinho como Secretário da Marinha e Negócios Ultramarinos extrapolavam as prerrogativas de sua pasta, dando clareza de seu projeto imperial e de suas ambições, como notaram diversos autores como Marcos Carneiro de Mendonça (1958), José Luís Cardoso e Alexandre Mendes Cunha (2012), Nívia Pombo (2015), Patrícia Valim (2012), entre outros.

negócios e no conjunto se tentaria obter ainda maiores vantagens incentivando a exportação. (NOVAIS, 1989, p. 252)

Em uma escala menor, através do alvará de 12 de agosto de 1797, para cada capitania cujos portos tivessem volume expressivo em exportações e importações, que possuíssem estaleiros ou cortes de madeiras, bem como aquelas situadas em zonas de alto fluxo de embarcações estrangeiras militares ou mercantis (Paraíba), haveria um intendente de marinha da Armada portuguesa inserido na administração da zona portuária e nas finanças. Além do apoio logístico à defesa, de materiais navais e bélicos, enfatizado por Leivas e Scavarda (1972), as intendências da Marinha do período colonial atuavam inspiradas na política econômica e de controle social. Na Bahia, as instruções dadas por D. Rodrigo permitiam que os intendentes controlassem, direta e indiretamente, as atuações dos agentes econômicos locais na zona portuária.¹⁸⁷

D. Rodrigo fundou a Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica, em 30 de junho de 1798, (SILVA, 1993, p. 171) aprofundando as discussões entre letrados e militares para além da cartografia, história natural e aspectos geoestratégicos, anunciando projetos que comumente fugiam a sua alçada, “deixando claro a sua visão de estadista” (POMBO, 2015, p. 198) O primeiro biênio do exercício do intendente da Armada, portanto, tensionando ainda mais as relações entre as elites locais, e as relações com a metrópole.

Em 12 de agosto de 1798, eclodiria o movimento da Conjuração Baiana cujo objetivo primeiro era a ruptura do pacto colonial. Nesse contexto não havia espaço para uma moldura institucional de um “direito pluralista”, como colocado por Hespanha, no qual juízes portugueses julgavam com critério nativo. (HESPANHA, 2001, p. 173-174) No espaço institucional, e no território da América lusitana no século XVIII, o direito obedecia a lógica da manutenção do poder metropolitano garantindo a subordinação dos territórios além mar, uniformizando o controle sobre as operações políticas e comerciais em toda a América, especialmente no momento de crise do sistema colonial (1777-1808). As análises da devassa apontam que as propostas confluíram para os interesses das elites, mesmo sendo partícipes majoritários oficiais subalternos, mulatos e negros. (JANCSÓ, 1996; VALIM, 2012)

Nesse período, a população pluriétnica da cidade de Salvador era estimada em cerca de 40.000 habitantes e o ilustrado José da Silva Lisboa acreditava que só um quarto

¹⁸⁷ *Instrução...* AHMP, Documentos Vários do Brasil (1791-1823), Livro 2328, 6-III-5-4.

dessa população fosse branca. Estima-se que população de marinheiros baianos no Ultramar era composta por 44,4% de negros e 38,5% de brancos na década de 1770 (Tabela 4). Além da politização de estratos da sociedade que não tiveram contato com a Conjuração Mineira, (MAXWELL, 2005, p. 166) a população baiana revoltosa era composta também de mulatos, soldados e oficiais de regimentos, e uma questão importante para sua pauta era a nomeação de comandantes de igual etnia para comandá-los. Na crise do sistema colonial esse segmento demandava atenção das autoridades régias e locais.

Diante da política metropolitana de subtração de símbolos de autonomias locais e da conjuntura de insegurança colocada pela ameaça de invasões das potências inimigas do século XVIII, Christiane Figueiredo Pagano de Mello analisou a relação das corporações militares com o governo do Rio de Janeiro e concluiu que a potencialização do poder militar atendeu aos planos de centralização política metropolitana, promovendo a fragmentação do poder político-administrativo local, garantindo aos oficiais privilégios e imunidades idênticos aos existentes no Reino, destacando o decreto de 22 de março de 1751, que garantia o direito de especialização exclusiva na disciplina militar. A autora avaliou o “progressivo deslizamento do valor social dos cargos de vereança” como um fenômeno político característico da segunda metade do século XVIII, não confundíveis com a representação do “bem comum”, algo que os corpos militares não possuíam. (MELLO, 2005, p. 163-166)

O ano que Perné iniciou como intendente em Salvador coincidiu com o ano que ocorreu uma considerável elevação de gastos com o Arsenal e Ribeira das Naus, fechando o ano em mais de 119 contos de réis. Durante seu governo na intendência (1797-1802), essa média se conservaria acima dos 120 contos de réis, valores que se manteriam acima de 103 contos de réis até o ano de 1806.¹⁸⁸ Carrara (2009, p. 99) considera que há maior eficiência na arrecadação baiana a partir de 1797.

A construção da nau Príncipe do Brasil, que marcou seu governo na Intendência da Marinha da Bahia, não passou despercebida aos olhos perspicazes do estrangeiro Tomas Lindley, que pela demora de seu lançamento se convenceu, precipitadamente, a considerar tão lenta “que não há possibilidade de um rápido ou considerável aumento da marinha mercante”. (Lindley, 1969, p. 167) O que Lindley não sabia era que no interior do Arsenal o novo intendente e o mestre construtor Manuel da Costa travaram uma

¹⁸⁸ ANTT/Fundo Erário Régio, Série Capitâneas do Brasil, v. 186-195.

disputa sobre o melhor método a ser aplicado,¹⁸⁹ caracterizando um conflito de competências que envolveu duas formações distintas de uma mesma geração e atrasou por mais dois anos o lançamento da nau. (FONSECA, 2018) Iniciada em 1798, o intendente discordou do método de organização do trabalho do mestre recém-formado e dispersou o pessoal da obra, dando início a uma troca de acusações que duraria até o ano de 1802, quando foi lançada com sucesso,¹⁹⁰ sendo ela uma das que traria o séquito real para a América em 1808.¹⁹¹

Além de ter sido a pioneira na experiência com a reforma nas Juntas da Fazenda e a receber a Intendência da Marinha em seu Arsenal, a Bahia também foi pioneira em dar posse a um reinol oficial da Armada provido pelo rei, tornando-se parâmetro para a criação das demais intendências da Marinha na América. As experiências de intendentes em território americano, permeadas por conflitos e embates com as elites locais, como já demonstrado, indicam que tanto intendentes como os governadores se reportavam à experiência baiana para validar seus discursos no processo de disputa que se instalou. Tanto para se distanciar do projeto intencional marítimo, como foi o caso do Rio de Janeiro e São Paulo, ou buscando orientação no cumprimento de determinações regimentais, como ocorreu em Pernambuco com o intendente Pedro Sheverim, que procurou com José de Perné subsídio para se apossar da Vedoria das Tropas em Recife, a experiência baiana serviu de parâmetro para se pensar as questões surgidas entorno da expansão de intendências de marinha no Império português.

No período que compreende os anos entre 1763 (reforma do Conde de Lippe) e 1807, os comandos militares não eram mais hereditários, e a venalidade é considerada inverificável no Reino. Reformada, a estrutura militar cedia, paulatinamente, a uma nova leitura de si mesma, de cunho administrativo e de qualidades científicas. Com a criação

¹⁸⁹ Manoel da Costa foi nomeado Aspirante Construtor em 4 de janeiro de 1797, por nomeação passada por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, tendo completado estudos de Matemática e de Construção. Passou a segundo tenente por decreto de 22 de agosto de 1798 com a condição de continuar na atividade de construtor, da qual foi dispensado tempos depois, podendo servir à Armada. Obteve licença para estudar Fortificação, e com certidão de estudos antecedentes, completou o curso militar com aproveitamento em 20 de junho de 1806. Passou a Primeiro Tenente por decreto de 13 de maio de 1807 e faleceu em 13 de outubro de 1807. AHMP, Livro Mestre do Corpo de Artilharia da Armada Real, L. 379 6/v/8/3, fól. 90.

¹⁹⁰ *Carta do constructor naval Manuel da Costa para o Visconde de Anadia em que informa sobre o adiantamento das obras da nova nau Principe do Brazil sob a sua direção.* Bahia, 4 de fevereiro de 1802. AHU/BA/CA, Cx. 119, Doc. 23577.

¹⁹¹ “Nau que viveu entre 1802 e 1819, quando, considerada inútil, foi desmanchada, servindo por 17 anos sem ter ido ao Oriente. Foram gastos em sua construção 233:620\$977 réis. Nau de 74 peças, sua lotação era de 663 homens. Seu construtor, Manoel da Costa, português, foi arguto debatedor e opositor do intendente, ao qual remetia a responsabilidade do atraso, chegando a Bahia um ano antes da formação da intendência, em 1796, tendo sido pupilo do famoso mestre Torcato José Clavim [Clavina], em Lisboa” (LAPA, 1968, p. 319).

da Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica, em 1798, D. Rodrigo a aproximou ainda mais da ciência, e aos poucos a atividade militar foi se separando da ideia de arte como a compreendia a fidalguia. (COSTA, 2012)

Dessa forma, José Perné permaneceria na Bahia até pouco tempo depois da conclusão da nau Príncipe do Brasil, em 1802. Ela já pedia seu retorno à Corte quando fez três anos como intendente, em 1800,¹⁹² solicitando também o pagamento de seu ordenado. Antes de partir, Perné e o governador Francisco da Cunha Meneses escreveram sobre as vantagens de se utilizar negros da Costa da Mina na construção naval, destacando que “bons carpinteiros de machado e bons calafates para serem depois ensinados e feitos hábeis oficiais empregados em todos os Arsenais e estaleiros públicos”.¹⁹³

Durante a querela de competência com o mestre construtor, o seu filho primogênito, em 1800, afilhado de Martinho de Melo e Castro, já o auxiliava na condição de baixa patente, na qual permaneceria por algum tempo, participando da Esquadra da América comandada por Donald Campbell no Rio Grande do Sul.¹⁹⁴ Até o ano da morte da mãe de Martinho Perné, em 1829, se tornaria Major do Exército em Bom Sucesso, habilitado na Ordem de São Bento de Avis, em 1815. O nome de seu pai era o mais recorrente nos requerimentos. O outro familiar, João Pedro de Perné, permaneceu na Bahia onde, em 1804, obteve a confirmação de uma data de sesmaria. Ele a conseguiu em indeferimento a um mesmo pedido de Gonçalo Gomes Corrêa, um hábil fornecedor dos Armazéns Reais, que também auxiliou o juiz conservador das matas, Baltasar da Silva Lisboa.¹⁹⁵

Depois de construir alguns planos com muitas observações sobre a estrutura defensiva da Cidade da Bahia e de lançar uma nau de guerra ao mar, o intendente Perné se retirou novamente para o Reino com sua família em 30 de junho de 1803,¹⁹⁶ falecendo em Lisboa no dia de finados em 1810, ainda como Capitão de Mar e Guerra e antigo Intendente da Marinha da Bahia.¹⁹⁷

No mesmo dia de sua partida seria empossado pelo governador Francisco da Cunha Meneses um segundo oficial da Armada para Intendente da Marinha na Bahia,

¹⁹² AHU/BA/CA, Cx. 218, Doc. 15277.

¹⁹³ AHU/BA/CA, Cx. 120, Docs. 23733, 23734.

¹⁹⁴ AHU/BA/CA, Cx. 200, Doc. 14144.

¹⁹⁵ AHU/BA/CA, Cx. 234, Doc. 16138.

¹⁹⁶ *Ofício do Governador Francisco da Cunha Meneses, para o Visconde de Anadia, em que lhe participa ter embarcado para o Reino, com toda a sua família, o capitão de Mar e Guerra José Francisco de Perné, Intendente da Marinha e Armazéns Reais.* Bahia, 30 de junho de 1803. AHU/BA/CA, Cx. 127, Doc. 25190.

¹⁹⁷ ANTT, Conselho da Fazenda, Justificações do Reino, Letra M, mç 52, n. 16.

Capitão de Mar e Guerra Henrique da Fonseca Souza Prego, que por decreto régio de 17 de dezembro de 1802 já havia sido provido. Henrique começou sua carreira no serviço militar, em 1783, e foi provido em Tenente do Mar no ano seguinte. Por ordem do ministro Martinho de Melo e Castro, ficou isento do serviço, porém ligado à marinha, passando a Capitão-Tenente a seguir, em 1791, e a Capitão de Mar e Guerra, em 1797. A partir daí foi considerado o mais antigo no corpo da Armada, tendo a preferência.¹⁹⁸ Os oficiais intendentess na Bahia tiveram relações de proximidade com o antigo Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, trabalhando diretamente para ele.

De Henrique Fonseca não se encontrou mapas e prospectos, aparentemente sua atuação no controle sobre os usos das florestas baianas, especialmente da exploração madeireira, foi mais rotineira que as de seus antecessores. O cargo, porém, não retrocedeu à sociedade baiana e a Coroa prosseguiu no controle absoluto sobre este ofício.

Sua quase pacata passagem pela repartição seria abalada com a tempestuosa denúncia de Domingos Plácido Rodrigues, Almojarife dos Armazéns. Encaminhada a Sua Alteza pelo governador Francisco da Cunha Meneses, o mesmo que o empossara. Diante das intrigas entre Plácido Rodrigues e o escrivão do intendente, Antônio Menezes Amorim, o governador tomou o cuidado de colher a resposta do intendente.

Inicialmente, o almojarife queixava-se de o intendente não conferir os materiais como lhe obrigavam as instruções de 1797. A Junta da Fazenda se posicionou em reunião de 4 de setembro de 1804 determinando que o intendente deveria “proceder a todas as declarações praticadas com qualquer outra despesa efetiva” e “restituição do que tiver sido legitimamente emprestado”. A partir dessas queixas, o intendente permitiu que o almojarife indicasse o “Fiel”¹⁹⁹ a ser empregado no Arsenal, como um gesto de pacificação entre as partes, mas declarando que os Armazéns se achavam desamparados pelo almojarife, que vinha “transtornando a boa ordem do serviço”. Contudo, o Fiel indicado por Plácido não possuía as qualidades para a Real aprovação da Junta da Fazenda, em 8 de fevereiro de 1805, que advertiu o almojarife sobre as queixas ao chefe que deveriam ser feitas com respeito à subordinação e com os instrumentos cabíveis.

Plácido Rodrigues teria o seu livro subtraído pelo escrivão do intendente, segundo ele, e resolveu fazer uma denúncia detalhada. Nela, o intendente teria cometido “crimes jamais vistos na Bahia” até o ano de 1805, quando a formalizou. Criticou a condução do

¹⁹⁸ Na escala, em relação aos oficiais João do Canto de Castro e Felipe Alberto Patrone. AHMP, Livro Mestre do Corpo de Artilharia da Armada Real, L. 378, fól. 02.

¹⁹⁹ Oficiais nomeados para vigia sobre a exatidão de pesos e quantidades.

intendente respaldado nas referidas instruções de 1797, ressaltando que sem os cuidados metódicos maculava os registros de entradas e saídas de materiais, retomando a crítica aos Fiéis. Entretanto, denunciou o deslocamento de pedreiros e carpinas do Arsenal para trabalhos domésticos e particulares, dos quais outros militares teriam se beneficiado,²⁰⁰ inclusive com possível recebimento de jornais por obras e edificações inexistentes. Tratava-se de um complexo esquema que dependia dos Fiéis.

O intendente teria feito um armário grande envidraçado, uma estante de vidro, duas mesas grandes de vinhático, duas mesas pequenas de jacarandá, negociado com tabuados do Arsenal e por isso recebido em dinheiro. Alguns móveis construídos teriam sido comercializados e o material e mão de obra utilizados pertenciam à Coroa. Mostrando severa indignação, o almoxarife relatou ainda que Henrique Sousa Prego mandou pintar a casa da Ribeira, onde deveria residir, com a tinta mais fina que havia, reformando a sacada e o jardim, e mandando fazer obras de divertimento e recreios, como uma bela mesa de bilhar feita na casa do Arsenal. Contudo, não residiria nela, buscando uma acomodação mais aprazível na Rua da Vitória, onde mandou abrir estrada para de lá avistar os serviços sem se fazer presente, bem como fez “três toldos, sendo um de Damasco verde e dois de Brim, e fardamentos novos para remadores e Patrão”. Teria ainda permitido a construção de embarcações particulares no Arsenal.²⁰¹

O almoxarife perdeu a briga pela nomeação dos Fiéis, após muita insistência durante o ano de 1804. Pediu ainda a dispensa do apontador Veríssimo Abreu de Lima, negada pela Junta da Fazenda. As denúncias foram feitas após a resposta negativa sobre

²⁰⁰ “(...) José Caetano, oficial de pedreiro na obra do Hospital Militar, com vencimento de 320 réis por dia, cujo jornal, dizem, reparte com o Sargento do Segundo Regimento de Linha desta Praça, Caetano José Mem, Comandante efetivo dos soldados sentenciados à prisão da Ribeira, e o seu companheiro oficial carpina Joaquim Rodrigues da Silva na obra da Casa dos Fogos com vencimentos de 500 réis por dia para o Inspetor da mesma obra, o Tenente de Artilharia Joaquim Pereira, assim outros oficiais e serventes cujos nomes ignoro ficando de ambos os Pontos o outro e único Apontador Veríssimo Pedro de Alcântara, que não só por se não poder reproduzir para comparecer a mesma obra em todas as obras, mas ainda por ordem do mesmo Intendente dada já em tempo do outro Apontador incube os mesmos Pontos os Inspetores, Contramestres e Mandadores das ditas obras sujeitando-se aqueles que estes lhes dão no fim de cada mês, do que tem resultado vindo nesses Pontos ingeridos oficiais que trabalham em outras obras que se fizeram em razões e interesses daqueles indivíduos e de outros como acontecem na Casa da Pólvora, da Metade do Forte de St. Antônio do Carmo, sendo delas o Inspetor o Sargento Mem e Mandador Bento Pedro Ferreira, na dos Armazéns de Águas de Meninos, sendo Inspetor o Cabo de Esquadra do Segundo Regimento da Linha João Francisco Regis, e Mandador Hermenegildo da Silva Crespo, na do Palácio Arquiepiscopal sendo dela Mandador o sobredito Bento Pedro Ferreira; na do Hospital Militar, na Casa dos fogos e o mesmo nas de dentro do Arsenal os quais todos ainda outros se tem disto se aproveitado não só para a trastejarem as suas casas, se não também para mandarem fazer obras e alguma de parte para as venderem sendo fabricadas de gêneros pertencentes a V. Alteza Real. (...)” AHU/BA/CA, Cx. 138, Doc. 27536.

²⁰¹ *Representação de Plácido Rodrigues, Almoxarife dos Armazéns Reaes da Bahia, contra o Intendente da Marinha Henrique da Fonseca Sousa Prego e vários funcionários dos Armazéns Reaes, que acusa de terem praticado graves irregularidades.* Bahia, 27 de março de 1805. AHU/BA/CA, Cx. 138, Doc. 27536.

os Fiéis e sobre o apontador, e nelas declarou abertamente a antipatia em relação ao “orgulhoso e revoltoso” escrivão do intendente. O intendente Henrique reuniu declarações de inúmeros serventuários e oficiais citados na denúncia e organizou a sua defesa, saindo-se bem, não sendo implicado.²⁰²

Seis meses antes de chegar à Bahia, Henrique Sousa Prego passou pelo Rio Grande do Sul em expedição de defesa. Observou e se mostrou impressionado por dois aspectos que o levaram a esboçar ideias para o melhoramento da produção naval na Bahia: o fomento da plantação de cânhamo e a exploração de espécies arbóreas do Sul. Fez uma elaborada observação. Seu entusiasmo com a produção de cânhamo como um aporte à tecnologia naval tinha bons fundamentos históricos e empíricos. Contudo, quanto as possibilidades de exploração das espécies arbóreas do Rio Grande do Sul, sua precipitação pode ter sobressaído enquanto amimava as autoridades superiores com um belo texto.

Sobre o cânhamo, ressaltou que o Rio Grande teria o potencial de ser o grande fornecedor de Sua Majestade, havendo grandes plantações fomentadas por cultivadores atraídos pelas promessas de grandes lucros, mesmo tendo alguns colonos “fervido as sementes” para não vingarem, vingando-se da falha no cumprimento das promessas. Contudo, os mais ricos colonos as colheram e ofertaram gratuitamente à Coroa. Sugeriu que fossem compradas por “um preço arazoado e que sejam prontamente pagos” para assim consolidar o estabelecimento de um ramo importante de comércio. “Promover a indústria dos lavradores é quanto basta para que os Armazéns Reais se encham de Cânhamo capaz pela qualidade e quantidade de fornecer todas as nossas precisões nacionais, e ainda de sobejar para os estrangeiros”.²⁰³

Indica, também, as matas localizadas nas margens do Rio dos Sinos e seu entorno (Porto Alegre), como as margens dos rios Cahy e Taquary, “bordados de pinheirais de imensa altura e extraordinária grossura”. Relatou pinheiros (*Araucaria angustifolia*) com 120 pés de altura e 20 de circunferência, frondosas árvores típicas das matas do Sul.²⁰⁴ Encontrando-se facilmente a Sucupira (*Pterodon emarginatus*), também encontrada na Bahia, e a Grapiapunha (*Apuleia Praecox*). A Serra de Viamão foi outra localidade notada pelo intendente de onde se tiraria grande proveito em madeiras para os Armazéns Reais,

²⁰² Respostas do Intendente de Marinha Henrique da Fonseca Sousa Prego, a cada uma das acusações que lhe eram dirigidas na anterior representação instruídas com documentos comprobativos da sua defesa. AHU/BA/Ca, Cx. 138, Doc. 27551-27585.

²⁰³ ANTT, Conde de Linhares, Mç. 26, Doc. 27.

²⁰⁴ A Araucária é a árvore que distingue a Mata Atlântica entre as regiões, pois sua ocorrência se dá abaixo do Rio de Janeiro, sendo a árvore típica da Mata Atlântica do Sudeste e Sul do país. Tem aspecto de pinheiro.

como Angico, Louro e outras. Os poucos trabalhos que escreveu foram dedicados a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, muito embora nesse momento o Secretário de Marinha e Negócios Ultramarinos fosse João Rodrigues de Sá Melo Menezes e Souto Maior.²⁰⁵ Henrique Sousa Prego permaneceu no cargo até o ano de 1806.

Seu sucessor, Bernardino José de Castro, foi comissário da fragata Golfinho e ansiava pelo posto na Bahia, que requereu ainda em 1795, quando já era graduado em Chefe de Divisão, efetivamente Capitão de Mar e Guerra.²⁰⁶ Não sendo atendido, tornou a requerer posto na América em 1801, e dessa vez solicitou o cargo de governador do Rio Grande de São Pedro ou de intendente de marinha na Bahia, duas praças que mantinham uma forte ligação através do comércio, como destacado anteriormente.²⁰⁷ Ainda sem resposta, insistiu novamente em um posto na América, requerendo por último a Intendência da Marinha do Rio de Janeiro ou o Governo do Espírito Santo.²⁰⁸

Sempre em diligências pelo Atlântico Sul, esteve no Maranhão e na Bahia em tempos de protestos e sedição, respectivamente. Por isso o governador do Pará informou, ao Conselho Ultramarino, o episódio em que não executou ordens de Bernardino José de Castro “por não saber se ele participou das desordens ocorridas em São Luís do Maranhão”.²⁰⁹

Bernardino seria contemplado e empossado na Intendência da Marinha na Bahia em 26 de abril de 1807, em um momento conturbado da vida diplomática portuguesa.²¹⁰ E por essa razão o governador manifestou alívio em poder contar com um Chefe de Divisão na Vedoria das Tropas da Bahia. Desde o intendente Henrique Sousa Prego que as nomeações de intendentess de marinha passaram a ser expedidas diretamente por provisões da Junta da Fazenda da Marinha em Lisboa, concretizando um instrumento institucional de controle político e econômico no Ultramar, refletido na Armada que passou a gozar do foro de tribunal em suas repartições superiores. Para isso se esforçaram, especialmente, os estadistas Martinho de Melo e Castro e D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

Como intendente em Salvador Bernardino não fazia grandes diligências, pois esteve presente nos preparativos e no traslado da Família Real para a Bahia e Rio de Janeiro, em que fez parte a nau Príncipe do Brasil, construída por um de seus antecessores.

²⁰⁵ ANTT, Conde de Linhares, Mç. 26, doc. 27.

²⁰⁶ AHU/BA/AV, Cx. 199, Doc. 14396.

²⁰⁷ AHU/BA/AV, Cx. 223, Doc. 15524.

²⁰⁸ AHU/RJ/AV, Cx. 209, Doc. 14608.

²⁰⁹ AHU/PA, Cx. 111, Doc. 8681.

²¹⁰ AHU/BA/CA, Cx. 149, Doc. 29856.

Ainda assim fez uma admirável avaliação, não tão inovadora, mas nem por isso desinteressante, “sobre as vantagens econômicas de substituir as amarras de linho pelas de piaçava”. Solicitou autorização à Junta da Fazenda da Marinha para proceder às experiências comprobatórias com a piaçava “fina da melhor qualidade” e tratou de enviar uma remessa de madeiras ao Reino pela charrua São Carlos Augusto.²¹¹

A observação dos oficiais a respeito do linho das amarras não era sem propósito. O linho cânhamo era considerado o mais resistente, de maior durabilidade e por isso preferido pela marinha britânica, considerada a melhor dos mares, a *Royal Navy*. Quando Napoleão dominou o Egito, ainda como comandante das forças revolucionárias francesas (1798-99), empreendeu a primeira proibição da plantação de cânhamo, atingindo um grande fornecedor da marinha inglesa, buscando enfraquecê-la. Atentos, os oficiais lusitanos faziam inúmeras experiências, assim, ilustres membros da sociedade baiana, como Domingos Alves Branco Muniz Barreto, experimentaram fibras tropicais, para encontrar alternativas que obtivessem resultados próximos ao linho cânhamo em atividades navais, ou seja, a alta qualidade e baixo custo.

As solicitações e a insistência de Bernardino José demonstram que, para a carreira desses oficiais, servir no cargo administrativo e fazendário de intendente de marinha na Bahia permitia barganhar ascensão na enxuta estrutura da Armada reformada. Ser intendente de marinha não era patente, mas contava na escalada hierárquica. O prestígio de experiências de intendentess na Bahia seria destacado nos documentos de seus requerimentos, e de requerentes das gerações posteriores.²¹² Bernardino foi Comandante da nau *Medusa*, que pertencia à esquadra em que o Príncipe Regente e Família Real passaram à América, saindo do porto de Lisboa com a referida nau em 29 de novembro de 1807. Seria efetivado em Chefe de Divisão por decreto de 8 de março de 1808, Chefe de Esquadra Graduado em 17 de dezembro de 1815 e, por fim, Vice-Almirante graduado em 15 de novembro de 1817.²¹³

Com a passagem da Família Real pela Bahia, sob influência das observações do Visconde de Cairú (José da Silva Lisboa), a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808 proclamava na Bahia a abertura dos portos da América portuguesa às nações amigas, marcando o fim do “pacto colonial”. Assim, as intendências de marinha seriam

²¹¹ AHU/BA/CA, Cx. 149, Doc. 29931.

²¹² *Marinho Januário de Perné, filho do Major Martinho José de Perné, e neto do Capitão de Mar e Guerra José Francisco de Perné, solicita em 4 de agosto de 1829 ser admitido a Aspirante da Guarda Marinha.* AHMP, Cx. 765-6-2 / Marinho Januário de Perné.

²¹³ AHMP, Livro do Corpo de Artilharia da Armada Real, L. 378, fól. 1.

ressignificadas, perdendo parte dos elementos expressivos de seu sentido originário. Com a chegada da Família Real no Rio de Janeiro, elas sofreriam alterações regimentais e, a partir do Alvará de 13 de maio de 1808, sua estrutura interna começou a ser alterada.²¹⁴

5.4 Uma crítica à Intendência da Marinha na Bahia

As instruções de D. Rodrigo ao intendente de marinha da Bahia, em 1797, receberam críticas que partiram da Real Junta da Fazenda da Marinha. O Auditor Fiscal Joaquim Alberto Jorge, cuja filosofia contrária a de D. Rodrigo não se limitava a negar as razões e critérios das ditas instruções mas, indo além, desafiava a comprovação de seu caráter pragmático.

O primeiro aspecto questionado foi a autoridade dada ao intendente através das “instruções” e a defesa da jurisdição tradicional, alegando que para ele faltaria o critério para definir culpados, ou que sua postura era dispensável na presença de um governador. Entretanto, no seu discurso, percebe-se a influência da filosofia liberal no pensamento do autor que, por pertencer ao mesmo órgão que o criador das instruções criticadas, deixa claro a contradição própria do pensamento de estadistas portugueses do período de crise do sistema colonial, que “implicava em negar-se como metropolitanos e colonizadores” (NOVAIS, 1989, p. 238)

Dessa forma, Joaquim Alberto Jorge censurou a obrigatoriedade de controlar os apontadores, de pernoitar e residir no Arsenal, para ele, procedimentos desnecessários. Jocosamente se pergunta a quem interessaria a matrícula das “gentes do mar”? A Salvador de 1798 comportava um dos maiores conglomerados populacionais do Império lusitano, indicando fragilidades de propostas intervenientes em um período crítico para as nações europeias, muitas delas inclusas nas “instruções” e dirigidas a um *locus* de tensão do sistema colonial. Não se tem notícia dessas matrículas. Há notícias, porém, do controle das embarcações a partir do primeiro semestre de 1798, que gerou protestos e uma paralização dos lancheiros em março de 1800. Mas, curiosamente Alberto Jorge se pergunta: “a quem interessaria a matrícula de pescadores?”

(...) está matrícula procurara um tom que certamente não é o proposto, a ruína das pescarias com sequência infalível dos incômodos, e das vexações a que dera lugar a Matrícula, o qual é, ou pode ser, a autoridade que se há de tirar? Saber quantos pescadores há? Que van curiosidade! (...) se ordena que as

²¹⁴ *Coleção das Leis do Brazil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, p. 34, 54 e 58.

Lanchas de pescar não poderão assoldadar gente sem um Bilhete do Intendente, eu creio que assim se pode entender o último pescador (...).²¹⁵

Sobre as penalidades aplicadas aos pescadores, marinheiros, marujos e assoldados Alberto Jorge fez contundentes observações, lembrando a diversidade das zonas portuárias da Bahia, os “Brasis”, e a necessidade de revisão do tratamento dos colonos, que não eram “enteados”. Ironicamente, o discurso do auditor fiscal da junta da Fazenda da Marinha bem o poderia confundir com um colono proprietário de lanchas que vivia da exploração da pesca e da madeira.

(...) a concluir que Deus tem decretado pelos seus Altos Juízos a Ruína da Pesca da Capitania da Bahia e não posso deixar de me lembrar do que ouvia o Bento Bandeira que era preciso não tratar os Brasis como Enteados, e quando se diga que aquelas ditas palavras não se referem aos Pescadores, mas sim aos Marinheiros, Mancebos e Grumetes, e tão ainda que é danoso o exigir se não empregassem bilhetes do Intendente, pois que equivale a uma proibição absoluta pela dificuldade de recurso nos Portos distantes da Capital, e ver também os Mestres de Lancha no risco de sofrerem inocentes, pois que os Grumetes, e mais gente da Maruja podem não ser conhecidos como tais e recebidos por consequência sem Bilhetes, e depois por uma Denúncia vir-se no conhecimento de que um Marinheiro esta por Pescador abordo de uma Lancha, e que temos o Mestre Castiga-lo a Arbítrio do Intendente, por que o Artigo não declara o Castigo [Artigo 23º].²¹⁶

O discurso do Auditor Fiscal da Marinha o mostra impressionado com o controle exercido sobre as embarcações maiores. Suas observações fazem com que as referidas críticas à matrícula das gentes do mar pareçam apenas uma introdução ao assunto principal, qual seja, as embarcações transatlânticas! Sobre essas, Alberto Jorge foi ainda mais cítrico, demonstrando a completa incompreensão da aplicação do Artigo 32º das instruções, desqualificando-as, especialmente quando instituem a obrigatoriedade dos capitães apresentarem ao intendente, nas viagens de retorno, “outra Lista ou Relação da sua Equipagem semelhante àquela afim de serem ambas conferidas ficando eles obrigados a justificarem-se da razão da diferença que se encontrar entre uma e outra”.²¹⁷ Para Alberto, um verdadeiro absurdo.

(...) Esta providência foi das que mais me scandalizou quando a ouvi ler, e sobre o qual eu clamei, e agora sou obrigado a dizer que se não estivera bem persuadido das intenções de quem fez semelhante Introdução, eu diria que se procuravam de todos os meios se arruinar a Navegação. Devia-se saber que os Navios que vem do Brasil se demoram seis meses, um ano as vezes mais, ora, na volta é impossível que levem a mesma Equipagem, sucede as vezes não levarem um só, para que serve pois o empecilho da Justificação? Que importa ao Estado que o Navio leve diferente Equipagem para exigir uma Justificação

²¹⁵ AHMP, Intendência da Baía, 1797, Cx. 363-5.

²¹⁶ Idem.

²¹⁷ Pertence à Carta Régia de 11 de março de 1797, que nomeou José Perné. AHMP, Documentos Vários do Brasil (1791-1823) – Livro 2328, 6-III-5-4.

de um fato aliás constante, qual é a procurarem a sua vida os Marinheiros depois de concluída a descarga, como poderá um pobre Capitão dar uma semelhante Justificação? Com quem há dele provar a razão por que não tornou a levar a mesma companhia? Com quem há de ele provar que foram, por exemplo, tomados para a Esquadra? Ou enfim que não foram porque não quiseram? Creio que não se poderá dar uma razão, mesmo aparente, de semelhante providência, tão absurda me parece.²¹⁸

Ao se debruçar sobre os artigos que tratam da navegação de longo curso suas intenções começam a ficar mais claras e, sem pôr nenhum recurso de subterfúgio, posiciona-se ao lado dos interesses dos negociantes da praça da Bahia, cuja parcela da população mais afetada lhe serviria como degrau, como um instrumento de retórica, para aqui chegar ao cerne de sua veemente reprovação: o aumento do controle sobre o comércio baiano de longo curso. Ao aumentar o tom da crítica, o absurdo volta-se contra si. Ao criticar o Artigo 33º, em que o intendente é imbuído do “cuidado e vigilância no modo com que os Mestres ou Capitães dos Navios Mercantes carregam os seus Navios”, Alberto Jorge afirma que não há casos de fome que justifiquem esse cuidado e que “bom seria se concorrêssemos todos pelo que nos está particularmente incumbido, e depois ficaria lugar para cuidarmos do que me parece mais Devoção do que Obrigação”.

Em sua visão, as reformas deveriam primeiro se aplicar nas praças na capital, e em seguida, colhidas maduras experiências, levadas ao Ultramar. Nesse aspecto ele condenou a criação da Intendência da Marinha na Bahia antes da de Lisboa, bem como ter ela recebido tais instruções pela Carta Régia de 11 de março de 1797, que proveu o primeiro oficial da Armada no posto, instrumento que não se aplicou no Reino. E em sua sugestão o intendente de marinha da Bahia deveria usar “dos Regimentos e Instruções que se tem desde os Armazéns de Guiné e Índia, enquanto as circunstâncias locais bem conhecidas e pensadas não mostrarem as correções, as mudanças precisas de fazer”.²¹⁹

A carta de Alberto Jorge é datada de 18 de março de 1797, por isso é possível que seu cunho consultivo permitisse a liberdade do confronto de ideias, uma vez que fora dirigida a D. Rodrigo, presidente da Junta da Fazenda da Marinha nesse ano.²²⁰ Talvez Alberto temesse pôr prognóstico, colocando-se no lugar de alguns negociantes, ou mesmo rivalizasse com o poderoso ministro em assuntos de carreira ou específicos do Reino. Talvez temesse que a experiência da Bahia se expandisse pelos mais “Brasis”, afetando toda a navegação luso-americana, como cuidou de garantir o referido presidente pelo

²¹⁸ AHMP, Intendência da Baía, 1797, Cx. 363-5.

²¹⁹ AHMP, Intendência da Baía, 1797, Cx. 363-5, fól. 14.

²²⁰ *Almanach para o anno de 1797*. Lisboa: Typographia da Academia Real de Sciencias.

alvará de 12 de agosto de 1797, quando envia oficiais da marinha como intendentess, que se reportaram aos instrumentos legais aplicados à Bahia para se revestirem da autoridade necessária ao exercício do poder nos demais portos da colônia.

Os intendentess de marinha pareceram uma opção interessante para lidar com os limites de uma consciência possível vivida pelos estadistas ilustrados portugueses no final do século XVIII. Os movimentos sediciosos que movimentaram o Atlântico no período, a “tomada de consciência da situação”, deram lugar a “uma tomada de posição”. (NOVAIS, 1989, p. 239) O pensamento estadista se voltava à organização da defesa do patrimônio régio e ao controle ostensivo das sociedades ultramarinas.

Alberto Jorge ficou em Portugal onde assistiu à entrada dos franceses em Lisboa e a ebulição política na ausência do rei. A partir de uma proposta do comandante das forças francesas, catalisando as movimentações maçônicas, ele partiu em uma comitiva para dialogar com o imperador francês os termos de uma pacificação que evitasse a execução do “plano secreto” de repartir Portugal entre França e Espanha em 17 de março de 1808. Joaquim Alberto Jorge representou o povo na comitiva indicado pela Câmara de Lisboa. (HESPANHA, 2008)

CONCLUSÃO

No século XVIII, as explorações auríferas na América portuguesa redefiniriam as diretrizes da política econômica metropolitana que, em diversos momentos, empreendeu medidas visando à centralização administrativa das operações financeiras nas capitanias, conduzindo conflitos decorrentes do esforço em aperfeiçoar o aparelho fiscal. Em escala imperial, conselhos foram suprimidos pelas secretarias, que assumiram papéis mais intervenientes, assim como as intendências e superintendências implantadas na estrutura administrativa americana.

Na ampla e antiga malha institucional existente em Salvador (1549), pertencente a uma das mais importantes cidades do Ultramar português, a autonomia dos poderes locais era tão-somente relativa. Se destacava em importância geopolítica e administrativa, sobretudo, pelas instituições (militares, civis e eclesiásticas), que regiam áreas territoriais muito além dos limites geográficos da capitania da Bahia, dotada de um poder comercial intercolonial acentuado e portadora da maior baía da costa luso-americana.

A sua atividade comercial não sofreu abalos com a transferência da capital colonial para o Rio de Janeiro e manteve uma atividade econômica crescente no final dos setecentos. As instituições mais antigas não deixaram de existir em Salvador, ao contrário, acompanharam o crescimento das exportações após o ano de 1763, transformando-se lentamente. Outras foram criadas e, aos poucos, se viram reformuladas em ritmo ditado pela metrópole.

Com a criação da intendência de marinha, em 1770, o governo pombalino concedeu um novo cargo às elites locais na Bahia, retirando delas, porém, a propriedade de dois outros cargos do poder econômico local que retornaram à Coroa (a Provedoria da Fazenda e a Vedoria do Exército). O início do governo de D. José I marcaria uma perspectiva “descentralizadora” com a instalação de novas instituições nas capitanias (Mesa de Inspeção e Junta da Fazenda). Entretanto, ao longo do tempo, o provimento régio de intendentess de marinha desvincularia o ofício dessa perspectiva na medida em que privilegiava o provimento de agentes reinóis. A Vedoria do Exército e a Provedoria da Fazenda não mais se separaram da intendência de marinha que marcou presença como interventora na zona portuária e vida militar baiana.

Por outro lado, as características do comércio estabelecido com a costa da África apresentavam os indícios de uma relativa autonomia setorial conquistada pelos traficantes baianos, incomoda à metrópole. A repartição fiscalizou as atividades dos navios negreiros, aumentando o rigor fiscalista e melhorando a arrecadação, logo de início, marcou sua atuação no agitado episódio da prisão do negro liberto João de Oliveira, em 1770. Envolvendo aspectos da política comercial colonial, atendeu a interesses que tipicamente eram representados pelas Companhias de Comércio, cujas tentativas na Bahia não lograram êxito.

As experiências baianas com Rodrigo da Costa de Almeida (1770-1782) e de José Venâncio de Seixas (1784-1796) mostraram que o ofício de intendente de marinha dependia do conhecimento em ciências contábeis e da aproximação com autoridades metropolitanas, independente da natureza do provimento. Eles reforçaram a ingerência régia sobre as atividades comerciais portuárias e sobre explorações de recursos naturais, controlando para fomentar, e fomentando melhoravam a arrecadação dos cofres régios. Suas atuações representaram o papel das elites, dos agentes letrados, coloniais e reinóis, na consolidação de novos métodos estruturantes da repartição baiana. O controle da exploração de zimbo e madeiras ilustra essa perspectiva, demonstrando o forte empenho na defesa do patrimônio português. Do mesmo modo, o rigor no controle da concessão de patentes às milícias ilustra uma pressão exercida por intendentess sobre destacamentos militares baianos, onde mulatos compunham o grupo afetado.

Instaladas nos principais portos da América portuguesa a cargo de oficiais reinóis da Armada, a partir de 12 de agosto de 1797, essas intendências de marinha funcionaram como instrumentos de recrudescimento do controle régio e do exclusivo metropolitano, cerceando a margem de relativa autonomia dos agentes econômicos atuantes nos centros das capitâneas e em suas hinterlands. Governadores e a sociedade colonial das praças de Pará, Paraíba, Rio de Janeiro e São Paulo se queixaram, não encontrando esteio jurídico que impedisse a atuação dos intendentess tutelados por novas instituições específicas, detentoras de foro de tribunal, algumas capitâneas foram além dos limites convencionais e reagiram com protestos e tentativas de motim, como demonstrou Maranhão e Pernambuco.

A Bahia expressou sua reação por meio de um movimento sedicioso, a Conjuração Baiana eclodida em 12 de agosto de 1798. A pauta dos boletins sediciosos apresentaram reivindicações diretamente relacionadas as ações dos intendentess, intensificadas com a

posse do reinol José Francisco de Perné em 29 de maio de 1797, que inaugurou o provimento dos oficiais da Armada na América, alterando as atividades do Arsenal da Bahia e planejando mudanças radicais na estrutura urbana da cidade de Salvador.

A Bahia possuía um número acentuado de negros e mulatos como marinheiros, que formavam uma maioria negra. Entre todas as intendências americanas estudadas, identifica-se a característica comum do controle fazendário, mas, apenas a Bahia apresentou os intendentess reinóis atuando intensivamente no controle de patentes naquela sociedade, promovendo uma ampliação da subalternização dos quadros existentes no corpo militar, e um acentuado controle sobre suas atividades. Iniciava-se uma nova fase em que ingerências mais pesadas incidiram sobre a sociedade afetando os produtores de madeiras, lancheiros, traficantes de escravos, negociantes e comerciantes, gerando multas, prisões e insatisfação social. Assim, quando D. Rodrigo de Sousa Coutinho implementou novas e mais rígidas diretrizes à intendência de marinha na Bahia em 1797, as elites locais viveram sérias dificuldades para manter o funcionamento do Celeiro Público, e a regularidade de atividades da construção naval e da navegação de cabotagem.

As elites locais e a população em geral, diminuídas com o duro golpe impetrado pelo provimento de um “Capitão do Porto da Capitania da Bahia” em 1797, reagiram em um movimento revolucionário de marcada influência francesa, cuja pauta contemplou anseios de suas elites, do baixo escalão militar e da maior parte da população afetada pelas ações dos intendentess reinóis. As ideias revolucionárias amedrontavam às nações europeias, ganhando espaços nos portos do Atlântico no último quartel dos setecentos. O movimentado porto da Bahia era uma zona que inspirava insegurança pela presença da população negra exercendo as mais diversas funções dentro e fora dele. Ela compunha a maior parcela da sociedade e de trabalhadores do mar.

Os intendentess compuseram uma lenta, mas consistente, modernização na escrituração contábil da administração baiana, e limitaram a atuação de grupos locais nos espaços de poder ligados a estrutura portuária e fazendária. Ocupando posições privilegiadas no porto da Bahia, os intendentess reinóis, apadrinhados por autoridades metropolitanas, retiraram dos agentes das economias locais o acesso a informações preciosas, encurtando as margens de ação desses grupos buscavam impedir a influência das ideias revolucionárias francesas.

As instituições metropolitanas do Conselho do Almirantado e da Junta da Fazenda da Marinha garantiram uma ruptura no padrão de relacionamento da Coroa com as elites

locais a partir do ano de 1797, tolhendo-as de exercerem qualquer influência nas concessões desse ofício, de retornarem ao posto e, principalmente, de se oporem legalmente às práticas dos intendentess de marinha que passaram a ser tirados dos quadros da Armada portuguesa. O provimento régio garantiu o poder necessário para os intendentess atuarem alinhados com as instituições existentes no reino. O tempo de exercício limitado, bem como a carreira atrelada ao quadro hierárquico centralizado no Conselho do Almirantado, cuidava de blindá-los do “abrasileiramento”.

Por meio do Conselho do Almirantado, pelos serviços prestados nas intendências de marinha ultramarinas, esses oficiais da Armada obtinham progressões em suas carreiras, embora o cargo não fosse propriamente uma graduação presente no quadro hierárquico das patentes, alguns chegaram a ir além dos quadros militares. Era uma experiência que arrebatava grande apreço nas instâncias superiores do Império, para onde os requerimentos eram encaminhados, por isso, alguns oficiais solicitaram ser intendentess ou governadores. Ser intendente de marinha em domínios portugueses contava como uma graduação paralela ou uma experiência de governo e, por essa razão, seus filhos e netos, se militares, gozariam de alguma vantagem em suas carreiras.

Após a Guerra dos Sete Anos (1753-1763), e fracasso do Tratado de El Pardo (1761), a reformulação da estrutura naval portuguesa refletiu na estrutura militar e administrativa da baiana e americana, inseridas nas estratégias de manutenção do conflito ibérico pelas fronteiras no sul da América. A Bahia foi responsável pela consolidação da experiência administrativa, comprometida com aprovisionamento e reparo de embarcações, com o fornecimento de homens para as tropas cariocas, com a manutenção de intenso e crescente comércio com o Rio Grande de São Pedro, entre outros aspectos, responsável pelos mais caros bens de produção para o comércio e a guerra: as embarcações de grande calado.

A instituição baiana passou por transformações ao longo de sua existência até a abertura dos portos, período em que a atuação de intendentess reinóis (interinos e efetivos) garantiram o alinhamento da instituição com os interesses régios. Após a morte do primeiro intendente de marinha, apenas reinóis obtiveram o provimento régio. As disputas entorno da ocupação do cargo por membros das elites locais se deram apenas na Bahia, bem como foi a única a experimentar a atuação de um agente reinol letrado na condição de interino, que posteriormente permaneceria na estrutura fazendária da capitania provido pela Coroa. Tratava-se da praça mais requisitada por oficiais da Armada

desejosos em ocupar o posto de intendente de marinha, estratégica para o projeto de defesa do patrimônio régio recebeu as instruções do Secretário de Estado da Marinha e Negócios Ultramarinos em 1797, consolidando a experiência baiana como parâmetro para o projeto de expansão dessas intendenças no Império. Seus principais instrumentos (Cartas Régias de 3 de março de 1770 e de 11 de março de 1797) se tornaram a base das reflexões legais e políticas a respeito da manutenção dessas repartições no Ultramar até 1808.

REFERÊNCIAS

- ADAN, Caio Figueiredo Fernandes. *Colonial Comarca de Ilhéus: soberania e territorialidade na América portuguesa*. Salvador, 2009. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Programa de Pós Graduação em História, Universidade Federal da Bahia.
- AIDAR, Bruno. *Governar a real fazenda: composição e dinâmica da Junta da Fazenda de São Paulo, 1765-1808*. História econômica & história de empresas, v. 16, n. 2, 2013.
- ALENCASTRO, Luís Felipe de. *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ALMEIDA, Manoel Lopes de. *Notícias Históricas de Portugal e Brasil (1755-1800)*. Coimbra: Coimbra Editora Limitada, 1964.
- ALVES, Marieta. *Dicionário de Artistas e Artífices na Bahia*. Salvador: Universidade Federal da Bahia, Conselho Estadual de Cultura, 1976.
- ANTONIL, João André. *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*. São Paulo: Edusp, 2007.
- APOLÔNIA, Amélia. A centralidade dos espaços portuários na Época Moderna: uma aproximação historiográfica. In: CRUZ; LEAL; PINHO (Orgs.). *Histórias e Espaços Portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: Edufba, 2016.
- ARAÚJO, Luís Antônio da Silva. Dizima da Alfândega, contratos e comércio Atlântico. In: CARRARA, Ângelo; CAVALCANTE, Paulo (Org.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII – estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016.
- ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no Comércio Colonial*. São Paulo: Ática, 1980.
- _____. *Frotas de 1749: um balanço*. Lisboa: Ler História, p. 83-98, 2000.
- ASTUTI, G. *O Absolutismo esclarecido em Itália e o Estado de Polícia*. In: HESPANHA, A. M. *Poder e Instituições na Europa do Antigo Regime*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984.
- BALDIN, Nelma. *A Intendência da Marinha de Santa Catarina e a questão da Cisplatina*. Florianópolis: Fundação Catarinense de Cultura, 1980.
- BARICKMAN, Bert Jude. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- BEBIANO, Rui. A Arte da Guerra. In: HESPANHA, A. Manuel (Coord.). *Nova História Militar de Portugal*. Lisboa: Casal de Mem Martins: Círculo de Leitores, v. 2, 2004.
- BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico ...* Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728.
- BICALHO, Maria Fernanda. *A cidade e o Império: o Rio de Janeiro na dinâmica colonial portuguesa. Séculos XVII e XVIII*. São Paulo, 1997. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.
- _____. *A cidade e o Império: o Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- _____. As câmaras ultramarinas e o governo no Império. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda e GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos*

Trópicos: a Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XI-XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

BOBBIO, Noberto. Poder/autoridade. In: ROMANO, Ruggiero (Dir.). *Enciclopédia Einaudi*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, v. 14, 1989.

BORGES, Eduardo José Santos. *Viver sob as leis da nobreza: a casa dos Pires de Carvalho e Albuquerque e as estratégias de ascensão social na Bahia do século XVIII*. Salvador, 2015. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

_____. *O Antigo Regime no Brasil Colonial: elites e poder na Bahia do século XVIII*. São Paulo: Alameda, 2017.

BOXER, Charles R. *O império marítimo português 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

_____. *Portuguese Society in the tropics. The Municipal Councils of Goa, Macal, Bahia, and Luanda, 1510-1800*. Madison: University of Wisconsin Press, 1965.

BRAGA, Flávia Bruna Ribeiro da Silva. República, Jacobinismo e Liberdade: a Revolução Francesa em Pernambuco (1796-1802). In: X ENCONTRO ESTADUAL ANPUH-PE “HISTÓRIA E CONTEMPORANEIDADE: ARTICULANDO ESPAÇOS, CONSTRUINDO CONHECIMENTOS.” 2014, Petrolina. *Anais...*, Petrolina: Universidade de Pernambuco, 23 a 25 de julho de 2014. Disponível em: <http://snh2013.anpuh.org/resources/anais/35/1395170514_ARQUIVO_ComunicacaoOralANPUH.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2020.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XVI-XVIII. II – Os jogos das trocas*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

CABRAL, Diogo de Carvalho. *Homens e Árvores no Ecúmeno Colonial: Uma história ambiental da indústria madeireira na bacia do Macacu, Rio de Janeiro, 1763-1825*. Rio de Janeiro, 2007. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em História Social – PPGHIS/UFRJ.

CABRAL, Diogo Carvalho; CESCO, Susana. *Árvores do Rei, Florestas do Povo: a instituição das ‘madeiras de lei’ no Rio de Janeiro e na Ilha de Santa Catarina (Brasil) no final do período colonial*. *Luso-Brazilian Review*. University of Wisconsin System, v. 44, n. 2, 2007. ISSN 0024-7413.

CAMARA, Antônio Alves. *A Bahia de Todos os Santos: com relação aos melhoramentos de seu porto*. Rio de Janeiro: Typografia Leuzinger, 1911.

_____. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1976.

CAMPOS, João da Silva. *Crônica da Capitania de São Jorge dos Ilhéus*. Ilhéus: Editus, 2006.

CARDOSO, José Luis. *O Pensamento Econômico em Portugal: nos finais do século XVIII: 1780-1808*. Lisboa: Estampa, 1989.

CARDIM, Pedro. Administração e governo: Uma reflexão sobre o vocabulário do Antigo Regime. In: BICALHO, Maria; FERLINI, Vera (Orgs.). *Modos de Governar: Ideias e Práticas Políticas no Império Português, séculos XVI a XIX*. São Paulo: Alameda, 2005.

CARRARA, Ângelo Alves. *Receitas e Despesas da Real fazenda no Brasil, século XVIII*. Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2009.

_____. *Receitas e Despesas da Real Fazenda no Brasil: século XVII*. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2009.

CARVALHO, Marieta P. A defesa dos domínios em tempos de crise: contrabando e intelectualidade no império português (1790-1807). In: XXVII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA. 2013, Natal. *Anais...* Natal, v. 1, 2013.

CAVALCANTE, Paulo. *Negócios de Trapaça: Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)*. São Paulo: Hucitec, 2006.

CERQUEIRA E SILVA, Ignácio Accioli. *Memórias Históricas e Políticas da Província da Bahia*. Bahia: Tipografia do Correio Mercantil, tomo I, 1835.

CHAVES, Cleide de Lima. *De um porto a outro: a Bahia e o Prata (1850-1889)*. Salvador, 2001. Dissertação (Mestrado) – PPGH, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia.

COSTA, Fernando Dores. *Insubmissão: Aversão ao Serviço Militar no Portugal do Século XVIII*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais (ICS): Universidade de Lisboa, 2010.

_____. Observações para o estudo das nomeações dos postos militares. In: NANDINI, C.; STUMPF, R. (Orgs.). *Cargos e Ofícios nas Monarquias Ibéricas: provimentos, controle e venalidade (séculos XVII e XVIII)*. Lisboa: CHAM, 2012.

COSTA, Leonor Freire. *Impérios e grupos mercantis. Entre o Oriente e o Atlântico (Século XVII)*. Lisboa: Livros Horizonte, 2002.

_____. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002.

_____. Construção Naval. In: MATTOSO, José (Dir.). *História de Portugal: No Alvorecer da Modernidade*. Lisboa: Círculo de Leitores, v. 3, 2014.

COSTA, Luís Monteiro da. *Construções navais da Bahia no século XVII*. Salvador, Bahia: Centro de Estudos Baianos, 15/12/1952. (Publicação 17.)

CIPOLLA, Carlo M. *O Burocrata e o Marinheiro: a “Santa” Toscana e as atribuições dos ingleses em Livorno no século XVII*. Oeiras: Celta Editora, 1997.

CRUZ, Miguel Dantas. O Significado das escolhas: a renovação de chefias nos arsenais navais do Atlântico português em tempos de Reformismo Ilustrado. In: Associação Portuguesa de História Econômica e Social, 2014. (Comunicação).

_____. *Um Império de Conflitos: o Conselho Ultramarino e a Defesa do Brasil*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais (ICS), 2015.

CUNHA, Mafalda S.; MONTEIRO, Nuno G. F. *Optima Pars: Governadores e capitães-mores do império atlântico português nos séculos XVII e XVIII*. Lisboa: ICS, 2004.

DIAS, Manuel Nunes. A tonelagem geral da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755-1788). In: Congresso Internacional de História dos Descobrimentos, Lisboa, 4 a 12 de setembro de 1960. Comunicação.

DIAS, Marcelo Henrique. *Farinha, Madeiras e Cabotagem: a Capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial*. Ilhéus: Editus, 2011.

ELIAS, Norbert. *A Sociedade de Corte: investigação sobre a sociologia da realeza e da aristocracia de corte*. Rio de Janeiro, Zahar, 2001.

ELTIS, David et al. *The Transatlantic Slave Trade: a Database*. Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org>>. Acesso em: 3 out. 2017.

FALCON, J. C. Pombal e o Brasil. In: TENGARRINHA, José (Org.). *História de Portugal*. Bauru-SP: Edusc; São Paulo-SP: UNESP; Portugal-PO: Instituto Camões, 2000.

FERLINI, Vera. *Terra, Trabalho e Poder: o mundo dos engenhos no Nordeste colonial*. São Paulo: EDUSC, 2003.

_____. *A civilização do açúcar*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

FIGUEIREDO, Luciano Raposo de Almeida. O Império em Apuros: notas para o estudo das alterações ultramarinas e das práticas políticas no império colonial português (séculos XVII e XVIII). In: FURTADO, Júnia Ferreira. *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2011, p. 197-254.

_____. *Rebeliões no Brasil Colônia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.

_____. A corrupção no Brasil Colônia. In: AVRITZER, Leonardo [et. al.]. *Corrupção: ensaios e críticas*. Belo horizonte: Editora da UFMG, 2012.

FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Editora Unesp, 2014.

FONSECA, Henrique A. *A Intendência de Marinha de Porto: subsídios para a sua História*. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 1993.

FONSECA, Halysson Gomes. A Indústria Naval Baiana: a contribuição da comarca de Ilhéus na última década do século XVIII. In: XX CICLO DE ESTUDOS HISTÓRICOS. 2009. Ilhéus. *Anais... Ilhéus*: UESC outubro de 2009. Disponível em: <http://www.uesc.br/eventos/ciclohistoricos/anais/halysson_gomes_da_fonseca.pdf>. Acesso em: 16 out. 2010.

_____. *Devastação e conservação das florestas na Terra de Tinharé (1780-1801)*. Salvador, 2010. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós Graduação em História, Universidade Federal da Bahia.

_____. A Intendência da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia: aspectos políticos e econômicos (1770-1808). In: Encontro Internacional de História Colonial, 7. 2018. Natal. *Anais... Mossoró – RN*: EDUERN, 2018, p. 1170-1185.

FRAGOSO, J. Mercados e negociantes imperiais: um ensaio... *História: Questões & Debates*. Curitiba: Editora da UFPR, n. 36, 2002.

FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima da Silva (Org.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1987.

GARCIA, Rodolfo. *Ensaio sobre a história política e administrativa do Brasil (1500-1810)*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1956.

GODOY, José Eduardo. *Naus do Brasil Colônia*. Brasília: Senado Federal, 2007.

GOUVÊA, Maria de Fátima S. Poder, Autoridade e o Senado da Câmara do Rio de Janeiro, ca. 1780-1820. *Revista Tempo*. Rio de Janeiro, v. 7, n.13, p. 111-155, 2002.

_____. Dos poderes de Vila Rica do Ouro Preto: notas preliminares sobre a organização político-administrativa na primeira metade do século XVIII. *Revista Varia História*, nº 31, jan. 2004.

GUINOTE, Paulo; FRUTUOSO, Eduardo; LOPES, Antônio. *As Armadas da Índia (1497-1835)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002.

HESPANHA, A. Manuel. A constituição do Império português: o Antigo Regime em perspectiva atlântica. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda e GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos Trópicos: a Dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

_____. *Sob o signo de Napoleão. A Súplica Constitucional de 1808*. Almanak Braziliense, 2008, n. 07, p. 80-101.

HEINZ, Flávio M. *Por outra história das elites*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2006.

HOBBSAWM, Eric J. *A Era das revoluções: Europa 1789-1848*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos Séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*. São Paulo: Edusp, 2005.

JANCSÓ, István. *Na Bahia, contra o Império*. São Paulo: Editora Hucitec; Salvador: EDUFBA, 1996.

KANTOR, Íris. *Esquecidos e Renascidos: Historiografia Acadêmica Luso-Americana (1724-1759)*. São Paulo: Hucitec; Bahia: Centro de Estudos Baianos, 2004.

KIRSCHNER, Tereza Cristina. Tradição e reformismo. A justiça no ultramar português. *Penélope*. Lisboa, n. 30-31, 2004.

KOSELEC, Reinhart. *Futuro Passado: uma contribuição semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Brasiliense, 1968.

_____. História de um Navio. In: LAPA, J. R. A. *Economia Colonial*. São Paulo: Perspectiva S. A: São Paulo, 1973, p. 231-293.

_____. *O Antigo Sistema Colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

LEIVAS, Luís Cláudio Pereira; SCAVARDA, Levy. *História da Intendência da Marinha*. Rio de Janeiro: Diretoria da Intendência da Marinha, 1972.

LEIVAS, Luís Claudio Pereira; GOYCOCHÊA, Luís Felipe de Castilhos. A Conquista de Caiena. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1979, v. 2, p. 369-422.

LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial: exército, fiscalidade e administração colonial da Bahia (1624-1654)*. São Paulo, 2009. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas.

LINDLEY, Thomas. *Narrativa de uma viagem ao Brasil*. São Paulo: Nacional, 1969.

LINHARES, M. Yedda; SILVA, F. C. Teixeira da. *História da Agricultura Brasileira: combates e controvérsias*. São Paulo: Brasiliense, 1981.

- LOBO, Tânia (Org.). *Cartas Setecentistas*. São Paulo: Humanitas; FFLCH/USP, 2001.
- MADUREIRA, Nuno Luís. *Mercado e Privilégios. A Indústria Portuguesa entre 1750 e 1843*. Lisboa: Estampa, 1997.
- MADUREIRA, Nuno Luís; MATOS, Ana Cardoso de. A tecnologia. In: LAINS, Pedro; SILVA, Alvaro Ferreira da (Orgs.). *História económica de Portugal, 1700-2000*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais (ICS), 2005. 1º volume: O século XVIII.
- MAGALHÃES, Joaquim Romero. *Labirintos do Brasileiros*. São Paulo: Alameda, 2011.
- MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *Distantes Estaleiros: Arsenais de marinha e a reforma naval pombalina*. Jundiaí: Paco, 2012.
- MASCARENHAS, Maria José Rapassi. *Fortunas Coloniais: Elite e Riqueza em Salvador (1760-1808)*. São Paulo, 1998. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- _____. *Salvador e seu Recôncavo: “O Empório do Universo”*. In: XXVI SIMPÓSIO NACIONAL DA ANPUH. 2011. São Paulo. *Anais...* São Paulo: ANPUH-SP, 2011. v. 1.
- MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Lisboa: Estampa, 1997.
- MAXWELL, Kenneth. *Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- _____. *A Devassa da Devassa: a Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal (1750-1808)*. São Paulo: Paz e Terra, 2005.
- MELLO, Christiane Figueiredo Pagano de. *A Centralização Política e os Poderes Locais Ultramarinos: as Câmaras Municipais e os Corpos Militares*. História Social. Campinas, SP, n. 11, p. 153-172, 2005.
- MELLO, Evaldo Cabral de. À custa de nosso sangue, vidas e fazendas. In: _____. *Rubro Veio: o imaginário da restauração pernambucana*. São Paulo: Alameda, 2008.
- MENDONÇA, Marcos Carneiro de. *O intendente Câmara*. São Paulo: Nacional, 1958.
- _____. *A Devassa da Devassa: A Inconfidência Mineira: Brasil-Portugal (1750-1808)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2005.
- MENEZES, Mozart Vergetti de. *Colonialismo em Ação: fiscalismo, economia e sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. São Paulo, 2005(a). Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- _____. *Sonhar o céu, padecer no inferno: governo e sociedade na Paraíba do século XVIII*. In: BICALHO, Maria; FERLINI, Vera (Orgs.). *Modos de Governar: Ideias e Práticas Políticas no Império português, séculos XVI a XIX*. São Paulo: Alameda, 2005(b).
- MILLER, Shawn. *Fruitless tress. Portuguese conservation and Brazil's colonial timber*. Stanford UP, 2000.
- MIRANDA, Madson Paranaguá. *O “peixe real” e a sua sentença de morte: a pesca de baleias na Vila de Caravelas (1750-1801)*. 2014. (Trabalho de Conclusão de Curso) – UNEB, Teixeira de Freitas.
- MIRANDA, Márcia Eckert. *Fronteira, Guerra e Tributos: Rio Grande de São Pedro do Sul (1750-1825)*. In: XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – HISTÓRIA E

MULTIDISCIPLINARIDADE: TERRITÓRIOS E DESLOCAMENTOS. 2007. Anais eletrônicos... UNISINOS, 15 a 20 de julho de 2007. Disponível em: <<http://snh2007.anpuh.org/resources/content/anais/Marcia%20Eckert%20Miranda.pdf>>. Acesso em: 13 abr. 2020.

MOREIRA, Alzira T. L. *Inventário do Fundo do Erário Régio*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1977.

MOREIRA, Ciro Barreto. *O giro do comércio será sempre o mesmo: produção e circulação de valores de troca na capitania de Pernambuco*. Recife, 2019. Dissertação (Mestrado) – CFCH, Programa de Pós Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo. Os Concelhos e as Comunidades. In: HESPANHA, A. M. *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*. Lisboa: Estampa, 1998.

_____. Governadores e capitães-mores no Império Atlântico português do século XVIII. In: BICALHO, Maria Fernanda; FERLINI, Vera Lúcia Amaral. *Modos de Governar: Ideias e Práticas Políticas no Império Português (séculos XVI a XIX)*. São Paulo: Alameda, 2005.

_____. *D. José: a sombra de Pombal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2006.

_____. O provimento dos ofícios principais da monarquia. In: NANDINI, C.; STUMPF, R. (Orgs.). *Cargos e Ofícios nas Monarquias Ibéricas: provimentos, controlo e venalidade (séculos XVII e XVIII)*. Lisboa: CHAM, 2012.

MONTEIRO, Saturnino. *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa (1669-1807)*. Lisboa: Sá da Costa, 1996.

MORTON, F. W. O. The Royal Timber in Late Colonial Bahia. *Hispanic American Historical Review*, v. 58, n. 1, p. 41-61, fev. 1978.

NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996.

NIZZA DA SILVA, M.^a Beatriz. *Cultura Letrada e Cultura Oral no Rio de Janeiro dos Vice-Reis*. São Paulo: Editora da Unesp Digital, 2017.

_____. *Dicionário da História da Colonização Brasileira*. Lisboa: São Paulo: Verbo, 1994.

NOVAIS, Idelma F. *A Mesa de Inspeção do Tabaco e do Açúcar da Bahia (1751/1808)*. São Paulo, 2016. Tese (Doutorado) – Programa de Pós Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1989.

_____. *Aproximações*. São Paulo: Cosac Naify, 2005.

_____. *Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986.

OLIVEIRA, Elza Regis. *A Paraíba na Crise do Século XVIII: subordinação e autonomia (1755-1799)*. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2007.

PÁDUA, José Augusto. *Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista, 1786-1888*. Rio de Janeiro: Zahar, 2002.

PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro. *O Tempo da Dor e do Trabalho: a conquista dos territórios indígenas nos sertões do leste*. Salvador: Edufba, 2014.

PAULA, Antônio Neto de. *A Carreira Marítima Parnaíba-Lisboa (finais do século XVIII)*. Teresina: EDUFPI, 2000.

PESSOTI, Bruno Casseb. *Ajuntar Manuscritos, e Convocar Escritores: o discurso histórico institucional no setecentos luso-brasileiro*. Salvador, 2009. Dissertação (Mestrado) – PPGH, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia.

PIMENTA, Tânia Salgado. *Barbeiros Sangradores e Curandeiros no Brasil (1808-28)*. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59701998000200005>. Acesso em: 7 jul. 2018.

PINTO, Luiz Maria da Silva. *Diccionario da Lingua Brasileira por Luiz Maria da Silva Pinto, natural da Provincia de Goyaz*. Typographia de Silva, 1832.

PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1999.

POMBO, Nívia. *Dom Rodrigo de Souza Coutinho: Pensamento e ação político-administrativa no Império Português (1778-1812)*. São Paulo: Hucitec, 2015.

PUNTONI, Pedro. Como coração no meio do corpo: Salvador, capital do Estado do Brasil. In: SOUZA; FURTADO; BICALHO (Orgs.). *O Governo dos Povos*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 371-387.

_____. Lutas ao Sul do Brasil (1680-1777). In: BARATA; TEIXEIRA. *Nova História Militar de Portugal*. Rio de Mouro: Círculo de Leitores, v. 2, 2004.

_____. *O Estado do Brasil: poder e política na Bahia colonial (1548-1700)*. São Paulo: Alameda, 2013.

REDIKER, Marcus. *O Navio Negreiro: uma História Humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

REDIKER, M.; LINEBAUGH, P. *A Hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

RODRIGUES, Jaime. *No Mar e em Terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*. São Paulo: Alameda, 2016.

ROMEIRO, Adriana. *Corrupção e Poder no Brasil: uma história, séculos XVI a XVIII*. Belo Horizonte: Autêntica, 2017.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. Centros e Periferias no Mundo Luso-Brasileiro (1500-1808). *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 18, n. 36, 1998.

_____. A projeção da Bahia no Império Ultramarino português. In: IV CONGRESSO DE HISTÓRIA DA BAHIA. 2011. Salvador. *Anais...* IGHB, 2011.

_____. *Histórias do Atlântico Português* (org. Ângela Domingues e Denise A. Soares de Moura). São Paulo: Editora Unesp, 2014.

RUY, Affonso. *História da Câmara Municipal de Salvador*. Salvador: Câmara Municipal, 1953.

SALGADO, Graça. *Fiscais e Meirinhos: a Administração no Brasil Colonial*. Rio de

Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

SCHWARTZ, Stuart. *Burocracia e Sociedade no Brasil Colonial*. São Paulo: Perspectiva, 1979.

SILVA, Ana Rosa Cloquet da. *Inventando a Nação: Intelectuais Ilustrados e Estadistas Luso-Brasileiros na Crise do Antigo Regime Português (1750-1822)*. São Paulo: Hucitec, 2006.

SILVA, André Mansuy Diniz. *D. Rodrigo de Souza Coutinho – Textos Políticos, Econômicos e Financeiros (1783-1811)*. Lisboa: Banco de Portugal, 1993, tomo 2.

SILVA, Antônio Delgado. *Collecção da Legislação Portuguesa (1791-1801)*. Lisboa: Typografia Maignense, 1828.

SILVA, Antônio de Moraes. *Diccionario da lingua portugueza – recopilado dos vocabulários impressos até agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por Antonio de Moraes Silva*. Lisboa: Typographia Lacerdina, v. I-II, 1813.

SILVA, F. C. T. *A Morfologia da Escassez: crises de subsistência e política econômica no Brasil colônia (Salvador e Rio de Janeiro, 1680-1780)*. Rio de Janeiro, 1990. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Niterói.

SILVA JR., Carlos Francisco. *Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)*. Salvador, 2011. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós Graduação em História, Universidade Federal da Bahia.

_____. Interações Atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no Século XVIII. *Revista de História*, São Paulo, n. 176, 2017.

SIMÕES FILHO, Afrânio Mário. *Política de Abastecimento e Economia Mercantil: Celeiro Público da Bahia (1785-1866)*. Salvador, 2011. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia.

SIMONSEN, R. C. *História Econômica do Brasil (1500/1820)*. São Paulo: Nacional, 1978.

SOUSA, Avanete Pereira. *Poder local e cotidiano: a câmara de Salvador no século XVIII*. Salvador, 1996. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia.

_____. Poder local e autonomia camarária no Antigo Regime: o Senado da Câmara da Bahia (século XVIII). In: BICALHO; FERLINI (Orgs.). *Modos de Governar: ideias e práticas no Império português (séculos XVI-XIX)*. São Paulo: Alameda, 2005.

SOUSA, Avanete Pereira. *Bahia no Século XVIII: poder local e atividades econômicas*. São Paulo: Alameda, 2012.

SOUSA, Rita Martins. *Moedas e Metais Preciosos no Portugal Setecentista (1688-1797)*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2006.

SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *Perseguidores da espécie humana: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. Salvador, 2011. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia.

SOUZA, Daniele Santos de. *Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negreiro (c.1680-c.1790)*. Salvador, 2018. Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Departamento de História.

SOUZA, George Felix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder en el Brasil colonial: la Cámara Municipal de Recife (1710-1822)*. Salamanca, 2007. Tese (Doutorado) – Programa de Doctorado: Fundamentos de la Investigación Histórica, Universidad de Salamanca.

_____. O rosto e a máscara: estratégias de oposição da Câmara do Recife à política pombalina. In: CONGRESSO INTERNACIONAL ESPAÇO ATLÂNTICO DE ANTIGO REGIME: PODERES E SOCIEDADES. *Actas...* Disponível em: <http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/george_cabral_souza.pdf>. Acesso em: 30 out. 2011.

SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

STUMPF, Roberta. Ser apto para servir a monarquia portuguesa: profissionalização e hereditariedade. In: LEIVA, P.; CASTILLO, F. A. (Orgs.). *Mérito, Venalidad y Corruption en España y América siglos XVII y XVIII*. Albatros Ediciones, 2016.

SUBTIL, José. Os Poderes do Centro. In: HESPANHA, A. M. *História de Portugal: O Antigo Regime (1620-1807)*. Lisboa: Estampa, 1998, v. 4. p. 141-244.

_____. Instituições e quadro geral. In: LAIMS, Pedro; SILVA, Alvaro Ferreira da. (Orgs.). *História económica de Portugal, 1700-2000*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais (ICS), 2005. 1º volume: O século XVIII.

_____. Administração da Fazenda e das Finanças. In: _____. *Actores, Territórios e Redes de Poder entre o Antigo Regime e o Liberalismo*. Curitiba: Juruá, 2011, p. 173-216.

_____. As mudanças em curso na segunda metade do século XVIII: a ciência de polícia e o novo perfil dos funcionários régios. In: STUMPF, Roberta; CHATURVEDULA, Nandini (Orgs.). *Cargos e ofícios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII e XVIII)*. Lisboa: Centro de História do Além-Mar, 2012.

SHCWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

_____. *Burocracia e Sociedade no Brasil Colonial*. São Paulo: Perspectiva, 1979.

SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). *História Econômica do Período Colonial*. São Paulo: Hucitec, 2002.

TAPAJÓS, Vicente (Org.). *História administrativa do Brasil*. São Paulo: DASP, 1965-1974, 7 vols.

TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*. São Paulo: Editora da Unesp; Salvador: Edufba, 2001.

THOMPSON, E. P. *Costumes em Comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. *Senhores e Caçadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

TOMAZ, Fernando. As Finanças do Estado Pombalino. In: *Ensaios II*. Lisboa: Sá da Costa, 1978.

TORRES, Luiz Henrique. *Alfândega do Rio Grande: fundamentos históricos e edificações*. Biblos. Rio Grande, v. 17, 2005.

VALADARES, Virgínia Maria Trindade. *A Sombra do Poder: Martinho de Melo e Castro e a Administração da Capitania de Minas Gerais (1770-1795)*. São Paulo: Hucitec,

2006.

VALIM, Patrícia. *Corporação dos enteados: tensão, contestação e negociação política na Conjuração Baiana de 1798*. São Paulo, 2012. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Pós-graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. *História Geral do Brasil*. São Paulo: Melhoramentos, 1936, tomo 4.

VERRI, Gilda M.^a Whitaker. *Tintas sobre Papel: Livros e Leituras em Pernambuco do século XVIII (1759-1807)*. Recife: Ed. da UFPE: Secretaria de Educação e Cultura, Pernambuco, 2006.

VILHENA, Luiz dos Santos. *A Bahia no século XVIII*. Salvador Itapuã, 1969, v. 2.

WEBER, Max. *Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva*. Brasília: Editoria Universidade de Brasília, 2000.

WHELING, Arno. *Administração portuguesa no Brasil de Pombal a D. João (1777 a 1808)*. Brasília: Fundação Centro de Formação do Servidor Público, 1986.

_____. A Bahia no contexto da administração ilustrada (1750-1808). In: IV CONGRESSO DE HISTÓRIA DA BAHIA. 1999. Salvador. *Anais...* Salvador: Instituto Geográfico Histórico da Bahia: Fundação Gregório de Matos, 1999.

WHELING, Arno; WHELING, Maria. *Formação do Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. *Bahia e Angola: Redes Comerciais e o Tráfico de Escravos (1750-1808)*. Niterói, 2012. Tese (Doutorado) – Departamento de História, Universidade Federal Fluminense.

APÊNDICES

APÊNDICE A: Relação das pessoas empregadas na Ribeira da Bahia por provimentos, e Mestres dela, e dos Oficiais Carpinteiros e Calafates. Bahia, 1775. AHU/BA/CA, Cx. 48, Doc. 8893 (Anexa ao Doc. 8863).

Oficiais empregados no Arsenal da Bahia (1775)		
1	Feitor	Henrique José
2	Apontador	José Xavier Pombinho
3	Guarda	Antônio Pereira Vilela
4	Guarda Pregos	José Rodrigues Chaves
5	Porteiro	Antônio Maurício de Andrade
6	Pintor	Francisco Rodrigues
7	Ferreiro	Antônio Correa de Souza (Me)
8	Ferreiro	Francisco Soares Braga (Contra Me)
9	Poleeiro	Manuel Dias Maciel (Me)
10	Poleeiro	Antônio da Silva Vianna (Contra Me)
11	Pedreiro	Caetano José da Costa
12	Tanoeiro	Francisco Jorge Gomes
13	Vidraceutiro	Francisco Gomes de Andrade
14	Funileiro	João de Souza Freire
15	Latoeiro	André de Freitas Ribeiro
16	Escultor	Baltazar dos Reis Silva
17	Bandeireiro	Theodósio Rodrigues de Carvalho
18	Tintureiro	Policarpio da Silveira Brum
19	Picheleiro	Manuel Francisco Ferreira
20	Patrão do Bergantim	Antônio Fernandes Veloso
21	Patrão dos Escaleres	Manuel da Cunha
22	Patrão do Bote do Forte do Mar	Jerônimo Gonçalves
23	Patrão do Bote da Ronda dos Escravos	João Correia Maciel

Remadores dos Escaleres			
1	José de Oliveira	6	José Pires
2	Manoel Antônio	7	Antônio de Almeida
3	João Botelho	8	Jacinto José
4	Bartolomeu de Almeida	9	Manoel José Vieira
5	Joaquim Alves	10	Narciso Gomes

Patrão da Galé	1	Ignácio Lopes de Azevedo
Guardas da Galé	2	João de Aragão
	3	Ambrósio da Conceição
	4	João Lopes
	5	Francisco Xavier de Meneses
	6	Francisco Ignácio de Matos
	7	Francisco Lopes Simões
	8	José Antônio Ferreira

Carpinteiros e Calafates do Arsenal da Bahia Privilegiados pela Lei de D. Manuel de 29 de Janeiro de 1515				
Mestre Carpinteiro	1	Vitorino de Brito Barros		
Carpinteiros	2	José Rodrigues de Oliveira	3	Manoel Gonçalves Feijó
	4	Manoel Pereira de Sá	5	Florêncio José de Oliveira
	6	Damião Lopes	7	João Antônio do Nascimento ¹
	8	Manoel Francisco Ferreira	9	Francisco Marques
	10	Manoel da Silva Bastos	11	José de Matos da Mota
	12	José Antônio dos Santos	13	Paulo José Coelho
	14	Luiz Antônio	15	Agostinho José
	16	Antônio Pereira de Remos	17	João de São José
	18	Manoel Azevedo de Miranda	19	Manoel Lopes Bagunte
	20	Ignácio Pinto	21	Bernardino José
	22	Manoel Lopes dos Santos	23	Francisco Ferreira dos Santos
	24	Jacinto da Costa	25	João Dias Bagunte
	26	João Nunes da Silva	27	José Ferreira
	28	Ignácio Correa das Neves	29	Antônio Pereira dos Santos
	30	Domingos Coelho dos Santos	31	João da Silva Ribeiro
	32	Manoel Martins de Carvalho	33	Antônio José de [i]
	34	Francisco Rodrigues dos Santos	35	Manoel Gomes Mozim
	36	André da Costa Lima	37	Domingos da Silva Santos
	38	Antônio da Costa Barbosa	39	Domingos da Costa
	40	Manoel Lopes Gomes	41	Caetano José dos Santos
	42	Manoel Francisco Lopes	43	Jacinto da Costa de Carvalho ²
	44	Pedro Francisco de Gonçalves	45	Francisco Domingues da Silva
	46	Manoel Martins	47	Antônio Francisco Lisboa
	48	Manoel Francisco	49	José Francisco Rodrigues
	50	Manoel Martins de Carvalho	51	Francisco Gomes
	52	Luís da Costa	53	Antônio Gracia
	54	João Gonçalves	55	Manoel José dos Santos
	56	Manuel da Costa Bagunte	57	José da Silva Sobreda
58	Caetano da Costa	59	José Martins	
60	Francisco José da Cruz	61	João da Silva e Souza	
62	Manoel do Rego	63	João Antônio Passos	
64	Anselmo Lopes	65	João Ribeiro de Carvalho ³	
66	Antônio Feliz da Silva	67	Manoel Joaquim José de St. Ana	
68	Francisco Lopes de Andrade	69	Antônio Francisco da Cruz	
Mestre Calafate	70	José Rodrigues de Castro		
Calafates	71	José Caetano de Souza	72	Manoel Francisco Porto
	73	Joaquim Francisco Maia	74	Ignácio Francisco
	75	Francisco Pereira de Castro	76	Vicente Lourenço
	77	Manoel amos dos Santos	78	Domingos dos Santos da Silva
	79	Felipe Coelho	80	Manoel Gonçalves dos Santos
	81	Antônio Vaz	82	Francisco José dos Santos
	83	Mathias da Silva	84	Francisco Antônio Caldeira
	85	Silvestre dos Santos	86	José Domingues Loureiro
87	Luís Francisco dos Santos	88	José Francisco Maya	

¹ Mestre construtor em estaleiro particular.

² Mestre construtor em estaleiro particular.

³ Mestre da Ribeira de Itapagipe. ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, L. 1856, 1858.

APENDICE B: Relação dos traficantes que retiraram búzios da Intendência da Marinha da Bahia

BÚZIOS SAÍDOS DOS ARMAZÉNS REAIS DA CAPITANIA DA BAHIA

Fonte: Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Núcleo do Erário Régio, Capitânicas do Brasil, Baía, Livros 1-16. *Receita e despesa do Almojarife da Ribeira das Naus, Domingos da Rocha Barros.*

Ano 1772				
Nome	Quantidade	Embarcação	Data	Posição
João Anastácio Fontes	24 @	N. S. ^a Conceição e Senhor Bom Jesus da Pedra e Almas	20/08/1772	capitão da corveta
Pedro Lima Cabral	24 @	N.S.C. e S. ^a Rita	08/08/1772	capitão da Corveta
Pe. Manoel Rodrigues Pereira	65@	testamenteiro	05/05/1772	como testamenteiro de seu pai João Rodrigues Pereira
Antônio Cardozo dos Santos	10@	N.S.C. St ^o Ant. e Almas	13/02/1772	senhorio corveta
José Dias de Almeida Ferreira	15@	N.S. da Aparecida e S José	27/03/1772	Senhorio e Caixa
José da Costa Ferreira	10@	NS de Nazareth e St Ant. de Lisboa	9/03/1772	Senhorio da Corveta
Cap. Belchior José Cousseiro	5@	N.S.C. Santo Ant. e Almas	5/03/1772	senhorio da Corveta
Theodósio Gonçalves da Silva	10 @	N.S. das Brotas e São João de Nepomuceno	5/06/1772	senhorio e caixa da Corveta

Ano 1774				
Nome	Quantidade	Embarcação	Data	Posição
João Pereira do Lago	24@	Corveta NS da Piedade e St Ant e Almas	22/03	Mestre
José Antonio da Silveira	152@	Corveta Nsdo Rosário e St Ant	22/03	capitão
Francisco Antonio de Etrê	50@	Corveta NSC e St ^o Ant e S João Nepunoceno	06/06	capitão
Manoel da Costa Ferreira	50@	Corveta NS de Pinha de França e Boa Era	11/08	capitão

Ano 1777				
Nome	Quantidade	Embarcação	Data	Acréscimos

Francisco Pereira Coutinho	10@	Sumaca NS do Pilar e Stª Luzia e Almas	30/04	
Nicolau [Tolentino] de Goes	25@	Corveta NSC e Almas	20/09	+ 6 Barris
João Rodrigues Pereira	12@	Corveta NS do Monte do Carmo e S. Francisco	20/12	+ 3 barris

Ano 1778

Nome	Quantidade	Embarcação	Data	Acréscimos
Manoel da Costa Ferreira	15@	Corveta NS da Glória e Boa Viagem	02/03	+ 8 varas de grosserias
João Antonio Fontão	50@	Corveta NS do Monte do Carmo e Stª Tereza	09/04	+ 12 Barris
Francisco Luiz da Mota	12,5@	Sumaca NSC e St Ant. e Almas	idem	+ 13 varas grosserias
Ignácio Batista Lisboa	25@	Corveta NS do Rosário e ST Ant. e Almas	22/09	+19 varas em 6 sacos
Manoel Miz Maros	24@	Corveta NS do Monte do Carmo e Sr. Bom Jesus das Portas	29/10	+23 varas em 6 sacos
Antonio de Souza Teles	25@	Corveta Santíssimo Sacramento e NS e [Mae] dos Homens	idem	+23 varas em 6 sacos

Ano 1779

Nome	Quantidade	Embarcação	Data	Acréscimos
Antônio José Ramos	10@	Cap. Sumaca NS do Rosário	24/03	
Afonso Alz Sam Payo	10@	Cap. Sumaca NS Monte do Carmo e St Antônio	03/04	+ 80 varas de grosseria
Pedro Gomes Ferreira	30@	Cap. Corveta NS do Rosário e St Ant. da s Almas	03/04	+ 24 varas de grosserias
Domingos Nunes de Gouvêa	20@	Cap. Hiata Rainha dos Anjos e Sr. Do Bonfim	06/06	* 16 varas de grosserias
José Basílio Ferreira	30@	Cap. Corveta NS Mar dos Homens Vitória e Almas	17/06	+ 24 varas grosserias
João Luiz do Rosário	12 @	Cap. Sumaca NS os Prazeres [a mais dos Homens]	28/06	+ 11 varas
Francisco Pereira Sibrão	10@	Cap. Corveta NS dos Prazeres May dos Homens	29/06	+ 10 varas
Manoel da Costa Fra.^a	12@	Cap. Corveta NSC e Almas	16/09	+12 varas
Ignácio Batista Lisboa	50@	Cap. Corveta NS do Monte do Carmo e Santa Tereza	02/12	

Ano 1780

Nome	Quantidade	Embarcação	Acréscimos	Data
-------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------

Manoel Martins de Matos	15@	Corveta NS da Glória e Boa Viagem	por portaria do intendente; capitão da corveta; + 15 varas de grosserias	17/02
Antônio de Souza Telles	30@	Corveta Santíssimo Sacramento e NS [mãe dos Homens]	idem; capitão; 20 varas de grosserias	09/03
Caetano José da Rocha	24@	Sumaca NS do Rosário e St Ant. e Almas	idem; idem; 17 varas	09/03
Ant Alves Pontes	10@	Sumaca NS do Rosário e Stº Ant. e Almas	idem; idem;	27/04
Manoel Pereira da Fonseca	10@	Sumaca NS da Assunção Stº Ant. e Almas	idem, idem; 8 varas	27/04
Antônio José de Souza [Parniso]	12@	Sumaca NSC e Sr. do Bonfim	idem; idem; 8 varas	27/04
Antonio Ribeiro do Vale	10@	Corveta NS do Pilar e Santíssimo Sacramento	idem; idem; 2 sacos de Sal	8/06
Ignácio Alvares dos Santos	1.000@	Corveta NSC e Stª Rita	idem; idem; são muitos materiais, lista longa, Ref: L. 8, f. 49 a 55	12/07
Francisco Pereira [Librão]	12@	Corveta NSC e Stº Ant e Almas	idem; idem; + 3 sacos (possivelmente sal)	07/09
Antônio Ferreira Quadros	2.000@	Corveta NS do Monte do Carmo e Santo Ant. e Almas	idem; idem; + 50 sacos	07/09

Ano 1781

Nome	Quantidade	Embarcação	Acréscimos	Data
José Fernandes da Silva	25@	Corveta NS Vitória e S. José Batista	24/04	+ 5 sacos
Ignácio Batista da Silva	50@	Corveta NS do monte do Carmo e S. Francisco de Paula	08/06	+10 sacos
Joaquim de Araújo Leal	20@	Corveta NS de Belém S. José S. Francisco de Paula	08/06	+5 sacos
José Bazilio Ferreira	20@	Corveta Santo Ant. do Vale e Piedade	14/06	+ 4 sacos
Caetano José da Rocha	25@	Corveta NS [May] dos Homens Vitória e Almas	25/06	+6 sacos
Vitorino Francisco de Matos	10@	Corveta Santíssimo Sacramento e NS [May] dos Homens	03/09	-
Bernadino de Sena de Almeida	15@	Corveta NSC Santo Ant. e Almas	03/09	-

Ano 1782				
Nome	Quantidade	Embarcação	Data	Acréscimo
Ignácio Alves dos Santos	50@	Corveta Santa Rita e NSC	-	+ 9 sacos

Ano 1783				
Nomes	Quantidade	Embarcação	Data	Acréscimos
Ignácio Xavier da Costa Lima	10@	Corveta NS do Pilar e Santíssimo Sacramento	07/03	+ 2 sacos + 10 armas de fogo + 10 baionetas + 10 patronas + 10 Cartucheiras + 10 Talabartes
Ignácio Alves Santos	50@	Corveta St Rita e N Sr. ^a da Cruz	07/03	+9 sacos
Nicolau Tolentino de Góes	1.500@	Bergantim NS da Graça e S João de Nepomuceno	11/04	

Ano 1784				
Nomes	Quantidade	Embarcação	Data	Acréscimos
João da Costa Cirne	50 @	Corveta NS St Ant. e Almas	-	+29 varas de grosserias e sacos dobrados para búzio

Ano 1786				
Nomes	Quantidade	Embarcação	Data	Acréscimos
Cap. Felix da Costa Lisboa	50@	Corveta NS do Rosário e S Ant.	24/03	por portaria do intendente vai a Costa da Mina
Ignácio Batista Lisboa	10 @	Corveta NS do Sacramento e NS mãe dos Homens	24/04	por portaria do intendente vai a Costa da Mina + 5 varas de grosseria
Luís Vieira da Silva	10 @	Corveta Jesus M ^a José St ^a Ana do Sacramento	idem	por portaria do intendente vai a Costa da Mina + 5 varas
João José Leal	26@	Corveta NSC e St ^a Rita	30 /06	por portaria do intendente vai a Costa da Mina

ANEXOS

ANEXO 1: Isenções e Privilégios dos Cidadãos da Bahia.

Isenções e Privilégios dos Cidadãos da Bahia	
Categorias dos Revistos pelo Governo da Bahia	Isenções/Privilégios
Síndicos e Cirurgiões dos Conventos	Penas reais, pedidos, serviços e empréstimos. Sem obrigações de acompanhar presos, dinheiros, tutorias e curadorias. Sem obrigação de ocupar ofícios públicos, nem obrigados a pagarem jugadas de pão ou outra coisa, não darem casas para pousadas, nem lhes tomar pão, vinho ou outra coisa, nem servirem em guerras por mar ou por terra, nem aparição em alardes, isentos e livres, como são os Síndicos e Barbeiros do Convento de São Francisco na Ilha da Madeira.
Familiares do St. Ofício	Gozam das mesmas isenções acima, e podem portar e trazer armas ofensivas e defensivas, sua companhia deve estar subordinada apenas ao Governador, que seus soldados não sejam obrigados a servir nas Ordenanças, e isentos de estarem nas tropas pagas.
Bula da St. ^a Cruzada	Mesmas isenções que os primeiros, e acresce serem isentos de todo o encargo de guerra e de lhes serem alistados os seus filhos para soldados.
Síndicos de Jerusalém	Têm os mesmos privilégios concedidos aos primeiros, acrescidos do direito de cobrarem as dívidas dos Santos Lugares executivamente como cobra a Real Fazenda.
Mamposteiros de St. Antônio de Lisboa ⁴	Semelhantes aos anteriores.
Moedeiros	Mesmas isenções, acrescida de isenções para filhos, caixeiros e criados de serem alistados para soldados pagos, Auxiliares e de Ordenanças, podendo retirar nomes da lista. Gozam dos mesmos privilégios dos moedeiros da Corte.
Oficiais empregados no Arsenal	As mesmas isenções dos primeiros, acrescidas de serem isentos de todo o serviço militar e somente os obriga a acompanhar a Real Pessoa de Sua Majestade “e outrossim delinquindo, não pode ser executado neles por vil”.
St. ^a Casa de Misericórdia	O mesmo que se goza na Corte.
Cidadãos da Bahia	São concedidos os mesmos privilégios que gozão os cidadãos do Porto. “Estes são mais honoríficos, que onerosos ao Estado.”
Conta do Referido Chanceler	Não exposta.
Fonte: AHU/BA/CA Cx. 48, Doc. 8863.	

⁴ “Mamposteiros”, segundo Raphael Bluteau, são os homens encarregados de colher as esmolas e arrecadações para determinado fim, seja de ordens religiosas ou para os cativos. “É homem posto por mão de alguém para algum negócio (...) alimentando a mão de alguém, (...)”; também deriva do latim, que significa “estender a mão para receber a esmola” (BLUTEAU, op. cit., v. 5, p. 277-8). Há um regimento regulamentando apenas a atuação dos Mamposteiros dos Cativos de 1560, publicada em 21 de março de 1818, no volume 1 do “Resumo Chronologico das Leys mais Úteis (...)”, de autoria de Manoel Borges Carneiro. A atuação do referido mamposteiro dependia da chancela da coroa através de Alvará (idem, p. 225).

ANEXO 2: INSTRUÇÕES PARA O INTENDENTE DA MARINHA DA BAHIA

(Carta Régia de 11 de março de 1797).

Fonte: AHMP, Documentos Vários do Brasil (1791-1823) – Livro 2328, 6-III-5-4.

- 1) O Intendente ou o Capitão do Porto, terá toda a autoridade dentro do Arsenal e dele receberam Ordens todos os Construtores e Mestres, Artífices e mais pessoas empregadas, as quais ainda fora dele se devem considerar suas subalternas e súbditas
- 2) Será da Obrigação do Intendente responder por todos os trabalhos, Construções e Obras que dependerem do Real Arsenal assim como de todas as Fabricas das Embarcações de Guerra e daquelas que se empregam no Serviço desta Repartição.
- 3) Sendo a distribuição dos trabalhos, e a atividade deles um objeto da primeira importância, e para melhor economia da Real Fazenda e pronta execução das Obras, deve o Intendente vigiar com uma constante assiduidade, nesta matéria por si, e pelos seus subalternos, a fim de que debaixo de um rigoroso método se proporcione o número de Artífices nas Obras em que se empregarem, sem que a demasia em uma e diminuição em outras possam prejudicar ao adiantamento delas.
- 4) Terá toda a autoridade o Intendente, para mandar vir a sua presença os Livros e Cadernos do Porto, para examinar se neles há alguma falta contrária as ordens estabelecidas, assistirá e mandará assistir ao mesmo Porto nas ocasiões que lhe parecer conveniente [fl 02] a fim de verificar a verdade individual das pessoas empregadas no trabalho, evitando desta sorte toda malícia e enganos que a experiência tem mostrado digno da maior severidade.
- 5) Fará conservar o dito Intendente os Cadernos e Livros do Porto na maior pureza, e mais clara inteligência e quando encontrar algum defeito ou falta que faça suspeitosa a verdade dos sobreditos Cadernos e Livros dará Conta ao Governador e Capitão General do Estado ou a Junta da Fazenda, para castigar competentemente esta fraude, ou a emendará por meio da Correção que achar conveniente se a culpa não for de maior consequência.
- 6) O Intendente terá toda a autoridade para prender as pessoas que lhes são subordinadas, e dar-lhes o Castigo ou Correção proporcionados ao seus delitos, sendo porem de maior consequência os Crimes que cometerem, dará parte ao Governador do Estado, para serem punidos nas Conformidades da Lei.
- 7) Estabelecerá as horas de chamar ao Porto, que de manhã sempre devem ser de modo que ao nascer do Sol estejam todos os Artífices e Trabalhadores em atividade e a noite com tal regularidade, que se acabem os trabalhos, quando faltam a luz do dia, não se tocando a Campa se não por sua positiva ordem, além deste Ponto haverá outro incerto, ou a seu arbítrio a que fará chamar em sua presença na hora que lhe parecer.
- 8) \para este fim, estabelecerá os Apontadores proporcionados ao número de Artífices afim de que divididos em Esquadras os mesmos Artífices possam ainda sendo [fó1 03] muitos responder todos ao Ponto em breve tempo, sem prejudicar ao que devem empregar no trabalho.

- 9) Terá todo cuidado que o Me e Mandadores façam exatamente as suas obrigações aplicando aos Artífices das suas respectivas Repartições aos trabalhos em que se empregam,
- 10) O Arsenal deve ser vedado a toda sorte de pessoas que não tenha emprego nele, tanto para não distraí os Trabalhadores, como para deste modo evitar os roubos e desvios dos Materiais de Sua Majestade, destinado unicamente aos objetivos do seu Real Serviço.
- 11) Nos diferentes quartéis e Casas de Oficiais não poderá alojar pessoa alguma, que não seja das ditas ao mesmo Arsenal, nem estas mesmas poderão ter outra serventia para a Rua pública, se não pela Porta principal, e a única do mesmo Arsenal, na qual deve estar a Guarda composta do número que o mesmo Intendente julgar necessário para sentinelas e Ronda Volantes, as quais devem receber do Intendente as ordens do que devem executar, requerendo este ao Governador e Capitão General, que esta autoridade lhe seja concedida.
- 12) Proibirá com maior severidade que dentro do Arsenal e pelos Artífices nele empregados se façam concertos, obras ou quaisquer outros trastes, ou móveis, que não sejam para o Real Serviço, o que se deve reputar como roubos feitos a Real Fazenda de S. Majestade.
[fól. 04]
- 13) Com o mesmo cuidado e igual severidade zelará a boa Arrecadação e distribuição das Matérias que se empregam nas diferentes obras, como são, pregos, caibos, ferragens, poliames, e todos quantos gêneros compreendem a multiplicidade dos objetos em que neles se empregam de modo que não só deva proporcionar se ao seu junto Serviço, mas acautelar que furtivamente lhe não deem um repreensível consumo os mesmos Artífices, praticando severamente uma Busca Geral em todos eles, na ocasião em que saírem dos trabalhos depois do Ponto.
- 14) Havendo comodidade deverá habitar e pernoitar sempre dentro do Arsenal o Sobredito Intendente, assim para providenciar tudo quanto for de sua competente responsabilidade como para manter uma Polícia a mais bem entendida no Serviço do mesmo Arsenal.
- 15) Terá particular cuidado nas Luzes e fogos que se façam precisos dentro do Arsenal, tendo prevenido sempre Bombas e Baldes e mesmo os Instrumentos necessários, não só para acudir prontamente aos Incêndios da Cidade, mas também aos do Mar, passando as Ordens mas restritas para que se não faça fogo fora dos lugares determinados no Arsenal e que pessoa alguma fume tabaco dentro dele.
- 16) O Intendente terá sempre prontas algumas Ancoras e Ancorotes enxiadas para com eles se acudir e socorrer as Embarcações de S. Majestade e as Mercantes nas ocasiões em que as precisam e da mesma sorte [fól. 05] as competentes Amarras e Viradores.
- 17) É da obrigação do Intendente mandar assistir com a possível brevidade a todo Navio de Guerra Nacional, ou Estrangeiros que se ache em perigo, em qualquer parte da Vizinhança do Porto, com tudo quando lhe for requerido, ou ele entender necessário o mesmo praticará com os Navios Mercantes, pagando estes todas as despesas do Valor dos Gêneros consumidos e da Gente que se empregam em seu auxílio.

- 18) Na Recepção das Madeiras terá todo o cuidado de as recolher nos Armazéns e fora deles, com as cautelas que julgar necessárias para evitar-lhes toda a ruína.
- 19) O Intendente conservará com iguais prevenções todas aquelas Madeiras que vierem destinadas para se embarcarem nas Charruas de S. Majestade para as Construções na Capital, pondo toda a atividade em faze-las carregar prontamente, e examinando dantes com todo o escrúpulo o bom estado das mesmas Madeiras, afim de que não suceda carregarem-se paus inúteis pela sua ruina, ficando ele responsável por toda a falha de averiguar que houver nesta matéria.
- 20) Fará o Intendente todas as conferencias que julgar necessárias com os Construtores e Mestres das diferentes Oficinas que chamará a sua presença em todos os Sábados de cada semana afim de que ouvindo os de terminadas Obras que se devem fazer, e número de pessoas que forem precisas [fól 06] para nelas se empregarem, e todos os Mestres e Mandadores empregados em tais obras lhe darão conta das que tiverem feito na semana antecedente.
- 21) O mesmo Intendente incumbirá aos Officiais que tiver a sua ordem e pessoas de quem se deva confiar, que examinem durante o dia os trabalhadores todos afim de se observar se cada qual no seu respectivo emprego e trabalho se aplica no seu dever cumprindo com suas obrigações, para lhe darem parte e serem Castigadas os negligentes.
- 22) E como na Bahia não há Guarda Mor do Lastro, o Intendente terá muito particular cuidado em mandar examinar as Toneladas de Lastro que se acharem em cada uma das Embarcações que o trouxerem, e Ordenar aos Capitães, ou Mestres que por nenhum modo o Lancem nos lugares de Ancoradores, e que sendo Areia o mandem Lançar nas Praias que vão do Rosário até Monserrate e sendo pedra, junto ao Forte do Mar sob pena de serem castigados se assim não fizerem.
- 23) Haverá um Escrivão em Cada Porto, encarregado da Matrícula de toda Gente do Mar e Subordinado ao referido Intendente, e é da Obrigação imediata deste mandar matricular todas aquelas pessoas que se empregam no Serviço do Mar Alto e Costas do referido Estado, ou Capitania, do modo seguinte.
- 24) Em um Livro serão matriculados todos os [fól 07] Capitães ou Mestres das Embarcações Mercantes e neste mesmo os Contramestres e Pilotos deles; em um Segundo Livro, será matriculada toda a Marinhagem empregada nas Viagens de Longo Curso; no Terceiro, todos os Navegantes de Cabotagem, ou de terra a terra; e em um Quarto Livro os Pescadores e de Embarcações de Frete e de Rios acima.
- 25) Nenhum Capitão ou Mestre de Navio, Corveta ou Barco, poderá assoldadar para Viagem Redonda ou para meses Marinheiros, Mancebo, ou Grumete, sem que este lhe apresente um Bilhete do Intendente e Capitão do Porto, e todo aquele que ficar contrário deverá ser Castigado e proibido para nunca mais Comandar, bem como advertido que neste Capítulo são compreendidas as Sumacas e Lanchas de Pesca.
- 26) Quando pelos donos ou Mestres dos Navios Mercantes forem requeridos ao Intendente e Capitão do Porto, Marinheiros, Grumete ou Mancebos, lhes permitirá praticando neste detalhe a mais inalterável justiça, tendo porém sempre por objetivo muito atendível a reserva de certo número de Marinhagem necessário para as Tripulações de Navios de S. Majestade que se acharem no Porto da sua Intendência, ou se esperarem por aviso ou noticia certa.

- 27) Todos os Marinheiros, Mancebos e Grumetes, aos quais permitir o referido Intendente as sobreditas Licenças, serão munidos de um Bilhete, passado, assinado pelo Escrivão da Matrícula, e rubricado pelo mesmo Intendente, do qual lhes não levará emolumento algum. [fól 08]
- 28) Ao mesmo Intendente pertence a Inspeção Ativa sobre todas as outras Embarcações empregadas já na Navegação de terra a terra, ou já nas da Pescaria, de cujo número e qualidade de Embarcações deve ter Listas Exatas, assim como dos nomes dos Mestres, ou Patrões que as governam
- 29) Em consequência do determinado no artigo antecedente deve igualmente ter o Intendente uma particular Matrícula dos nomes das pessoas que guarnecem as mesmas Embarcações, de modo que todos os mencionados na Matrícula Geral, venha ele a saber os que se acham empregados e o serviço e o destino em que estão, sejam Escravos ou Livres.
- 30) Por meio das antecedentes providencias deve ser constante ao Intendente com a mais exata Verdade o número e qualidade de Gente do Mar existente na Capitania e Porto a ela adjacente, e como consta de tempos a esta parte que muitos destes se tem passado do Reino para as suas Conquistas a onde se empregam em muitos diversos destinos deverá o mesmo Intendente fazer todas as diligencias os matricular e conhecer o representado ao Governador Capitão General da Capitania de quem tomará ordens concernentes para que sejam transportados para o Reino e Serviço da Real Armada.
- 31) Os Capitães Mestres dos Navios do comercio, tanto da Navegação de Longop Curso como de [fól 08] costa a costa devem entregar antes da sua partida ao Intendente uma Lista da Equipagem dos referidos Navios na qual desde o nome do próprio Capitão ou M.e se vejam de todas as pessoas que os guarnecem.
- 32) Nas Tornas Viagens serão obrigados os Sobreditos Capitães e Mestres das mesmas Embarcações a apresentar-lhe outra Lista ou Relação da sua Equipagem semelhante àquela afim de serem ambas conferidas ficando eles obrigados a justificarem-se da razão da diferença que se encontrar entre uma e outra.
- 33) Terá o Intendente um particular cuidado e vigilância no modo com que os Mestres ou Capitães dos Navios Mercantes carregam os seus Navios pelo que devem este ser advertidos para lhe darem parte logo que queiram conservar a carregá-los.
- 34) Logo que o Capitão ou Me de qualquer Navio der parte ao Intendente que pretende carregar o seu Navio irá o mesmo Intendente todas as vezes que puder, ou nomeará além do Oficial imediato duas pessoas hábeis e inteligentes que vão a bordo do mesmo Navio Lançar lhe a Linha d'agua até onde pode carregar, advertindo que se não devem regular pelo Cintado Baixo tendo as alcaxas altas que em tal caso pelo defeito de Construção sempre devem ficar submergidas as suas Linhas de Resistência, e ficaria por Consequência com pouco mais de Meia Carga.
- 35) Não consentirá o Intendente que nenhum Capitão ou Mestre dos Navios Mercantes sobre carreguem os seus Navios e quando aqueles excederem ao que se determina no [fól 09] artigo antecedente o participará imediatamente ao Governador Capitão General da Capitania para que este lhe dê as providências que são necessárias em atenção a tão prejudiciais consequências.
- 36) Obrigará o Intendente a todos os Mestres ou Capitães dos Navios Mercantes a dar-lhe antes da partida uma Relação exata dos provimentos de boca, afim de que mande pessoas inteligentes e um Cirurgião aprovado examinar a qualidade e

- quantidade dos Mantimentos competentes para a viagem a que se destina para que se previna deste modo toda a falta que possa ter a Equipagem durante a Viagem; o Intendente certificado assim de se achar o Navio provido destes competentes Mantimentos passará um Bilhete ao Capitão ou Mestre dele, que vindo para o Porto desta Capital, ou para qualquer outro das Conquistas o deverá entregar em Lx.^a ao Inspetor do Arsenal, e nos outros Portos ao seu respectivo Intendente.
- 37) No caso de se acharem os Capitães ou Mestres dos Navios Mercantes com as suas Equipagens formadas seja das mesmas que trouxeram do Reino ou de Marinheiros e Grumetes, que lhe tenham sido permitidos pelo Intendente, não consentirá que estes se troquem de uns para outros Navios, sem consentimento dos respectivos Capitães ou Mestres, dado por escrito, e quando venha no Conhecimento que tais mudanças se praticaram com dolo, ou malícia, terá toda autoridade para obrigar principalmente se não tiverem cumprido inteiramente o seu ajuste ou engajamento.
- 38) Quando aconteça que se mandem construir quaisquer [fól 10] Embarcação para a Real Armada de S. Majestade ou para outro objetivo do seu Real Serviço, terá o Intendente toda a Inspeção e Administração ativa na Construção dela,
- 39) O mesmo Intendente e Capitão do Porto, ouvindo os Mestres regulará os trabalhos, distribuirá os Artífices, de modo que se comece esta importante obra com uma Ordem tal, que se adiantem os trabalhos, evitando todas as falhas e negligencias causem a retardação dele, e o prejuízo da Real Fazenda.
- 40) O Intendente recebendo o Plano por onde se deve construir qualquer Navio, e que será em todo o caso aprovado pelo Conselho do Almirantado, não poderá alterar na mínima parte, nem fazer lhe qualquer mudança por qualquer pretexto que seja, sob pena de ser responsável a S. Majestade e exposto a um severo procedimento.
- 41) Por esta razão vigiará com a maior cuidado que o Construtor se não afaste do Plano que lhe foi determinado, pois que só lhe toca, a inteira e imutável execução dele.
- 42) O Intendente terá muito particular cuidado de advertir ao Mestre e Construtor de principiar a Construção de qualquer Nau Fragata ou Bergantim pelas madeiras mais pesadas, continuando a de baixo a mesma regra até acabar nas de menos peso, e que as alcaxas pequenas sejam, entalhadas de Cedro, e a mesma madeira se farão as Obras mortas, lisas, ou entalhadas, por ser madeira em que as Balas não fazem estilhaço: advertindo também que quando seja preciso tirar alguma parte de comprimento [fól 11] ou grossura de alguma madeira, e que esta possa ser de algum serviço, se fará sempre a serra.
- 43) Logo que se puser a Quilha, de qualquer Navio no Estaleiro, cuidará em que tudo quanto for necessário para o adiantamento da Construção se ache pronto nos Armazéns e que a distribuição dos materiais se regule pelo modo que fica determinado com as maiores cautelas.
- 44) Deverá o Intendente que entrar neste Emprego formar um Inventário de todos os Gêneros, Materiais e mais aprestos que se acharem dentro do Arsenal, para poder não só entrar ciente do que nele se contém, mas igualmente para poder formar um justo cálculo do que nele se precisa para as obras ocorrentes e |Serviço ordinário do mesmo Arsenal.
- 45) De tudo quanto se dispense em cada mês deve o mesmo Intendente formar uma exata conta assim como do resto que lhe fica no mesmo Arsenal individuando em

cada um destes Mapas as Obras em que tais Materiais se dispenderam a quantidade que deles, e de outros mais gêneros se consumiram, e o restante que lhe fica de todos eles apontando as entradas que houver recebido de cada um dos mesmos a qualquer conta deverá apresentar na Junta da Fazenda da Bahia.

- 46) Regulando-se deste modo o Referido Intendente, ou Capitão do Porto, remeterá em toas as ocasiões que se lhe oferecerem a Real Junta da Fazenda[fól 12] da Marinha desta Cidade estas Contas divididas por cada um dos meses, na forma sobredita, no Artigo antecedente, e com tal clareza que delas se possa ver a primeira vista a importância, o trabalho, e o modo que se pôs em pratica em qualquer dos assuntos da Sua Particular Inspeção e responsabilidade: igualmente o fará ao Conselho do Almirantado para naquele Tribunal ser constante a despesa e Estado da Construção.
- 47) No fim de cada semestre remeterá a Real Junta da Fazenda da Marinha, Relações daqueles gêneros que sendo necessários no Arsenal de que é Intendente lhe devem ser remetidos deste Reino estas Relações feitas em Conferencia com os Construtores e M.es das diferentes Oficinas serão reguladas em consequência do que se precisar eventualmente nesse semestre, por um cálculo o mais aproximativo ao tempo e circunstâncias e muito principalmente, as ordens que S. Majestade for servida prescrever ao mesmo Intendente e Capitão do Porto por via da sua Real Junta da Fazenda da Marinha, ou pelo seu Governador Capitão General da Capitania a quem o mesmo Intendente será obrigado a dar uma Cópia das referidas Relações, como também a Junta da Fazenda da Capitania, para sobre elas representarem a S. Majestade o que lhe parecer mais conveniente ao seu Real Serviço.
- 48) De todos os Gêneros, provisões e mais Materiais próprios do País, e a ele naturais fará o Intendente formar semelhantes Relações às referidas, e pelo mesmo método, as quais por ele assinadas, as entregará no fim de cada semestre ao Governador e Capitão General e a Junta da Fazenda da Bahia, afim de que a vista do que elas contém e do cálculo pelo qual elas foram concebidas, se lhes dê todas as providências para o completo fornecimento do mesmo Arsenal.