

Philomena Sequeira Antony, Professora Adjunta, ministra aulas em uma das principais Universidades de Goa, na Índia. Ministrou aulas em cursos de graduação e pós-graduação por mais de quarenta anos. Sua pesquisa de doutorado, realizada sob orientação do Professor Teotonio R. de Souza, tem como tema central a Simbiose Colonial Goa-Brasil. Foi beneficiária de uma bolsa de pesquisa concedida pela Fundação Calouste Gulbenkian, em Lisboa, que facilitou seu trabalho de pesquisa em Portugal. Foi premiada com um Projeto de Pesquisa Internacional pela FUNAG, financiado pelo PNUD. Possui vários artigos de pesquisa publicados em seu nome.

A professora Philomena Sequeira Antony oferece ao leitor das *Relações intracoloniais Goa-Bahia: 1675-1825* um estudo sobre o intercâmbio comercial e cultural entre as capitais dos impérios oriental e ocidental de Portugal, principalmente no cultivo de especiarias.

As consequências da interação entre Goa e Bahia deixaram marcas nos dois países. Exemplo: Kerala, na Índia, tem como fonte maior de riqueza a borracha do Amazonas. Do nosso lado, tivemos a nossa biodiversidade enriquecida pelo café, a manga, o cânhamo, as palmas e os coqueiros – que nos foi ofertada por Goa.

Mas essas consequências vão além da parte comercial. A Índia e o Brasil surgem com destaque como potências distintas na categoria de países em desenvolvimento no mundo de hoje. Eles compartilham características comuns, sendo de dimensões avantajadas, ricos em recursos e carentes de capital. A experiência histórica parecida, como colônias de uma potência europeia, produziu impacto em ambos os países. A história facilitou a exploração das possibilidades de maior cooperação entre esses gigantes tropicais. Outros estudos já revelaram que os contatos indo-brasileiros superaram as barreiras do tempo.

Philomena espera que este trabalho nos ajude a chegar a uma maior compreensão de nossa herança cultural e promova não apenas a cooperação regional, mas também o relacionamento transoceânico frutífero.

618 Philomena Sequeira Antony

RELAÇÕES INTRACOLONIAIS GOA-BAHIA 1675-1825

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO

ISBN 85-7631-412-6

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO

www.funag.gov.br

Philomena Sequeira Antony

RELAÇÕES INTRACOLONIAIS

GOA-BAHIA 1675-1825

Este livro especifica as ligações entre Goa e Bahia – as capitais do Primeiro e Segundo Impérios de Portugal. O estudo trata dos amplos aspectos de intercâmbio entre os homens, navegação, projeto de transplantação de especiarias e comércio.

O aspecto humano da ligação Goa-Bahia se refere aos administradores, soldados, missionários e degredados brasileiros que serviram em Goa.

A Bahia serviu como uma conexão para os navios da Carreira da India e forneceu inúmeros produtos e serviços, tais como reparos, abastecimento, carga etc. Escala, na Bahia, também criou oportunidades para as negociações ocultas entre as colônias, o que, por fim, enfraqueceu o domínio de Lisboa sobre elas.

Brasil e Goa se tornaram mais próximos no projeto de Cultivo de Especiarias. Goa desempenhou o papel de fornecedor de mudas e de agricultores especialistas ao Brasil. Plantas comerciais e medicinais, bem como árvores frutíferas, foram transportadas entre as duas colônias. Esta iniciativa verde teve resultados duradouros na biodiversidade em Goa e no Brasil.

O comércio do tabaco foi outro vínculo entre as duas colônias. O comércio direto do tabaco introduzido no final do século XVIII aproximou mais do que nunca a Bahia e Goa. Estas ligações fortaleceram as colônias perante as metrópoles. A independência brasileira também teve um impacto direto no Movimento Libertador em Goa.

Em suma, a interface intercolonial enfraqueceu o domínio de Lisboa sobre as colônias, encorajou tanto o Brasil como Goa e levou à independência do Brasil. Posteriormente, Goa seguiu o exemplo, aprendendo com as lições do Brasil.

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO

Philomena Sequeira Antony

RELAÇÕES INTRACOLONIAIS

GOA-BAHIA 1675-1825

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO

RELAÇÕES INTRACOLONIAIS
GOA-BAHIA
1675-1825

Ministério das Relações Exteriores

Ministro de Estado Embaixador Antonio de Aguiar Patriota
Secretário-Geral Embaixador Eduardo dos Santos

Fundação Alexandre de Gusmão

Presidente Embaixador José Vicente de Sá Pimentel

Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais

Centro de História e Documentação Diplomática

Diretor Embaixador Maurício E. Cortes Costa

A *Fundação Alexandre de Gusmão*, instituída em 1971, é uma fundação pública vinculada ao Ministério das Relações Exteriores e tem a finalidade de levar à sociedade civil informações sobre a realidade internacional e sobre aspectos da pauta diplomática brasileira. Sua missão é promover a sensibilização da opinião pública nacional para os temas de relações internacionais e para a política externa brasileira.

Ministério das Relações Exteriores
Esplanada dos Ministérios, Bloco H
Anexo II, Térreo, Sala 1
70170-900 Brasília, DF
Telefones: (61) 2030-6033/6034
Fax: (61) 2030-9125
Site: www.funag.gov.br

PHILOMENA SEQUEIRA ANTONY

RELAÇÕES INTRACOLONIAIS GOA-BAHIA 1675-1825

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO

Brasília, 2013

Direitos de publicação reservados à
Fundação Alexandre de Gusmão
Ministério das Relações Exteriores
Esplanada dos Ministérios, Bloco H
Anexo II, Térreo
70170-900 Brasília – DF
Telefones: (61) 2030-6033/6034
Fax: (61) 2030-9125
Site: www.funag.gov.br
E-mail: funag@itamaraty.gov.br

Equipe Técnica:
Eliane Miranda Paiva
Fernanda Antunes Siqueira
Guilherme Lucas Rodrigues Monteiro
Jessé Nóbrega Cardoso
Vanusa dos Santos Silva

Tradução:
Sergio Duarte

Programação Visual e Diagramação:
Gráfica e Editora Ideal

Impresso no Brasil 2013

A628g

ANTONY, Philomena Sequeira.

Relações intracoloniais : Goa-Bahia : 1675-1825 / Philomena Sequeira Antony, apresentação de Nanci Valadares de Carvalho. — Brasília : FUNAG, 2013.

469 p.; 23 cm.

Inclui bibliografia. Inclui índice.

ISBN: 978-85-7631-412-7

1.Relações internacionais. 2. Brasil 3. Índia. I. Fundação Alexandre de Gusmão.

CDU: 327(81:540/548)"1675/1825"

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária Talita Daemon James – CRB-7/6078

Depósito Legal na Fundação Biblioteca Nacional conforme Lei n° 10.994, de 14/12/2004.

Para Antony, Amit e Anuja.

Agradecimentos

O abundante auxílio que recebi de inúmeras pessoas e instituições tornou possível este livro. Sou profundamente grata ao Dr. Teotônio R. de Souza, que me iniciou neste campo de estudos relativamente pouco conhecido e me orientou e ajudou durante as dificuldades e pressões deste trabalho. Ele me ensinou perseverança e paciência. É impossível exprimir minha gratidão ao Dr. A. R. Kulkarni, cujo apoio e estímulo me permitiram completar a obra. Tive extraordinário apoio de parte do Dr. K. S. Matthew, tanto para terminar o livro quanto para sua publicação. Também sou grata a ele por aceitar a publicação na série IRISH.

Sou devedora à Fundação Calouste-Gulbenkian por haver-me proporcionado uma bolsa de estudos que possibilitou a consulta a fontes de arquivos em Portugal. A generosa ajuda financeira fornecida por essa fundação e a bondade dos Drs. José Blanco e Maria Clara Farinha facilitaram a obtenção de documentos e microfilmes. Sou muito grata a ambos. A concessão de um título de Membro da Comissão de Recursos Universitários possibilitou-me dar aos dados a forma atual. Agradeço aos funcionários dos vários Arquivos e Bibliotecas que visitei em Portugal e em Goa: os Arquivos Históricos de Ultramar, a Biblioteca do Palácio da Ajuda e a Biblioteca da Escola de Estudos Orientais e Africanos, todos sediados em Lisboa, e os Arquivos Históricos de Goa, ao Centro Xavier de Pesquisa Histórica, de Goa, a Biblioteca Central e a Biblioteca da Universidade de Goa. Tenho uma dívida pessoal de gratidão aos Drs. J. P. Bacelar de Oliveira, Rudolph Bauss, Ernestina Carreira, Pius

Malekandathil, Faust Colaço e ao falecido Professor Marcos Chagas dos Santos da Silva, que ajudaram generosamente de diversas maneiras. Sou grata à Gráfica Kasturi, em Ponda, pelas rápidas providências para assegurar a publicação desta obra em um curto espaço de tempo.

Costuma-se elogiar a paciência da família, o que na verdade é um galanteio insuficiente. Longe de apenas tolerar minha preocupação, meu marido, Antony, apoiou-me constantemente com verdadeiro interesse em minha labuta. Meu filho Amit e minha filha Anuja passaram longas horas no computador e deram-me assistência de todas as formas possíveis. A eles dedico com gratidão este trabalho.

Apresentação

*Nanci Valadares de Carvalho**

Três impérios do chão lhe a Sorte apanha.
Criou-os como quem desdenha

"Afonso de Albuquerque"
Fernando Pessoa

O livro que a Funag ora publica, *Relações Intracoloniais: Goa-Bahia 1675-1825*, de autoria da Professora Goense, Philomena Sequeira Antony, vem à luz em boa hora em língua portuguesa. A literatura das relações entre Lisboa e suas colônias é tida pela maioria dos especialistas como escassa, especialmente quando se trata da Índia e, às vezes inexistentes quando, por exemplo, se trata do século XV, a partir de 1415, no início do que se estabeleceu chamar de Primeiro Império. Marrocos, Cabo Verde, as ilhas da Madeira, as Canárias, as ilhas da Guiné, o Congo e São Tomé, Nagasaki, dominada pelos jesuítas, antecederam à Índia na expansão ocidental e religiosa, mas, sobretudo, comercial do novíssimo Estado.

Quando Goa foi elevada à categoria de primeira capital do vasto domínio comercial português em finais do século XV, o Império Oriental Português tinha estabelecido feitorias em maior número que fortalezas no Golfo Pérsico, no vibrante mercado de Ormuz, em diversas outras cidades da Costa da Arábia até Baçora. Descia à Costa Oriental da África, chegava ao Ceilão e à China, Malaca, Timor e Macau, Diu, Damão e nas cidades, como Calecute, hoje parte do atual Estado de Kerala e Colombo, fundada por Dom Lourenço de Almeida em 1517, cujo subúrbio Kotte é a atual capital de Sri Lanka, o Ceilão das melhores espécies de canela, ou a

* Nanci Valadares de Carvalho é Mestre em Ciências Sociais pela Universidade de Chicago, Ph.D em Ciência Política pela Universidade de Nova York, Pós-Doutorado em Relações Internacionais pela Universidade de São Paulo, Professora Anistiada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e Professora Titular do Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro – UCAM.

Taprobana como a chamavam os gregos e romanos. Portugal encontrou muitas dessas cidades governadas por seus Rajás, por vezes em luta por reinados, mas, em geral, com apoio de ricos comerciantes locais e plenas de vida urbana e mercantil.

Muitos, e dentre eles Martin Wight, inscrevem, no longo período do Renascimento, o Ciclo das Descobertas, atribuindo ao domínio marítimo português, a fundação de uma nova era destinada a findar-se em 1945, a qual o historiador indiano Pannikar denominou de a "A Era Vasco da Gama". O navegador, em 20 de maio de 1498, aportou em Kappad Beach na costa ocidental da Índia, em Calicute, ali deixando comerciantes portugueses. Diante da oposição do Rajá ao comércio dos produtos portugueses, em favor dos comerciantes muçulmanos de pimenta e gengibre, em 1500, seguiu a frota capitaneada por Pedro Álvares Cabral para cumprir o intento de estabelecer um ponto comercial na vizinha Calicute. Obrigado a abandonar a cidade, o descobridor do Brasil, que partindo de Lisboa aportara na Bahia, dirigiu-se a Cochin, não sem antes abrir fogo cerrado contra a cidade sitiada. Em 1502, na sua segunda viagem, Vasco da Gama, em represália ao assassínio dos comerciantes portugueses de especiarias, disparou a artilharia dos canhões que fizera deslisar de Lisboa ao Mare Clausum do Império Português.

Desde 1510 a Velha Goa havia-se tornado a primeira capital do Império Marítimo abrangendo os empórios comerciais portugueses no Oceano Índico, chamando-se o Estado Português da Índia, ou simplesmente, o Estado da Índia, o vasto território que incluía desde a África Austral ao Sudeste Asiático, sob o governo de Afonso de Albuquerque.

Porém o Índico foi o palco das disputas comerciais ferrenhas entre os portugueses e seus concorrentes, principalmente a Holanda, mas também a Dinamarca, a França e a Inglaterra, e outras entidades políticas europeias, além dos muçulmanos, persas e árabes, que ali viviam ou negociavam muito antes da Conquista. Se a artilharia marítima portuguesa e seu batalhão de soldados pareciam hábeis para paralisar os reinados locais, ficava muito aquém da capacidade holandesa, misto de mercantil e militar, que conduzia suas embarcações onde cada cidadão em luta pela independência nacional era ao mesmo tempo mercador e soldado.

No "Livro das Monções", que contém a correspondência pormenorizada entre o Reino Central e o Vice-Reinado do Sudeste Asiático, ali denominado de "Estado da Índia", surge como um dos múltiplos temas, a concorrência com os holandeses. Logo Ormuz à entrada do Golfo Pérsico, onde o comércio florescia mais que em outras partes deixa de ser portuguesa.

A região de Kotte, depois, Colombo, portuguesa desde 1505, recebe a bandeira holandesa em 1656; o que também ocorre em Galle e Matara; Trincomale desde 1522 sendo portuguesa cai em mãos holandesas em 1639. Na Baía de Bengala, Hughli, adentrada nas planícies do leste indiano, conquistada por Lisboa em 1537, torna-se inglesa em 1658, mesmo ano em que a Holanda tomara a Portugal a cidade costeira de Nagapatam.

Na Costa de Malabar, por artes diplomáticas mais duradouras que as usadas pela Holanda marcial, a Inglaterra toma posse de Bombaim em 1665, quando o tratado de 1661 entra em vigor atribuindo-se o dote pelas bodas da Princesa portuguesa, Catarina Henriqueta de Bragança com Carlos II, da Inglaterra. Após mais de um século de conquista portuguesa via-se como um conjunto de ilhas e fortificações espalhadas, sendo hoje "o colar de pérolas das ilhas" de Mumbai, centro industrial da Índia dos BRICS. Cochin, base primeira para a "Carreira da Índia", na rede comercial das especiarias, fortaleza estabelecida por Vasco da Gama em 1498 vê desfraldada as insígnias de Holanda em 1669. Restaram Calicute e Cannanore, Diu, Damão e, principalmente Goa. Esta permaneceu como colônia até o Século XX, reivindicada por luta armada durante a independência do Estado da Índia. Também Macau, na China, o Timor, Angola e Moçambique mantiveram-se no entorno imperial português.

As derrotas sucessivas no Oriente, infringidas pelos rivais hegemônicos, somada à mudança das preferências comerciais, com a queda do interesse do "sabor" das especiarias na Europa, fez com que o Reino Central voltasse o seu olhar para o Atlântico. Em 1549 a capital periférica imperial oficialmente se estabelece na Bahia, mas seguindo o relato do Mercantilismo como narrado e descrito pelos dados primários pesquisados no livro ora prefaciado, vemos que a renúncia econômica do Mercantilismo do Primeiro Império centralizado em Goa, declina mais tarde em 1580. Lisboa inaugura o Segundo Império escolhendo São Salvador da Bahia de Todos os Santos como a capital imperial, depois o Rio de Janeiro até a Independência Oficial do Brasil em 1822. "A América Portuguesa sustentou o Império desde o século XVII até alcançar a independência. Foi o mais longo período de apoio de uma colônia a Lisboa", diz-no Philomena.

Na Bahia de Todos os Santos, o Segundo Império adquiriu o sentido territorial que muitos atribuem a uma passagem do puro Mercantilismo ao da posse do território, mesmo a uma tendência Fisiocrata, enquanto ainda alguns outros autores tomam a vasta utilização das terras continentais brasileiras, na forma de administração utilizada por Lisboa, dividindo o território em Capitanias Hereditárias, como um vislumbre da instituição do Feudo.

Sob qualquer ponto de vista, verifica-se que o Primeiro Império foi, sobretudo, marítimo, enquanto o Segundo Império apoiou-se na exploração de produtos agrícolas, especialmente o açúcar, e depois na exploração do ouro, ainda que Philomena Sequeira Antony considere que esta mudança tenha sido uma estratégia para a manutenção e sobrevivência do Estado Mercantil Português, mesmo após o declínio de suas feitorias orientais, logo na passagem do século XVII.

Nunca é demais lembrar que as rivalidades com franceses, holandeses e ingleses, com métodos e razões de estado diferenciados em cada caso, também foram transportadas para a colônia portuguesa na América.[1] Nos primeiros anos após a ancoragem de Cabral em Porto Seguro, os franceses negavam a bula papal que estabelecia a divisão do mundo entre os Estados Modernos de Espanha e Portugal, reclamando um mandato direto de Deus. E se assenhoraram das terras brasileiras, com apoio dos Tamoios pela tintura do pau-brasil. E se não fora a luta dos brasileiros, imbuídos da fé católica que os movia, a par dos lucros com a exportação do açúcar, a Casa de Orange também teria se estabelecido permanentemente no Brasil. A perda relativa da hegemonia portuguesa, lenta e gradualmente, permitiu pelos tratados de comércio, que favoreciam os produtos industrializados ingleses, pagos em barras de ouro, em troca, primeiramente da aliança contra os outros rivais, e a seguir, em defesa do Reino devido à invasão napoleônica, a sucessão final e definitiva da hegemonia inglesa sobre o mercado brasileiro.

A tese de Philomena Sequeira Antony sustenta duas vertentes do pensamento histórico que, embora sejam metodologicamente diversas, reconciliam-se no fluxo do longo tempo histórico. De Fernand Braudel retira o conceito de verticalidade e de horizontalidade nas relações capitalistas através dos séculos, a horizontalidade dentro de um continente, a verticalidade nas diásporas europeias, tanto nos recursos de capital, quanto nos recursos humanos, quanto nas eventualidades plenas de sentido histórico. De Immanuel Wallerstein, apreende a estrutura do capital na disputa pela hegemonia, revelando-se em centro e periferia, ou em semiperiferia, como fases da política de poder.

Ao desprender-se do centro hegemônico, Portugal, no novo *status* de país semiperiférico na Europa, espelha a passagem ao novo *status*, na verticalidade de suas colônias, relegando Goa a um papel marginal, na medida em que o Brasil vai adquirindo um papel quase central no sistema mercantil português. Pela razão dos fatos, no entanto, e pela debilidade do controle da Coroa sobre os interesses próprios das colônias, acontece

[1] Ver: Valadares de Carvalho, Nanci, "Mercadores do Imaginário", <www.espacoacademico.com.br/068/68carvalho.htm>.

o inusitado reverso no encontro direto entre Goa e Brasil, favorecendo os empreendores e as redes dos agentes e fornecedores brasileiros e indianos, em detrimento de Lisboa.

Para provar a sua tese, a autora pesquisa nos arquivos europeus e indianos, além da leitura completa em diversas bibliotecas da literatura disponível em todos os continentes estudados, inclusive dos Arquivos de Cambrigde. Busca os dados na Alfândega e nos Arquivos Históricos de Goa, e em Porverim, no Centro Xavier de Pesquisa Histórica. Em Lisboa, os encontra no Arquivo Ultramarino, na Torre do Tombo, no Palácio da Ajuda, na Coleção Pombalina, na Documenta Indica. Pesquisa as Ordens Régias, e os Registros Gerais da Fazenda. A própria Fundação Alexandre de Gusmão apresenta preciosas bases de dados onde se pode encontrar o relato do Capitão Francisco de Melo da Nau São Cristóvão, que acompanhou Antonio de Miranda na Conquista da Banda em 1530, ou o "Livro de Rotear" de João de Lisboa e outros livros de Marinharia, documentos que o Embaixador Alvaro da Costa Franco, na direção do Centro de História e Documentação Diplomática do Itamaraty, guardava como elemento de sangue e nervos da história.

Mas foi em razão do autor de uma das fontes mais preciosas para a pesquisa ora prefaciada os "Assentos do Conselho de Estado", na organização do historiador Panduranga Pissulencar, o que me fez conhecer Philomena e endereçar seu livro para publicação pelas mãos do prório Embaixador Álvaro da Costa Franco.

Quem visita Goa vindo do Brasil, e atravessando o Arco de Vasco da Gama, depara-se com as montanhas que se vertem sobre o mar imenso e que deram o entorno às igrejas coloniais, sente-se intuitivamente ligado a uma história comum. E dando-se conta dos métodos ainda vivos de construção das coisas e dos objetos, desde os sapatos, e os chinelos de seda transformados pelas ferramentas portuguesas na forma de uma das "antigualhas indianas", à cerâmica e ao método de construção das casas, ainda de pau a pique, ou compara as Casas Grandes do Engenho São José em Pernambuco, com a Casa Indo-Portuguesa nos arredores de Cochin[2], vê-se de imediato remetido ao "illo tempore" da modernidade ocidental.

Eu havia visitado Goa em 2006 e, logo, participei como consultora da novela o "Caminho das Índias". Sob a paixão da identidade e do reconhecimento, desejei voltar à cidade, agora para estudar os manuscritos de Pissulencar que estariam ainda indecifrados na Universidade de Goa. Foi quando obtive a referência ao livro de Philomena Sequeira Antony. Preparara a viagem, e estava sendo esperada na Universidade, quando

[2] Silvestre Carita, Helder Alexandre. *Arquitectura Indo-Portuguesa na Região de Cochim e Kerala, modelos e tipologias dos séculos XVI e XVII*. Faro: Universidade do Algarve, 2006. p.180.

ao receber uma mensagem pela internet vinda de Philomena, soube que seu amado esposo havia contraído uma doença que, poucos anos depois o levou do convívio amoroso com sua família de médicos, e da esposa que protejera e incentivara no longo percurso que seguiu para completar o livro. Pelo mesmo acometimento, fui forçada a desistir da temporada em Goa, evitando a distância e o contato com a imaginada sala de manuscritos perdidos.

Nunca mais, desde então deixamos de nos corresponder, em parte, pelo destino comum que nos uniu, porém profundamente pela coincidência de pontos de vista na descrição daquilo que segundo o historiador inglês Boxer chamou de a primeira guerra mundial, os séculos de guerra entre Holanda e Portugal, no largo processo de sucessão hegemônica.

Philomena Sequeira Antony oferece ao leitor das *Relações Intracoloniais Goa-Bahia 1675-1825* as evidências fatuais que apoiam muitas de nossas intuições de leitor e dirime aquilo que julgávamos mero preconceito, acumulando com detalhes todas as informações sobre o Império Mercantil Português.

Na primeira onda de globalização, Portugal havia inovado na construção modular de suas naves, que se construíam pelo mesmo molde, em ligeiras caravelas às pesadas naus para o carregamento global de mercadorias, em trocas incessantes do saber produzido e, da fauna e da flora entre os continentes. A porcelana chinesa, o diamante indiano, os téxteis, de luxo, como a seda, ou baratos como a chita que cobriria os escravos, a madeira, tudo se vendia nos três continentes. Mas como saber da importância dos búzios ou conchas ornamentais, exportados diretamente de Goa para Bahia, que em Malabar eram conhecidos como boly, e que quando bem brancas e polidas eram moedas, em Bengala e na África, onde valiam tanto quanto o ouro e a prata, servindo assim de moeda de troca pelos comerciantes na compra de escravos na Costa da Mina e Angola? Os comerciantes os adquiriam em Moçambique ou nas Ilhas Maldivas, mais finos, preferidos na Bahia. Como imaginar o sonho português de fabricação dos téxteis indianos na Província do Pará, e ler no documento, por primeira vez aqui apresentado, as regalias oferecidas pela Corte aos colonos indianos que quisessem transportar sua indústria para o Brasil, inclusive sob a promessa da negação da manutenção do sistema de castas nas Américas?

E a importância fundamental do tabaco bahiano nas relações intracoloniais, que ao mesmo tempo foi capaz de gerar uma classe de comerciantes ricos, que manteve a potência do "Estado da Índia", ainda que pela dissiminação do vício da nicotina. Ou mesmo perceber

o conflito de almas que o cristianismo missionário levou para a Índia de 2.500 anos de civilização oral. Ao mesmo tempo em que vemos o papel dos missionários para o autoconhecimento das vilas goenses e dos ritos indianos, antes transmitidos apenas pelos Brâmanes. Esses mesmo missionários que levaram do Brasil a flora medicinal, inclusive o quinino contra a malária, e que acompanhavam os navios que conduziam os plantadores de pimenta, gengibre, cravo, canela para o sonho do replantio de especiarias finas na terra brasileira. Como suspeitar que o fato de administradores, voluntários, ou exilados na mão única do Brasil à Índia, via contrária do que ocorria no Primeiro Império, especialmente se militares e ou governantes, no segundo império, pudesse representar a superioridade, no olhar dos portugueses, daqueles brasileiros em desconsideração aos habitantes de Goa? Descobrir que nos fardos de tabaco, escondiam-se pelas artes do contrabando, as pedras preciosas e o diamante. Compreender que o pau-brasil tinha outra utilidade que não o tingimento, servindo na armação dos navios nos portos da Bahia, emprestando a qualidade que a madeira indiana, a teca, mais utilizada, não carregava em flexibilidade e durabilidade. Descobrir que o salitre era o componente da pólvora e sua exportação tinha um fito militar.

Todas essas eventualidades estavam, no entanto, contidas na dinâmica das relações coloniais e intracoloniais, e não apenas numa sequência artificial de acontecimentos isolados em continentes distantes. Os modos e modelos de governo relatavam as constantes tensões entre a Coroa com o Monopólio Real e a liberalização das atividades mercantis dos mercadores. Também narraram a história do deslocamento espacial entre os portos do Oceano Atlântico e do Índico, em retrações e permissões de escalagem, dos navios da "Carreira" ou dos estrangeiros na Bahia, nas viagens entre Lisboa e o Oriente.

Quanto ao monopólio real, desde Dom Henrique havia-se estabelecido esse regime de comércio, que permitia, no entanto, grande flexibilidade e concessões aos empreendores individuais e às corporações de mercadores.[3] Havia "as viagens de lugares" pela qual os direitos de monopólio eram alocados em partes dos navios, reservando espaços para mercadorias, ou mesmo pelo açambarcamento de uma única viagem completa. Então havia o uso do "cartaz" que representava uma taxa a ser paga ao Reino pelo salvo-conduto das embarcações no Oceano Índico e um modo de fiscalizar mercadorias de embarcações que carregassem outras bandeiras ou mesmo de navios portugueses para controle do comércio

[3] Ver: *The First Colonial Empire*. Malyn Newitt.Organizador. England: University of Exeter Press, 1986.

ilegal. E como tudo era muito informal, o governo local, a alfândega, e em consequência a regulação, sem contar com a corrupção dos funcionários envolvidos, e, já que a fluidez dos mares assim concebia a prática dessas concessões e aberturas dos direitos centrais, excedia-se em jeitos e arranjos a cada causa. Podemos acompanhar nas *Relações Intracoloniais*, a descrição pormenorizada do conjunto dos arranjos entre os capitães, os oficiais e mesmo os marinheiros com os órgãos fiscalizadores estabelecidos. As causas do comércio exorbitantes, na facilidade de ocultamento das pequenas e valiosas mercadorias, escamoteadas nos baús, que eram privilégios concedidos a tripulantes, oficiais e marinheiros.

Por pressão interna e externa, a Coroa oscilava entre a observância do Monopólio Real e a permissão da venda privada de mercadorias. Era como se a cada onda de comércio montada na esteira de um produto, Lisboa retornasse ao regime de monopólio, até que admitindo as falhas no controle, superado pelo comércio legal e ilegal, iniciava processos de liberalização, sendo o último e derradeiro, a abertura dos portos de 1808.

Philomena remarca o grito de Dom Manuel ao celebrar a Bahia como um porto mais próximo e econômico na viagem entre o mercado do Oriente e a Europa. No entanto, essa escalagem foi proibida durante todo o século XVI, apesar da necessidade de reparo nas naves e o cuidado com os enfermos, alguns célebres que morreram sem ser socorridos. Acreditou-se que a escalagem nos portos brasileiros, afinal prejudicaria o comércio pelo atraso dos longos, perigosos e lucrativos périplos. Foi apenas quando o Brasil se situou na centralidade da relação colonial que a escalagem foi plenamente permitida. Mas, nem o monopólio, nem a escalagem poderiam mais ser evitadas pelas práticas diretas de mercadores privados e navegantes.

Philomena escolheu o navio, como a unidade reveladora do poder e do declínio do Império e de suas partes. Assistimos a história das "navetas", dos galeões, das fragatas, dos vasos de guerra, das naus, dos navios, dos brigues, das escoltas, dos navios de guerra, identificados por seus nomes, São José e N. S da Conceição, N.S. de Belém, Santa Teresa de Jesus, N.S da Visitação, da Caridade, das Almas Santas, S. Francisco Xavier e Todo o Bem, e tantos outros. Assim podemos seguir seus rumos no mar e o conteúdo das mercadorias embarcadas, bem como os tipos de troca, de vantagens e privilégios que o manuseio das mesmas permitia. Mas foram apenas algumas dentre as 620 embarcações que chegaram à Índia de 1497 a 1579, número em constante declínio até tão tarde quanto 1814. Uma embarcação continha o seu próprio destino, e uma viagem na "Carreira da Índia" na Rota da Bahia, e posteriormente Pernambuco,

Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro que representava uma acumulação de capital ou uma perda de mercadoria, e mesmo do navio.

Cada uma dessas embarcações cujo périplo conta a saga do empreendimento capitalista nascente traz a medida exata do custo monetário envolvido e do valor das mercadorias, que incluíam primeiramente as especiarias, os tecidos finos, como a seda e o algodão fino para vestir a Europa e a chita para vestir os escravos das colônias, a porcelana chinesa, as pedras preciosas, como o diamante, vindo da Índia ou da África, depois o açúcar e o ouro e a prata do Brasil e de Potosí, e por fim o tabaco, e sempre os braços dos escravos, dos degredados, dos carpinteiros, dos barbeiros sangradores, de artesãos e soldados, e também os jesuítas embarcados e mesmo dos simples passageiros que pagavam o aluguel do transporte.

O Sistema Mercantil Português centralizado no Estado Imperial realizava-se sobre o corpo territorial de suas colônias que incluídas no mesmo tempo histórico, e ainda que numa relação assimétrica, foram por meio dos mercadores, os agentes do capitalismo em gestação.

As consequências da interação entre Goa e Bahia, esquecidas pela mente cotidiana deixaram marcas em Kerala, que tem como fonte maior de riqueza, a borracha do Amazonas, ou a castanha do caju exportada por Goa, ou de nosso lado, a biodiversidade enriquecida pelo café, a manga, o cânhamo, as palmas e os coqueiros que nos foi ofertada por Goa.

Philomena Sequeira Antony recoloca no tempo o universo de trocas entre o sul simbólico a que, Goa e Bahia, num sentido lato, ora pertencemos.

Palavras iniciais

Somente a História pode ajudar a compreender melhor e resgatar certas situações na vida. Ela nos dá tempo para que as intrigas se desfaçam e para que as calúnias desapareçam. Talvez uma dessas situações seja o caso desta tese de doutorado que vem à luz dez anos depois que deixei de orientá-la diretamente, ao mudar-me para fora de Goa em 1994. A História tem grande poder de purificação e cura para quem nela acredita e às vezes para os que não creem.

Pesquisas publicadas recentemente atraíram nossa atenção para um desempenho relativamente bem-sucedido do comércio português e indiano no oceano Índico durante um período que até há pouco vinha sendo classificado segundo estereótipos contraditórios. Philomena Sequeira Antony complementa de forma geral essas conclusões e as aprofunda especificamente no que se refere ao Brasil, sustentáculo principal da economia imperial portuguesa. O presente trabalho apresenta extenso material de arquivo, tanto de Goa quanto de Lisboa, que certamente ajudará a enriquecer a percepção e conceituação de um período que marcou a transição para o domínio da economia mundial pela Inglaterra na esteira da Revolução Industrial. Portugal continuou a desempenhar o papel de redistribuidor comercial, promovendo o rapé e a folha de tabaco na Índia, o que nos proporciona um interessante paralelo com a promoção do chá pela Inglaterra, embora sem repercussões aparentes do tipo do *Boston Tea Party*. Ou será que o comércio de fumo baiano teve impacto direto sobre a marcha do Brasil em direção à própria independência? A promoção do

ópio indiano na China pelos ingleses, quase contemporânea, fornece outro paralelo com consequências marcadamente diferentes das que ocorreram na América. Não obstante, assim como foi o caso do comércio de fumo na Índia portuguesa, permitiu um surto de participação nativa em diversos níveis, durante um período considerável. Philomena Sequeira Antony procurou situar suas conclusões no contexto das estruturas colonial e intraperiférica da economia imperial portuguesa dentro da situação econômica mundial prevalecente. É sem dúvida natural que os leitores tenham perguntas a fazer e procurem mais respostas, inclusive uma contextualização em um sistema econômico mundial mais amplo, no modelo de Andre Gunther Frank, mais do que no modelo braudeliano. Mesmo assim, podemos receber com satisfação grande parte do que é apresentado neste trabalho e esperar mais em um futuro próximo.

Além dos temas relativos ao comércio e à economia, este trabalho nos revela diversas questões sociais de natureza intracolonial. Uma das que surgem em várias ocasiões é a discriminação no tratamento dispensado pelos portugueses aos missionários e militares brasileiros enviados à Índia em comparação com os súditos indianos correspondentes. Isso se ajusta ao que já analisei por ocasião da mais recente série de seminários de História indo-portuguesa no que se refere aos bispos açorianos que serviam ao padroado português na Ásia. A cultura dos colonos brancos no Brasil (assim como no caso dos Açores) com a dominante língua portuguesa explica o que é considerado discriminação neste caso. No contexto de um império enfraquecido e de seu *status* metropolitano periférico, o governo intracolonial por procuração foi provavelmente uma estratégia prudente. A resistência cultural asiática não conseguiu produzir instrumentos coloniais confiáveis. A longo prazo isso lhe foi útil.

Em conclusão, desejo que este livro e sua autora sirvam de exemplo de uma combinação bem-sucedida de qualidades humanas e acadêmicas na produção historiográfica de Goa.

Teotônio R. de Souza
Membro da Academia Portuguesa de História,
Lisboa, 3 de dezembro de 2004

Sumário

Prefácio **25**

Lista de mapas e figuras **29**

Lista de tabelas **31**

Lista de apêndices **35**

Abreviaturas **37**

Capítulo 1 - Goa e Bahia na escala colonial **39**

Contornos geoestratégicos: Goa e Bahia 40
Goa e a Bahia na rede das rivalidades luso-europeias 46
Portugal e o Império 62

Capítulo 2 - Os elos humanos **65**

A Índia portuguesa – sustentáculo da colonização do Brasil 66
Do Brasil para Goa – mediação missionária 69
Crise de recursos humanos na Índia portuguesa. Apoio da Bahia 75
Degredados 82
Competência técnica: Goa periférica reforça a Bahia 96

Capítulo 3 - Cultura de especiarias no Brasil via Goa 103

Ultrapassar o império asiático de especiarias 104
Operacionalização do projeto (1680-1720): papel auxiliar de Goa 111
O peso da realidade 116
Papel dos missionários como intermediários para as especiarias 120
Revitalização do projeto 125
Impacto sobre o Brasil 127
Plantas comerciais: reciprocidade lucrativa 130
Do Brasil para Goa 136

Capítulo 4 - A Bahia como escala intermediária: elos visíveis e invisíveis 143

A escala: realmente "conveniente e necessária"? 145
Serviços visíveis prestados aos navios da Rota da Índia na Bahia 153
O elo invisível 179

Capítulo 5 - O comércio legítimo 189

Introdução do capital privado 191
Liberdades e agasalhados 193
Têxteis 198
Abertura para a liberalização: levantamento da carga tributária 198
Colonos marginalizados: simbiose comercial 223
Reação brasileira 228

Capítulo 6 - O tabaco da Bahia: elemento-chave no comércio triangular 243

Participação da Bahia no comércio de rapé 247
Pequeno comércio: grandes lucros 259

Capítulo 7 - Tabaco baiano: o comércio direto 291

Os fatores *escolha* e *necessidade* 293
Mecânica do comércio 301
Desafios e atribulações 307
Realidades práticas 326
Balanço geral 335
Objetivo central 343

Capítulo 8 - Conclusão 351

A economia capitalista europeia 352
A economia mundial lusitana 355
As reverberações políticas 362
Impacto no *Estado da India* 363
Impacto sobre o "outro" fator 368

Apêndices 375

Glossário 445

Bibliografia 449

Índice remissivo 463

Prefácio

No passado recente foram feitas muitas pesquisas frutíferas sobre a história indo-portuguesa. Vários aspectos do governo colonial português foram objeto da atenção de estudiosos. "Cristãos e Especiarias", comércio marítimo e de cabotagem foram alguns dos temas tratados. A história colonial vista do prisma de Lisboa foi coberta parcialmente. No entanto, as relações periféricas intracoloniais permaneceram negligenciadas. O presente estudo representa uma tentativa de compreender o relacionamento entre duas colônias que tiveram proximidade temporal no contexto colonial apesar da separação espacial. Goa e Bahia, respectivamente capitais do primeiro e do segundo império, são o foco deste trabalho sobre relações intracoloniais.

A crença geral de que as colônias simplesmente seguiram o ritmo da mãe-pátria como unidades passivas já não é mais aceitável. Este estudo mostrou que apesar da prerrogativa da metrópole de tomar decisões sobre as políticas a seguir, as colônias foram capazes de pressionar Lisboa para aceitar as práticas por elas adotadas. Por outro lado, quando Portugal adotava uma medida específica para a gerência das atividades das colônias, fora da interface bilateral, elas encontraram latitude para a interação intracolonial.

A escolha do período de cento e cinquenta anos (1675-1825) obedeceu a certos fatores. Primeiro, considerou-se necessário um estudo sinótico da interface substantiva entre Goa e a Bahia até a independência do Brasil (1822) a fim de proceder a uma avaliação justa dos resultados.

As referências a anos anteriores a 1675 que possam ser encontradas nas trocas demográficas servem aos objetivos de introdução.

Em segundo lugar, Amaral Lapa, do Brasil, avaliou aspectos isolados desse problema relativos à *Carreira da India*, no contexto da escala na Bahia. C. R. Boxer examinou a *Carreira da India* no contexto Goa-Lisboa. Luís Ferrand de Almeida tratou do plano de transplante de especiarias com base em fontes disponíveis em Lisboa. Frédéric Mauro, José Jobson de Arruda, Leslie Bethel, A. J. R. Russell-Wood, Stuart B. Schwartz, Dauril Alden, Rudolph Bauss e outros estudiosos trouxeram valiosas contribuições ao estudo da colônia atlântica de Portugal. Essas obras foram de imensa importância para aproximar questões relativas a Goa e à Bahia no contexto da mutualidade intraperiférica.

O tema é visto do ponto de vista de Goa, mais do que do Brasil. Manuscritos disponíveis dos Arquivos de Goa e documentos particulares da família Mhamai-Khamat preservados no Centro Xavier de Pesquisa Histórica em Goa foram complementados por manuscritos sobre a Bahia vindos dos Arquivos de Ultramar, em Lisboa. Outros manuscritos sobre o comércio de tabaco (Registros *Fazenda*), recentemente facilitados aos estudiosos nos Arquivos de Goa, foram utilizados pela primeira vez e forneceram uma visão do comércio recíproco em troca de importações de rapé. Foi possível quantificar as tendências do comércio quanto ao rapé e ao fumo em folhas. O período relativamente negligenciado de 1675 a 1750 na vida do *Estado da India* é objeto de atenção no capítulo 6. Examinou-se o papel dos mercadores privados. Surgiram novas descobertas sobre os colonizadores forçados, ou *degredados* vindos do Brasil e notou-se a discriminação entre colônias periféricas. Embora não se possa saber com clareza se o elo humano proporcionado por exilados e missionários tenha ajudado a dissociar as colônias da metrópole, é evidente que todas essas características levam o presente trabalho mais além do de Lapa.

O foco deste estudo são as capitais dos impérios oriental e ocidental de Portugal. Considerando o extenso período e a magnitude dos impérios, apenas de passagem são feitas referências a outras regiões. O estudo é composto de oito capítulos. O primeiro traça os contornos geopolíticos de Goa e da Bahia. A vasta tela europeia contra a qual a Índia e o Brasil desempenharam seus papéis coloniais é considerada como pano de fundo da interface. Ela mostra como essas colônias estiveram sujeitas a pressões de holandeses e ingleses. O impacto dessa pressão em uma das colônias repercute na outra.

O capítulo 2 trata do elo humano. A troca de administradores, missionários, soldados, marinheiros, voluntários e peritos técnicos revela

o peso conferido pelo império a cada colônia. Homens foram recrutados de uma parte do império e mandados para a outra com o objetivo de servir aos planos e estratégias imperiais. Os colonizadores forçados, ou *degredados*, também encontraram seu lugar nesse elo.

O plantio de especiarias na Bahia, a fim de suplementar o império asiático de espécies é o ponto focal do capítulo 3. Os missionários coadjuvaram na implementação do plano. O projeto revela o favoritismo em relação à Bahia. A troca de plantas comerciais, medicinais e frutíferas contribuiu para a biodiversidade das colônias e deixou nelas uma marca permanente.

O capítulo 4 fala da utilização da Bahia como ponto intermediário para os navios da *Carreira da India*. A necessidade de que a Bahia servisse de escala, os frutíferos resultados dessa possibilidade e as vantagens invisíveis revelam a natureza dos elos intraperiféricos entre Goa e a Bahia do ponto de vista do tráfego marítimo. Pode-se perceber a nova energia que essa relação infundiu na *Carreira*, que estava em decadência no século XVII.

Os três capítulos seguintes cuidam da relação comercial. O primeiro deles examina o comércio legítimo. A venda das mercadorias francas na Bahia, seguida da autorização para vender artigos ali mediante o pagamento de direitos de 10%, a liberalização do comércio e a redução de impostos de importação, tudo isso facilitou o comércio intraperiférico. Essas medidas facilitaram a simbiose comercial entre as duas colônias e seu impacto se mostrou recompensador.

O fumo da Bahia desempenhou papel primordial para vencer a distância entre a Bahia e Goa. Pressionado por muitos fatores, Portugal introduziu o tabaco baiano em 1675, em forma de rapé manufaturado em Lisboa. O produto da venda de rapé foi investido em pimenta, têxteis, diamantes, salitre, búzios e outras mercadorias. Algumas delas eram exportadas diretamente da Bahia, enquanto outras seguiam para Lisboa. Esse elo foi importante para Goa, porque revigorou o comércio marítimo ali baseado e abriu também o caminho para o comércio direto de tabaco, introduzido em 1775.

O acontecimento magno nas relações entre as duas colônias foi a exportação direta de tabaco em folhas da Bahia para Goa. Durante mais de meio século ambas estiveram interligadas por esse laço comercial que beneficiou os comerciantes privados tanto de uma quanto da outra. Os agricultores, contratistas e agentes na Bahia entraram em contato com comerciantes e consumidores em Goa. Esse comércio produziu lucros excelentes em termos das relações Bahia-Goa durante 1796-1805. A invasão

de Portugal por Napoleão Bonaparte mudou a situação para o império. A Inglaterra exigiu um preço elevado pela proteção proporcionada a Lisboa, obtendo a abertura dos portos no Brasil e em Goa a seu comércio. Isso provocou um brusco declínio nas relações comerciais Goa-Brasil, impeliu Portugal a um *status* periférico no mundo capitalista europeu e forneceu à Inglaterra a cabeça de ponte para avançar como potência dominante. O comércio privado prosseguiu até a independência do Brasil.

As principais tendências do estudo estão resumidas nas Conclusões. Vinte e nove Apêndices com informações documentais e estatísticas foram incluídos para auxiliar o leitor com dados mais visuais em apoio às análises encontradas no texto. Espera-se que apesar das lacunas em aspectos estatísticos e narrativos o estudo permita ao leitor apreciar de perto as ligações intraperiféricas.

A Índia e o Brasil, dos quais Goa e a Bahia fazem parte, surgem com destaque como potências distintas na categoria de países em desenvolvimento avançados no mundo de hoje. Compartilham características comuns, sendo de dimensões avantajadas, ricos em recursos e carentes de capital. A experiência histórica comum como colônias de uma potência europeia produziu impacto em ambos. Embora Goa colonial fosse o menor *Estado da India*, as lições da história foram de grande ajuda. A história facilitou a exploração das possibilidades de maior cooperação entre esses gigantes tropicais. Outros estudos já revelaram que os contatos indo-brasileiros superaram as barreiras do tempo. Samuel Mitchell, professor de História Natural em Nova York e o francês L. Jacolliot dos Santos afirmaram que as crenças e práticas religiosas e as tradições sociais prevalecentes entre as tribos americanas indicam origem asiática. As raízes imemoriais se mantêm vivas até mesmo no século XX. O explorador brasileiro Marechal Cândido Rondon adotou a estratégia gandhiana de não violência para salvar do massacre os índios amazônicos. Espera-se que este trabalho nos ajude a chegar a uma maior compreensão de nossa herança cultural e promova não apenas a cooperação regional, mas também o relacionamento transoceânico frutífero.

Lista de mapas e figuras

Mapas

1. Rota da *Carreira da India* 147
2. Baía de Todos os Santos 186

Figuras

4.1 Escala de navios da rota da Índia na Bahia, 1601-1775 157
5.1 Exportações de têxteis da Índia para portos no Brasil em 1802 (via Portugal)..... 207
5.2 Exportações de porcelana para a Bahia, 1792-1803..... 215
7.1 Funcionamento dos contratos de tabaco baiano em folhas, 1776-1825.....305
7.2 Déficit dos fornecimentos de tabaco baiano, 1787-1825..... 309
7.3 Discrepância no peso do tabaco despachado da Bahia, 1790-1822 310
7.4 Fardos de tabaco aprovados em comparação com os rejeitados na Bahia, 1800-1805. 317

7.5 Tabaco comprado na Índia, 1780-1825 328
8.1 Exportações de têxteis da Índia para a Bahia, 1792-1806 367
8.2 Exportações da Ásia para a Bahia, 1792-1811 367

Lista de tabelas

1.1 Participação do Brasil no comércio com Lisboa, 1796-1807 46
2.1 Influxo de degredados para Goa, 1748-1826 87
3.1 Exportações de gengibre: do Brasil a Portugal, 1796-1805 128
3.2 Exportação de cravos: do Brasil a Portugal, 1788, 1802 129
3.3 Importações brasileiras de especiarias asiáticas, 1797-1806 129
3.4 Cultivo de cânhamo em Goa, 1791-1827 131
3.5 Plantação de especiarias e café em Goa, 1789-1827 135
3.6 Exportação de gengibre e cravo: do Pará a Portugal, 1826-1827 141
4.1 Navios da rota da Índia desmantelados na Bahia, 1671-1756 155
4.2 Despesas dos navios da rota da Índia na Bahia, 1673-1796 159
4.3 Carga suplementar embarcada em navios da rota da Índia na Bahia, 1740-1814 164
4.4 Mortes de pessoas ilustres durante a viagem de Goa a Lisboa, 1640-1758 171
4.5 Atendimento a doentes levados por navios da rota da Índia à Bahia no século XVIII 172
4.6 Lista de desertores de navios da rota da Índia, 1737-1795 174
5.1 Dízimos coletados na Bahia sobre mercadorias indianas, 1735-1796 196
5.2 Remessas oficiais *vs.* particulares, 1758-1794 200
5.3 Mercadorias francas levadas de Goa para a Bahia, 1732-1796 201
5.4 Chegada de navios a Goa, 1784-1788 203
5.5 Movimento de navios entre a Ásia e Lisboa, 1784-1788 204
5.6 Exportações de têxteis para a Bahia, 1792-1806 206

5.7 Têxteis despachados para o Brasil por Gervasio Peres Ferreira pelo *Espada de Ferro*, 1815 207
5.8 Navios privados licenciados para comerciar em portos da Ásia e Brasil, 1795-1816..... 209
5.9 Exportações asiáticas para a Bahia, 1792-1811 212
5.10 Exportações de especiarias para a Bahia via Lisboa, 1792-1806 214
5.11 Medicamentos despachados de Goa para o Rio, 1810 e 1812 217
5.12 Escravos desembarcados de navios da rota da Índia na Bahia, 1737-1774..... 219
5.13 Exportações de chá para o Brasil, 1792-1803 221
5.14 Exportações diversas para o Brasil, 1809-1822 222
5.15 Exportações brasileiras de ouro em barras para Portugal comparadas com as de Portugal para a Índia, 1796-1819..... 230
5.16 Medicamentos despachados do Brasil para Goa, 1810-1822..... 233
5.17 Receitas alfandegárias coletadas de navios para o Brasil, 1811-1813..... 236
5.18 Receitas alfandegárias coletadas de navios luso-brasileiros, 1806-1814..... 237
5.19 Movimentação de navios entre Goa e o Brasil, 1807-1822..... 240
5.20 Provisões levadas de Goa a bordo do *Charrua S. João Magnanimo* ao zarpar para o Rio, 1817 241
6.1 Rendimentos do rapé: de Macau para Goa (1717-1766) 250
6.2 Mercadorias procedentes da venda de rapé enviadas de Moçambique para Goa, 1736-1782 251
6.3 Comerciantes nativos contratistas de rapé em Goa, 1675-1824 253
6.4 Importações de rapé brasileiro diretamente para Goa, 1809-1826..... 258
6.5 Exportações de pimenta de Goa pagas com recursos de Portugal, 1601-1656 260
6.6. Preço de compra de pimenta, 1735-1770..... 263
6.7 Exportações de pimenta à conta do rapé, 1686-1774..... 265
6.8 Têxteis despachados para Bahia/Lisboa à conta do rapé, 1751-1784..... 272
6.9 Exportações de salitre à conta do rapé, 1690-1817..... 276
6.10 Diamantes exportados à conta do rapé, 1682-1719..... 279
6.11 Búzios despachados para a Bahia à conta do rapé, 1724-1751..... 282
6.12 Lacre despachado para Lisboa, 1690-1698 284
6.13 Produto da venda de rapé em Goa, 1692-1702..... 286
6.14 Direitos coletados na Alfândega de Goa sobre importações de rapé, 1693-1702..... 287

6.15 O *Cabedal do Tabaco*: receitas e exportações, 1735-1787 288
7.1 Receita decrescente na Alfândega de Goa, 1764-1771 296
7.2 Direitos coletados na Alfândega de Goa sobre importações de tabaco entre 1851 e 1856 307
7.3 Remessas de tabaco da Bahia para Lisboa, 1782-1786 311
7.4 Tabaco baiano em folhas rejeitado em Goa, 1781-1826 314
7.5 Variação do preço do tabaco em folhas da Bahia, 1776-1807 322
7.6 Custo do tabaco baiano em folhas e em rolos em Goa, 1773-1781 324
7.7 Preço do tabaco local em folhas, 1764-1773 324
7.8 Estoque de tabaco baiano em folhas existente em Goa, 1787-1812 331
7.9 População de Goa, 1779-1819 333
7.10 Tabaco importado por Goa, 1825-1845 338
7.11 Lucros dos contratistas, 1771-1782 342
8.1 Produção média anual de ouro no Brasil, 1700-1800 359

Lista de apêndices

1.1 Navios estrangeiros no porto da Bahia, 1700-1805 375
2.1 Condições oferecidas pela metrópole aos tecelões indianos para estabelecer-se no Pará, Brasil 383
3.1 Despacho de plantas para o Brasil via Goa, 1680-1814 386
3.2 Regras e forma de cultivo de plantas de canela e pimenta 389
4.1 Escala na Bahia de navios na viagem Goa-Lisboa, 1701-1816 390
5.1 Resumo dos Decretos Reais de 1783 e 1789 397
5.2 Exportações da Ásia para a Bahia, 1792-1806 398
5.3 (a) Transações diretas de comerciantes goenses com o Brasil: têxteis e pimenta, 1809 401
5.3 (b) Comerciantes portugueses participantes do comércio de têxteis Ásia-Lisboa, 1814 401
5.4 Lista de preços de mercadorias da Índia na Bahia, 1727 403
5.5 Preço de têxteis em Balaghat (final do século XVIII) 404
5.6 Panorama geral das exportações asiáticas para o Brasil: 1792-1811 405
6.1 Ordem real de proibição de uso do tabaco estrangeiro 407
6.2 Têxteis despachados para a Bahia à conta do rapé pelo navio Sto. Antonio e Justiça em 1759 409
6.3 Têxteis requisitados pelo cabedal do tabaco 410
6.4 Comerciantes baianos que trabalham com mercadorias asiáticas 415
6.5 Embarques anuais de rapé - Lisboa para Goa, 1676-1826 416

6.6 Ordens reais sobre despacho de búzios para a Bahia à conta do rapé....419
6.7 Carta dos administradores gerais João de Lemos Fragozo e Francisco Coelho Cardozo ao Provedor-Chefe da Fazenda Real do Estado da Bahia de Todos os Santos na monção em 1753....421
7.1 População das conquistas antigas: fumantes de tabaco em folhas, 1779....422
7.2 Embarques anuais de tabaco em folhas da Bahia/Rio para Goa, 1773-1826....423
7.3 Leilão do contrato de tabaco em folhas do Estado de Goa e das Províncias de Salcete e Bardez (1773)....429
7.4 Aprovação do tabaco na Junta de Inspeção, Bahia, 1800-1805....430
7.5 Cultivadores e processadores peritos em tabaco em folhas na Bahia....431
7.6 Proposta de Domingos Lopes Loureiro para obter contrato de tabaco em folhas na Bahia....433
7.7 Carta da Junta de Inspeção da Bahia para explicar questões relativas às exportações de tabaco em folhas para Goa....436
7.8 Resposta da Junta de Inspeção da Bahia à ordem do Tesouro Real, 1805....438
7.9 Amostra de conhecimento de carga de tabaco....442
8.1 Reexportações de Portugal para outros países, 1802....443
8.2 Exportações das colônias para Portugal em 1802....444

Abreviaturas

ACE	*Assentos do Conselho do Estado,* org. P. S. S. Pissurlencar
AG	*Alfândega de Goa*
AHU	*Arquivo Histórico Ultramarino,* Lisboa
ANTT	*Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, Lisboa
BNL	*Biblioteca Nacional de Lisboa*
BAL	*Biblioteca do Palácio da Ajuda,* Lisboa
c.a	*catalogados avulsos*
CEHI	Cambridge Economic History of India
CHLA	The Cambridge History of Latin America
CP	*Collecção Pombalina*
CR	*Correspondência para o Reino*
DI	*Documenta Indica*
DUP	*Documentação Ultramarina Portuguesa*, org. A. da Silva Rego, Lisboa. 1960-67. Manuscritos da Fazenda obtidos da Diretoria de Contas, agora preservados nos Arquivos de Goa; índice: Depósito Daulat, Sta Inez, Direção de Arquivos, Arqueologia e Museus
FG	*Fundo Geral*
HAG	*Arquivo Históricos, Goa*
India	*Maços de India*
ISIPH	*International seminar on Indo-Portuguese History*
MHP	Documentos da Casa Mhamai (*Mhamai House*)
MR	*Monções do Reino*

NCMH *New Cambridge Modern History*
OR *Ordens Régias*
PDCF *Petições despachadas no Conselho da Fazenda*
PP *Purabhilikh Puratatva*
RGF *Registros Gerais de Fazenda*
TSM *Três Séculos no Mar*
XCHR Centro Xavier de Pesquisa Histórica, Porvorim, Goa

Capítulo 1

Goa e Bahia na escala colonial

Portugal foi a primeira potência europeia a estabelecer controle político e comercial sobre a Ásia. Seu poderio aumentou rapidamente chegando ao incontrovertido domínio do oceano Índico ocidental durante quase um século. No entanto, à medida que a glória do império oriental se eclipsava com o declínio do comércio de especiarias e os grandes prejuízos resultantes das laboriosas viagens ao oriente distante, na altura de 1580, Portugal desviou o foco do oceano Índico para o Atlântico. As relações intracoloniais entre Goa e Bahia são examinadas nesse contexto.

A mudança de foco por parte da metrópole não foi acidental, e sim deliberada. Para situar o sistema colonial português na teoria estrutural "centro-periferia" de Immanuel Wallerstein[1], o comércio oriental de especiarias baseado em Goa manteve o *status* de "centro" para a mãe-pátria na Europa no século XVI. Frédéric Mauro[2] observa que com uma contribuição de 26% a 27% para os rendimentos da coroa, comparados com menos de 2% obtidos no Brasil em meados daquele século, a Índia portuguesa ocupava uma posição-chave e semiperiférica. Quando a rentabilidade do comércio de especiarias se reduziu, o *Estado da India* foi marginalizado e o foco passou para o novo e lucrativo *Estado do Brasil*. Nos dias de fastígio do segundo império (1580-1822) a Bahia, capital do Brasil, aproximou-se mais do centro e permaneceu como um dos fundamentos do império. Goa ficou na fímbria e foi relegada a apoiar o Brasil no que

[1] Immanuel Wallerstein. *The Modern World System*, 2 vols.

[2] Frédéric Mauro, "Portugal and Brazil: Political and Economic Structures of Empire 1580-1750", *CHLA*, 1, p. 443.

fosse necessário. Projetos como o estabelecimento de um império de especiarias no Brasil, organização de tecelagem no Pará, fortalecimento da produção de salitre ou destilação de *arrack*[*], entre outros, dependiam de mediação, apoio e cooperação da Goa periférica. Assim, a Índia portuguesa proporcionava arrimo para a América portuguesa. Em troca, o Brasil trazia sustento ao primeiro império. Embora os planos da metrópole objetivassem benefícios para o centro e apoio ao Brasil semiperiférico, o comércio invisível em ascensão, assim como o comércio privado legítimo, beneficiavam consideravelmente Goa. O presente estudo procura esclarecer esses aspectos da interação intraperiférica.

Como introdução, segue-se um breve esboço da situação geopolítica de Goa e da Bahia e também uma vista d'olhos sobre as rivalidades coloniais europeias ligadas ao império lusitano. Essa visão geral nos leva à conclusão de que Goa e a Bahia eram simples peões no tabuleiro colonial.

Contornos geoestratégicos: Goa e Bahia

Goa foi a capital do império asiático português de 1530 a 1961. Percebendo sua localização estratégica no litoral ocidental da Índia, comercialmente ativo, Afonso de Albuquerque arrebatou-a a Yusuf Adil, Xá de Bijapur. Salcete, Bardez, Damão, Diu, Málaca e Hormuz foram acrescentadas a Goa.

No século XVI, a expressão *Estado da India*, do qual Goa era o núcleo, compreendia as conquistas portuguesas na região entre a África oriental e o Japão, mantidas coesas mediante controle marítimo e não territorial. Na década de 1570, o vice-rei do *Estado da India* governava diretamente o território entre o cabo da Boa Esperança e o Ceilão. Cada uma das regiões entre Ceilão e Pegu e entre Pegu e a China foi colocada sob a autoridade de um Governador, subordinado ao vice-rei em Goa.

Goa empunhava as rédeas do império oriental português principalmente devido a seu papel de empório comercial, sustentado por uma vasta porção do território do interior que produzia variados artigos para exportação. No século XVI, seu comércio continha raridades orientais escolhidas, inclusive cavalos, que eram as máquinas de guerra da época. Atraía mercadorias do leste e do oeste e a cada ano muitos navios carregados de riquezas ali aportavam. Apesar de ser inacessível às embarcações entre junho e agosto, cresceu como entreposto. Tavernier comparou a magnificência do porto de Goa com a dos de Constantinopla e Toulon.

[*] Bebida alcoólica típica do sudeste asiático, produzida a partir da seiva do coqueiro (N. do T.).

A existência de uma rede comercial já estabelecida representou uma vantagem singular para os colonizadores. Bastava aos portugueses simplesmente operar os mecanismos do comércio. No entanto, a principal debilidade era a natureza marítima e redistribuidora da empresa. Embora se possa argumentar que a ausência de apoio territorial era característica dos impérios europeus até meados do século XVIII, nessa altura os portugueses já haviam perdido uma parcela considerável de seu império. Em 1591, a quantidade e rentabilidade do comércio oriental já estavam reduzidas a um terço, e Oliveira Marques acrescenta que o período 1650-1660 presenciou o fim do império asiático[3]. Na última parte do século XVIII, as fronteiras do *Estado* não iam além de Goa, Damão e Diu. Mesmo assim, o *Estado* sobreviveu. Seu desempenho nas esferas gêmeas de navegação e comércio mostrou notável recuperação graças à interação entre Goa e a Bahia do século XVII ao XIX.

Os fatores geopolíticos eram o cordão umbilical entre Goa e a Bahia. Isso era visível na localização idêntica de ambas, respectivamente nas zonas tropicais norte e sul, além de condições climáticas semelhantes. Isso agradava aos soldados e missionários brasileiros que foram para Goa e serviram de catalizadores culturais[4]. Goa e a Bahia se tornaram mutuamente complementares em diversas esferas durante mais de dois séculos, como se explica nos capítulos subsequentes.

A Bahia

Sabia-se que o Brasil se localizava dentro da zona portuguesa de controle segundo o Tratado de Tordesilhas (1494). O desembarque de Pedro Álvares Cabral no litoral brasileiro em 22 de abril de 1500 simplesmente marcou a descoberta oficial. Embora os portugueses não tivessem encontrado no Brasil uma civilização sofisticada e nem tampouco controle político e legislação, durante três décadas não houve esforços importantes para colonizar o território. Apesar de sua imensa massa territorial, o Brasil não parecia conter mais do que pau-brasil e animais selvagens. A "selva fervente" não favorecia a penetração. O acesso ao interior era interrompido por corredeiras e quedas d'água. O complexo terreno das planícies alagadiças se mostrava hostil aos colonos. Todos os portos ao longo ao litoral eram seguros e neles qualquer navio, por maior

[3] A.H. de Oliveira Marques, *História de Portugal*, vol. I, pp. 461-466.

[4] Philomena Sequeira Antony, "Missionary Expansion: Cultural and Agricultural Contacts between Colonial Goa and Brazil", T.R. de Souza, org., *Discoveries*, *Missionary Expansion and Asian Cultures*, pp. 169.

que fosse, podia fundear. Isso fez com que os portugueses se limitassem ao cinturão litorâneo do Brasil.

Ao suceder ao pai, o rei João III resolveu dedicar atenção à colonização do Brasil. Em 1526 ele despachou um de seus comandantes a fim de policiar a costa brasileira. Foram fundadas fatorias em Pernambuco, Porto Seguro, Bahia e outros locais. Entre 1530 e 1535 o litoral do Brasil foi dividido em quinze partes quase iguais, cada qual com uma faixa costeira de cerca de 50 a 60 léguas, a ser governada por doze donatários, mais ou menos de acordo com linhas feudais[5]. A *Bahia de Todos os Santos* foi adjudicada a Francisco Pereira Coutinho.

A Bahia pouco se destacou sob a liderança desse donatário não muito competente, ao passo que Pernambuco progredia com Duarte Coelho, que se ocupou do assentamento de colonos e estimulou as plantações de açúcar. A Bahia recebeu uma injeção de nova vida com a decisão da Coroa de fazer dela o ponto focal do governo real. Em 1549, a Bahia foi reconstruída com apoio real. Das sete cidades do litoral brasileiro que serviam de portos, Salvador da Bahia de Todos os Santos era a mais antiga. Quando a Coroa decidiu terminar o sistema de capitanias a fim de retomar a autoridade real, a Bahia foi escolhida para sede do governo.

Os motivos dessa escolha são aparentes. Dentre os muitos ancoradouros ao longo dos quase 7.500 quilômetros do litoral brasileiro, a Bahia estava localizada no ponto mediano, com a vida comercial concentrada no cais. Possuía uma magnífica enseada natural e um interior repleto de recursos[6]. Era também uma cidade cheia de vida, com alimentos e água fresca abundantes e clima agradável. A costa acidentada tinha diversas reentrâncias, ou braços de mar, que proporcionavam segurança aos navios em suas muitas angras. A vasta baía, com quase quinze quilômetros de largura, era capaz de abrigar quinze naus[7]. Observe-se que o que merece atenção não é a "negligência" em relação ao Brasil e sim a tenacidade com que Portugal o conservou. A potencialidade do Brasil era desconhecida naquele momento e os esforços coloniais se dirigiam em grande parte para a Índia. Frédéric Mauro considera a decisão da Coroa de reafirmar o poder real mediante o estabelecimento de um governo na Bahia, encabeçado por um Governador, como um esforço para compensar o declínio do comércio oriental de especiarias por meio

[5] Antonio da Silva Rego, *Portuguese Colonization in the 16th Century: A Study of the Royal Ordinances*, pp. 68-70.; Leslie Bethel, ed., *CHLA*, I, pp. 261-263.

[6] AHU: *Baía*, nos. 5005-5007 c.a.; *CHLA*, I, p. 267.

[7] Pero de Magalhães Gandavo, *Tratado da terra do Brasil e História da província de Santa Cruz*, p. 29.

do açúcar brasileiro[8]. Dali em diante a Bahia foi a capital do Brasil até ser substituída, em 1763, pelo Rio de Janeiro, onde se localizavam as terras mais férteis.

Os dados estatísticos sobre a história da capital no início do período colonial são escassos. As descrições disponíveis mostram que a Bahia era a mais populosa dentre as capitanias brasileiras, seguida por Pernambuco e Rio de Janeiro. Duas outras cidades, com os nomes de Salvador e Vila Velha, foram acrescentadas à Bahia, margeando o porto. Em 1570, a Bahia possuía dezoito engenhos de açúcar, de um total de 60 em todo o Brasil. A população branca era de 6.600 pessoas, ou 31,8% to total de 20.760 almas no Brasil. Na altura de 1585 o número de engenhos e a população branca dobraram[9]. Já em 1593 apenas Pernambuco exibia um produto bruto superior ao da Bahia, que era de 56.000.000 de réis, ou 27% do total[10]. A Bahia se destacou tanto na administração do comércio de longa distância quanto no êxito da empresa agrícola, que incluía o açúcar e o algodão.

A partir de 1570-1580 e durante o século seguinte o Brasil se tornou o maior produtor e exportador de açúcar do mundo[11]. Naquela altura, Portugal já havia desviado o foco para o comércio atlântico, em grande parte centrado em torno da Bahia, embora cada um dos portos principais exportasse mercadorias a Lisboa. Isso era específico para o Brasil por causa da extensão de seu litoral. Como foi dito anteriormente, a mudança do comércio para o Atlântico foi consequência do declínio da atividade comercial oriental de especiarias, baseado em Goa. Apesar das vicissitudes, o interesse metropolitano no comércio atlântico continuou até a independência do Brasil (1822), o período mais longo em toda a história colonial.

A indústria do açúcar estava centrada em torno das capitanias do nordeste e apenas marginalmente interessava o sul. O principal porto de exportação era a Bahia. Em breve essa atividade gerou a vinda de trabalho escravo da África. Na altura de 1640, Portugal saiu vitorioso tanto do episódio da ocupação holandesa em Pernambuco quanto do domínio espanhol. A fim de proteger os navios carregados de açúcar na viagem entre a Bahia e Lisboa, adotou-se pouco depois o sistema de frota. Sob escolta, as frotas zarpavam do Rio de Janeiro no fim de março, escalavam na Bahia em abril para incorporar os navios que transportavam o açúcar e prosseguiam para Lisboa. No século XVIII, no entanto, as frotas partiam

[8] H.B. Johnson, "The Portuguese Settlement of Brazil, 1500-1580", *CHLA* I, pp. 267-268.
[9] *CHLA* I, p. 285.
[10] Loc. cit.
[11] *CHLA* I, p. 457.

de cada um dos cinco portos principais do Recife, Bahia, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Pernambuco.

A época áurea da indústria açucareira não durou muito. Nos anos posteriores a 1650, os preços despencaram no mercado europeu. Na altura de 1680, a depressão parecia permanente, causando grande crise em Portugal e obrigando o país a recorrer a estratégias para resolver o problema. Os holandeses já haviam sobrepujado os portugueses no império oriental de especiarias. Sem oferecer escolha, essa situação levou Lisboa aos braços da Bahia, capital do segundo império. A solução encontrada pela metrópole para enfrentar a difícil conjuntura foi a diversificação da agricultura no Brasil, com ênfase no algodão, de par com um novo império de especiarias segundo o modelo oriental. Dessa forma, o declínio do comércio de açúcar da Bahia e a perda da mesma atividade no leste impeliram Lisboa a uma nova experimentação agrícola no Brasil.

O plano visava introduzir no Brasil variedades mais finas de especiarias asiáticas em um esforço para tornar natural seu cultivo e manter a supremacia portuguesa no mercado europeu de espécies. Goa foi a mediadora no fornecimento de plantas e conhecimento técnico para a Bahia e esta foi o agente redistribuidor no Brasil. O projeto de transplante de especiarias foi lançado em 1680.

A segunda medida levou ao descobrimento de ouro. A mineração aurífera em Minas Gerais por volta de 1695, aliada à descoberta de diamantes na Bahia, Mato Grosso e Goiás, inaugurou uma nova era na economia colonial brasileira[12]. As exportações brasileiras de ouro quintuplicaram entre 1700 e 1720, atingindo o ápice na década de 1730. Sendo o porto mais adequado a uma escala na rota comercial Lisboa--África e Lisboa-Goa, a Bahia novamente se viu envolvida em febril atividade comercial, tanto legal quanto de contrabando. A ordem real de 4 de fevereiro de 1694, que permitiu aos barcos em trânsito da Índia para Lisboa escalar na Bahia, revigorou o comércio goense em decadência. Constituiu também um reconhecimento formal do *status* da Bahia, que tinha capacidade de fornecer diversas facilidades aos navios provenientes da Índia e fomentar o comércio. A exclamação espontânea de D. Manuel I em 1500, quando lhe foi dada a notícia da descoberta do Brasil, dando ênfase ao valor estratégico da Bahia como porto intermediário para as frotas que seguiam para a Índia, finalmente se traduzia em realidade.

[12] Para dados estatísticos sobre exportação de ouro em meados do século XVIII, ver Roberto C. Simonsen, *História Econômica do Brasil*, p. 194.

Na altura de meados do século XVIII o brilho do ciclo do ouro começou a apagar-se. De uma média de 8.779 quilos por ano entre 1775-1779, a produção de ouro gradualmente reduziu-se a 4.399 quilos entre 1795 a 1799[13]. O declínio do setor mineiro e a tendência negativa do mercado de açúcar e tabaco na Europa levaram Portugal a voltar-se novamente para Goa. A fim de sustentar a economia brasileira, o fumo foi introduzido na economia goense em 1775 por meio do comércio direto[14]. Portugal continuava a depender da agricultura brasileira mesmo depois de decorridos dois séculos da decisão inicial naquela direção. O Brasil permaneceu como vaca leiteira de Portugal até o fim. José Jobson de A. Arruda mostrou em sua elaborada análise estatística o papel preponderante do Brasil para o equilíbrio das contas de Portugal nos anos de 1796 a 1811[15]. Os números na tabela a seguir mostram que o Brasil era ainda a figura predominante no comércio de Lisboa em comparação com todas as demais colônias juntas.

O tabaco e o açúcar dominavam o comércio baseado na Bahia em direção a Lisboa. Goa recebia principalmente fumo e ouro em barras (tanto diretamente da Bahia quanto indiretamente via Lisboa), enquanto que o carregamento de volta procedente de Goa era constituído principalmente de têxteis. As complexidades políticas na Europa, aliadas ao contrabando, prejudicaram a vitalidade do nexo comercial Goa-Bahia na altura de 1807[16]. A libertação do Brasil das garras de Portugal rompeu os elos comerciais entre Goa e a Bahia, ou entre o *Estado da India* e o Estado do Brasil.

Em seu papel de base comercial do primeiro e do segundo impérios, Goa e a Bahia também tiveram de suportar o impacto das rivalidades entre as potências europeias. Três das potências imperiais da Europa ocidental se dedicaram a perfurar o tecido do império português na Ásia e na América. A política portuguesa inicial de resistência militar sem concessões foi mais tarde substituída pela dependência diplomática para com a Inglaterra. No longo prazo, Portugal sofreu grandes perdas em todos os sentidos. Uma revista dessas rivalidades coloniais é essencial como introdução ao presente exercício porque Portugal não funcionava como império isolado em um vácuo político. Suas políticas em relação às colônias foram em grande parte moldadas pela situação no interior da Europa.

[13] Joaquim Verissimo Serrão, *História de Portugal 1750-1807*, vol. VI, p. 384.
[14] José Jobson de Andrade Arruda, *O Brasil no Commercio Colonial*, pp. 175-247.
[15] Alden Dauril, "Late colonial Brazil: 1750-1808". *CHLA*, II, p. 652; Arruda, *op. cit.*, p. 191.
[16] Frédéric Mauro, *op. cit.*, *CHLA*, I, pp. 506-507; Alden Dauril, *op. cit.*, p. 652.

Tabela 1.1 – Participação do Brasil no comércio com Lisboa: 1796-1807

Ano	Brasil – percentagem	Outros países
1796	92,70%	7,30%
1797	88,40%	11,60%
1798	85,90%	14,10%
1799	77,20%	22,80%
1800	69,70%	30,30%
1801	81,30%	18,70%
1802	79,40%	20,60%
1803	78,00%	22,00%
1804	76,30%	23,70%
1805	77,60%	22,40%
1806	74,40%	25,60%
1807	67,20%	32,80%
Média	78,48%	21,60%

Fonte: Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, vol. I, p. 397.

Goa e a Bahia na rede das rivalidades luso-europeias

O conflito luso-francês

Os franceses foram os primeiros a enfrentar os portugueses no litoral do Atlântico, onde os direitos exclusivos de Portugal sobre o Brasil foram contestados. As reivindicações portuguesas em relação a esses direitos se baseavam em bulas papais e no Tratado de Tordesilhas. O verdadeiro interesse dos comerciantes franceses que desafiaram Portugal era a madeira do pau-brasil. Essa situação obrigou Portugal a escorar seus direitos por meio da colonização efetiva do litoral brasileiro, cujos numerosos portos poderiam converter-se em desvantagem, mais do que em riqueza. Portugal reagiu policiando a costa brasileira e em seguida por meio da colonização.

A divisão do Brasil em quinze capitanias governadas por doze donatários fez a linha de defesa portuguesa passar do mar para a terra[17]. Para esse fim, dois tipos de elementos foram introduzidos no Brasil. Pelo decreto de 31 de maio de 1535, os condenados foram levados às novas terras. Os comentários de que um número elevado de gente indesejável constituiria um fator irritante, mais do que uma ajuda, foram ignorados. Além disso, os brasileiros eram considerados maus trabalhadores. Quase desde o início do século XVI foram trazidos escravos africanos. A quantidade destes últimos multiplicou-se extraordinariamente com a introdução da indústria do açúcar[18].

Dessa forma, a pressão francesa não apenas provocou a necessidade da colonização do Brasil, mas deu uma coloração original à tradição colonial. O sistema de capitanias, cuja organização era pouco rígida, continuou até mesmo depois do estabelecimento em 1549 do controle centralizado sob um Governador-Geral. Embora os franceses não tivessem deixado de lado a ideia de uma colônia no Brasil e continuassem e aparecer em portos brasileiros para comerciar ilegalmente, não mais contestaram o controle português sobre o Brasil a não ser quando Napoleão Bonaparte retomou as hostilidades contra Portugal. Mais adiante tratarei desse assunto.

O conflito luso-holandês

O maior desafio à sobrevivência de Portugal no ultramar veio da Holanda. A prolongada agressão holandesa pôs duramente à prova o já enfraquecido império oriental luso. Os holandeses atacaram uma a uma as colônias dos portugueses até que as perdas destes últimos chegaram a proporções assustadoras e deixaram fracionado o antigo império glorioso.

As hostilidades entre a Holanda e Portugal foram peculiares por diversos motivos. Portugueses e holandeses eram sócios íntimos na empresa comercial, porém mesmo assim se enredaram em uma longa e ácida confrontação que se espalhou pelos três continentes da América, África e Ásia, onde ficavam as possessões portuguesas. Afirma-se que o conflito luso-batavo foi deflagrado pela união de Portugal com a Coroa de Castela (1580), que transformou os inimigos da Espanha em inimigos de

[17] Temia-se na época que o sistema de capitanias provocaria o retorno do feudalismo e dividiria o Brasil em diversas unidades. No entanto, ao longo do tempo o Brasil permaneceu unido como um dos maiores países do mundo.

[18] Antonio da Silva Rego, *op. cit.*, pp. 68-75.

Portugal[19]. No entanto, as possessões portuguesas foram alvo de maior número de ataques do que as espanholas. Isso indica o uso de pretexto políticos para legitimar outras disputas e preconceitos mais antigos. A atenção dos holandeses foi cedo despertada pela visão das atrações econômicas no Brasil, isto é, o açúcar, o pau-brasil e o algodão, por um lado, e a necessidade de têxteis e ausência de poderio naval[20], por outro. Era difícil resistir à tentação das especiarias orientais, altamente rendosas. O fechamento de Sevilha e Lisboa aos navios holandeses em 1585 levou-os à busca das fontes de espécies e outras mercadorias de luxo[21]. Dessa forma, tanto Goa quanto o Brasil se tornaram alvos de ataques da Holanda. À medida que se intensificavam as hostilidades, outras divergências se acentuaram e a aversão mútua se transformou em desprezo. Aos fatores econômicos se juntaram diferenças religiosas e sociológicas entre os portugueses e os holandeses[22].

A estratégia holandesa revelava a perspicácia da VOC, a companhia nacional de comércio. Tanto na Ásia quanto na América, foi planejada a conquista de regiões estratégicas a fim de expulsar os portugueses de sua posição de árbitros do comércio. Na Ásia, a busca do controle do comércio de têxteis do leste e oeste da Índia precedeu a conquista da região das especiarias. Os holandeses haviam compreendido que as mercadorias indianas eram essenciais para a compra das especiarias. A intenção era expulsar os portugueses de toda a costa indiana[23].

É importante assinalar que os holandeses combinaram astuciosamente a conquista do nordeste do Brasil com a de Angola. Perceberam o papel dos negros nas plantações de cana do Brasil. Os brasileiros compreenderam que expulsar os holandeses de Angola era tão importante quanto tirá-los do Brasil. Embora os holandeses tivessem podido manter o domínio do nordeste brasileiro para obter vantagem militar, compreendendo que o Brasil não seria economicamente viável sem os escravos africanos, capitularam no Brasil ao perder Angola[24]. Por outro lado, o fracasso dos portugueses na preservação da região das especiarias, que era o principal sustentáculo do comércio oriental, representou um duro golpe para o *Estado da India*.

---

[19] *The Dutch in Malabar*, *Dutch Records*, no. 13, p. 7. (Daqui em diante, *The Dutch in Malabar*). O conflito luso-holandês (1580-1669) é com justiça considerado por Boxer como a primeira Guerra Mundial. C.R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire*, p. 106.

[20] Scammell, *The World Encompassed*, p. 386.

[21] *The Dutch in Malabar*, p. 5.

[22] C. R. Boxer, "Portuguese and Dutch Colonial Rivalry, 1641-1661", *Studia*, nº. 2, julho de 1958, pp. 7-12.

[23] *The Dutch in Malabar*, pp. 6-8.

[24] Livermore, org. *Portugal and Brazil*, p. 290.

Na Ásia, a Holanda levava vantagem sobre Portugal em diversos aspectos. A longa ausência de verdadeira competição havia afrouxado a organização portuguesa em geral e a taxa de perda de navios era assustadoramente elevada; Portugal não conseguia substituir as naus ou os marujos no mesmo ritmo; os territórios muito dispersos não podiam ser defendidos com eficácia quando a própria metrópole se debatia com a escassez de mão de obra. O domínio espanhol sobre os assuntos de Lisboa sempre constituiu desvantagem para os portugueses e os funcionários do império tampouco se mostravam zelosos no cumprimento de seus deveres. Todos esses fatores solapavam qualquer solução para os problemas enfrentados pelo império, ou melhor, ameaçavam sua própria sobrevivência.

Os holandeses planejaram também atacar os portugueses simultaneamente na Índia e no Brasil. Conheciam o potencial do Brasil porque Portugal fretava navios da Holanda para o comércio com a colônia sul-americana. A Companhia Comercial Holandesa das Índias Ocidentais, formada em 1624, pretendia conquistar parte do Brasil. Em 8 de maio daquele ano, vinte e seis navios holandeses e 3.300 homens ocuparam a costa da Bahia. Dois dias depois, a capital do Brasil se encontrava firmemente em mãos holandesas. Em março de 1625, uma armada conjunta de Portugal e Espanha com cinquenta navios e 12.500 soldados retomou a Bahia.

Enquanto isso, o comércio português sofrera considerável prejuízo. Entre 1625 e 1626, os holandeses capturaram vinte e seis navios, cada qual carregado com 300 a 700 barris de açúcar[25]. Antes que os portugueses pudessem respirar aliviados com a recuperação da Bahia, Pernambuco foi invadido em 1630. Os holandeses permaneceram no território durante os vinte e quatro anos seguintes. O Atlântico estava infestado por barcos holandeses, o que tornava arriscada a viagem entre o Brasil e Lisboa. Isso causou graves perdas comerciais aos portugueses. Além disso, Lisboa se viu obrigada a concentrar as forças navais disponíveis ao largo da costa do Brasil, a fim de proteger o comércio com a colônia[26].

Na Índia, foi lançado um ataque conjunto anglo-holandês contra a ilha de Bombaim, causando grandes prejuízos. A atenção dos portugueses estava demasiadamente dividida para permitir-lhes concentrar-se em cada problema separadamente. Enquanto isso, Surat, Dabhol, Quilon e até

[25] A. F. Dutra, "Matias de Albuquerque and the defense of Northeast Brazil", *Studia*, 36, p. 140.

[26] No mesmo ano os portugueses também aboliram a liberdade de comércio de seus súditos e estrangeiros amigos ao introduzir a companhia monopolista. Scammell, *The First Imperial Age*, pp. 93-94. C.R. Boxer, *The Dutch in Brazil*, pp. 204-258.

mesmo Macau suportavam fogo cerrado de parte da VOC. Com cada vez menos navios, Portugal não podia de forma alguma igualar-se à Holanda.

Entre 1635 e 1636, os portugueses perderam mais de quatro mil homens e somente quinhentos vieram de Lisboa para substituí-los[27]. Nessa altura foram recebidas notícias de que Galle e diversos outros locais haviam sido arrancados a Portugal pelos holandeses. Málaca, chave do comércio oriental de especiarias caiu em mãos batavas em 1641. Pouco antes, os holandeses haviam usurpado o monopólio do comércio com o Japão[28]. Os ataques holandeses terminaram por acarretar desastre para a população e a economia de Goa[29]. Durante esse período, o desesperado estado de coisas no *Estado da India* foi objeto de frequentes relatos dos funcionários de Goa[30].

Os holandeses não tiveram muito êxito em sua missão no Brasil. A crescente atividade guerrilheira no território ocupado pela Holanda trouxera danos às plantações da cana-de-açúcar. Os holandeses perceberam que para colher o fruto de seus esforços teriam de expandir e cultivar em paz as plantações em Pernambuco. O ataque contra a Bahia em maio de 1638 tinha em mente esse objetivo. O malogro da tentativa levou os holandeses a procurar negociar a paz, com a intenção de capturar a Bahia. Enquanto isso, ocuparam Sergipe d'El Rei e o Maranhão, em 1641. Quando foi anunciada uma trégua, em 1642, os portugueses já haviam retirado suas forças de Pernambuco, permitindo aos holandeses cultivar em paz suas plantações de cana. Com pouco ou nenhum auxílio da metrópole, os brasileiros conseguiram expulsá-los de Pernambuco. Recife, a último ponto ocupado pelos batavos, foi retomado em janeiro de 1654[31].

Os holandeses retaliaram reacendendo a guerra contra os portugueses no Ceilão[32]. Tinham perfeita consciência da importância daquela região de canela para o rei de Portugal[33]. A longa guerra (1638-1658) terminou quando os portugueses se retiraram da liça em Jaffna e Manar, marcando sua expulsão do Ceilão[34].

Os batavos voltaram-se então para a costa de Malabar, com os olhos postos na pimenta. Quilon foi conquistada em 1661, Cochin caiu

---

[27] C. R. Boxer, "Portuguese and Dutch Colonial Rivalry", *op. cit*, pp. 13.

[28] C. R. Boxer, *Fidalgos in the Far East*, pp. 4-8, 15-16; T. R. de Souza, *Medieval Goa*, p. 24; *Pissurlencar*, *ACE*, II, pp. 204-207.

[29] C. R. Boxer, Reflexos da Guerra Pernambucana na Índia Oriental, 1645-1655", p. 8; Holden Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient*, p. 53; Winius and Vink, *The Merchant Warrior Pacified*, p. 30.

[30] HAL, 49-X-28, fl. 363v.; AHU, *Baía*, nº. 758 c.a.

[31] J. Pereira de Vasconcelos, *Descobrimento e Colonização do Brasil*, p. 250.

[32] Haviam chegado inicialmente a essa ilha em 1610. *The Dutch in Malabar*, p. 7.

[33] Acredita-se que o rei de Portugal tenha afirmado que preferia perder a Índia inteira a arriscar a perda do Ceilão. Winius e Vink, *op. cit.*, pp. 28-29.

[34] *The Dutch in Malabar*, p. 7-8. Winius, *The Fatal History of Ceylon*, pp. x-xi.

em 7 de janeiro de 1663, e Cannanore, derradeiro baluarte do litoral, capitulou a Hustaert em 13 de fevereiro. Do ponto de vista comercial, Cochin era mais vital ao *Estado da India* do que a própria Goa[35]. A hegemonia portuguesa em Malabar, principalmente, e o comércio de especiarias em geral, tornou-se dali em diante assunto encerrado[36]. A VOC mostrara ser a mais competente das duas rivais. Na altura da volta do século, ela já possuía nove assentamentos na costa malabar. O Tratado da Haia, de 1661, marcou oficialmente o fim das hostilidades luso-holandesas e concedeu a estes últimos a mesmas prerrogativas comerciais outorgadas aos ingleses[37].

Os efeitos desse prolongado conflito foram desastrosos para os portugueses, tanto econômica quanto militarmente. A perda dos pontos de escoamento da pimenta e da canela acarretou a perda do monopólio do comércio de especiarias que durante cento e cinquenta anos dera alento ao comércio com a Ásia[38]. O padre Antonio Vieira e outras vozes protestaram afirmando que o rei entregara a joia mais preciosa de sua coroa em Málaca, Ceilão e Malabar[39]. O soberano chegara à compreensão da amarga realidade de que seu magnífico primeiro império entrara no ocaso da exaustão.

A prolongada disputa também exaurira os recursos financeiros e humanos do *Estado da India*. A debilidade do sistema defensivo português, com uma marinha obsoleta, uma força militar enfraquecida e uma estrutura comercial vulnerável à pressão tornou-se clara diante da superioridade holandesa. Lisboa percebera sua incapacidade de defender os múltiplos interesses de um império vasto e disperso. Portanto, o interesse metropolitano começou a afastar-se de Goa e a focalizar a Bahia. Esta se tornou a nova fonte de riqueza e poder para o império.

A prova disso foram os resultados do conflito luso-holandês no Brasil, onde Portugal vencera a disputa com a Companhia das Índias Ocidentais. Os brasileiros lutaram por sua terra e a salvaram das investidas holandesas. Pearson afirma que em 1638 quarenta e um navios e 5.000

[35] *The Dutch in Malabar*, pp. 14-15, 34, 105. Falando da grandeza comercial de Cochin, James Forbes (1766-1784) observou que era lugar de muito intercâmbio e apresentava forte contraste com Goa. Cerca de novecentos portugueses morreram apenas na defesa de Cochin. Entre esses se incluem duzentos sacerdotres ou estudantes. Winius e Vink, *op. cit.*, p. 36.

[36] *The Dutch in Malabar*, p. 103.

[37] Frédéric Mauro, *Portugal*, *o Brasil e o Atlântico*, *1570-1670*, vol. II. P.221. Kail, *The Dutch in India*, p. 181. Para uma lista das possessões holandesas no oriente em 1650 e 1725, ver *The Dutch in Malabar*, pp. 3-4.

[38] A importância da pimenta no intercâmbio marítimo baseado em Goa está comentada em um capítulo subsequente. Quanto à perda do comércio de canela, deve-se dizer que os holandeses tornaram quase impossível aos portugueses comprar a canela de qualidade superior do Ceilão, por meio de um aumento arbitrário do preço. Em consequência, tanto portugueses quanto ingleses foram obrigados a depender da canela de qualidade inferior de Malabar, inclusive para o comércio com a Europa. Os portugueses a chamavam "canela do mato". Registros ingleses se referem a árvores de canela arancadas pelos holandeses em Cochin. Sinnapah Arrasaratnam, *Dutch Power in Ceylon*, p. 191.

[39] C.R. Boxer, "Portuguese and Dutch Colonial Rivalry", p. 41.

homens se aprestavam em Portugal para socorrer o Brasil; entre 1636 e 1639 apenas algumas naus e 500 soldados estavam disponíveis para a defesa da Índia. Portugal tinha mais recursos para tratar do Brasil em comparação com os poucos que se dispunha a dedicar à Índia[40]. Os brasileiros haviam demonstrado sua decisão de permanecer unidos a Portugal, o qual também preferira apostar no mais valioso Brasil. Assim, quando Portugal perdeu suas ricas possessões orientais o interesse pelo Brasil aumentou. Nessa situação Portugal planejou compensar as perdas no império oriental de especiarias tratando de um novo império semelhante no Brasil. O plano de ação e os resultados estão descritos em um capítulo posterior.

O ritmo da economia brasileira flutuou violentamente segundo os choques decorrentes dos ataques holandeses, conforme observou o Professor Boxer[41]. O açúcar, que era a base da riqueza e poder do Brasil e de Portugal na ocasião, foi diretamente afetado. Por exemplo, as incursões holandesas na década de 1620 perturbaram o fornecimento de açúcar à Europa, provocando o aumento dos preços. Quando os holandeses ocuparam Pernambuco (1630) os preços declinaram. A redução provocou revolta do povo contra os invasores em 1645. Durante a rebelião (1645-1654), um terço dos engenhos de açúcar ficou ocioso e a produção caiu de 60 mil caixas anuais para aproximadamente 25 mil[42]. Depois de tomarem conhecimento da capacidade técnica e organizativa da produção açucareira com os brasileiros, os holandeses introduziram o cultivo no Caribe tão logo foram expulsos de Pernambuco. Isso causou nova baixa dos preços do produto no mercado europeu e provocou uma recessão no Brasil, o que estimulou o cultivo do fumo.

As vicissitudes do tabaco também estavam ligadas de outra forma ao conflito luso-holandês. A conquista de São Jorge de Mina pelos batavos em 1637 prejudicou o fornecimento de escravos ao Brasil[43], com impacto negativo na economia açucareira. Por isso tornou-se necessária a passagem para o cultivo de tabaco, que exigia menos mão de obra. Além disso, os holandeses somente permitiam a entrada de tabaco brasileiro nos portos da costa da Mina, o que revigorou ainda mais o cultivo e o comércio do

[40] Denominando-se *Inconfidentes*, os patriotas pernambucanos adotaram o grito de guerra "Deus e Liberdade". A revolta se iniciou em 13 de junho de 1645, no Cabo Opojuca e em Moribecca. Os brasileiros sacrificaram muitas vidas em prol da independência. A. Duarte de Almeida, *História do Brasil*, p. 92; M.N. Pearson, *The New Cambridge History of India*, *The Portuguese in India*, I, pp. 136-137.

[41] Diz-se que os holandeses muito perturbaram o comércio do Brasil durante a ocupação de Pernambuco. Bloquearam o porto do Recife e interceptavam as caravelas carregadas que se dirigiam a Portugal. Capturaram 249 presas da navegação portuguesa nos anos de 1647 e 1648. C. R. Boxer, "English Shipping in the Brazil Trade", *The Mariners Mirror*, vol. 37, p. 202.

[42] *CHLA*, II, pp. 450-451.

[43] *CHLA*, p. 457. Portugal procurou salvar a situação permitindo o comércio direto entre o Brasil e a África sem qualquer benefício para si.

fumo. Deve-se observar que os portugueses introduziram tabaco brasileiro em Goa, via Lisboa, a partir de 1675. Isso teve a vantagem de estimular o cultivo de fumo no Brasil e ao mesmo tempo injetou nova vida na Índia em uma época em que seu comércio se encontrava em baixa.

O fim da ameaça holandesa também levou a Coroa a liberalizar o comércio no império. Por uma lei de 9 de novembro de 1672 foi concedida a todos os súditos a liberdade de comerciar com todas as partes do império. Isso foi favorável ao aumento do nexo comercial Goa-Brasil no setor privado, embora houvesse ainda outros obstáculos a serem removidos[44]. Outro impacto do fim das hostilidades luso-holandesas sobre as relações Goa-Brasil foi a confirmação da facilidade de escala concedida aos navios portugueses provenientes da Índia em direção a Lisboa, em dezembro de 1692[45]. Esses impactos desses acontecimentos serão tratados posteriormente.

O conflito anglo-português

Assim como os holandeses, os ingleses viam com cobiça o lucrativo comércio marítimo entre o oriente e o ocidente. Insatisfeitos por depender de Lisboa para o fornecimento de especiarias orientais, buscaram acesso direto às fontes de produção. Utilizaram o tato diplomático para arrancar aos portugueses todas as concessões que pretendiam e minimizaram o uso da força. O êxito inglês dependia principalmente da exploração das necessidades de Portugal. Em tempos de crise, Portugal se voltava para a Inglaterra a fim de obter ajuda contra inimigos que ameaçavam sua independência[46]. A Inglaterra capitalizou em todas as ocasiões desse gênero até conseguir a supremacia no espaço português de comércio. No início do século XIX, Portugal pagou elevado preço pela proteção e apoio ingleses quando os portos brasileiros foram abertos ao comércio com a Inglaterra. Procura-se explicar aqui o motivo pelo qual os portugueses se viram obrigados a pagar pela amizade inglesa e como isso os levou à beira do abismo.

As relações anglo-portuguesas vinham desde a presença do primeiro britânico na Índia, Thomas Steve, S. J., por volta de 1579. Suas cartas ao pai revelaram os encantos do oriente para os ingleses[47], atiçando

[44] HAG: *MR*, 37, fl. 194.
[45] HAG: *MR*, 58, fl. 39. Esparteiro, *TSM*, I, pt. II, p. 123. Além de outros fatores, acreditava-se que os navios da rota da Índia carregados poderiam aportar na Bahia sem correr o risco de serem capturados pelos holandeses.
[46] T. R. de Souza, *op. cit.*, p. 20.
[47] Joseph Wicki S.J., (org.), *DI*, vol. XI, (1577-1580), pp. 682-690, contém a carta de Thomas Stevens S.J. a seu pai.

o desejo de buscar aquelas riquezas. As viagens de Drake e Cavendish deram poderoso ímpeto à consecução desse objetivo. O êxito da viagem do capitão James Lancaster (1591-1594) revelou o declínio do poderio português no oriente[48]. Mais significativo foi o ataque e saqueio do porto de Recife, em Pernambuco, em abril de 1595. No rico botim ali obtido havia especiarias e tecidos de algodão vindos do oriente, além de açúcar e pau-brasil. O Recife indicou o caminho da quantidade de riquezas existentes na Índia portuguesa e no Brasil[49]. A fundação da Companhia Inglesa das Índias Orientais em 1600, com a bênção da rainha Elisabeth, representou a coroação dos esforços de parte dos comerciantes ingleses para penetrar no comércio com o leste[50].

Uma vez chegados à Índia, os ingleses trataram de estabelecer cabeças de ponte em diversos centros comerciais. Junto com o Xá Abbas, da Pérsia, organizaram um ataque a Hormuz em 1622 e expulsaram os portugueses daquela importante base de trocas[51]. O porto de Goa sofreu um bloqueio em 1623; Macau foi atacada antes que fosse possível enviar socorros; Surat foi também bloqueada em janeiro de 1625, ao que se seguiu um ataque a Bombaim. Os portugueses, que vinham sendo acossados pelos holandeses, precisavam concentrar suas forças para resistir e por isso voltaram-se para os britânicos a fim de obter auxílio. O Acordo de Goa, nome pelo qual ficou conhecido o ajuste, foi assinado em 20 de janeiro de 1635[52]. Os portugueses foram os beneficiários imediatos, na medida em que a trégua os ajudou a sobrepujar a crise criada pelos holandeses. Os ingleses colheram os lucros de longo prazo ao estender a rede comercial até Kanara e outras regiões.

Outro marco nas relações anglo-portuguesas na Índia foi o tratado político e matrimonial de 1662. A incapacidade portuguesa de tratar dos holandeses de maneira eficaz os levou a uma estreita união com a Inglaterra, rematada com um laço nupcial. Os mercadores ingleses obtiveram privilégios comerciais nas possessões portuguesas na Índia em troca da promessa do rei da Inglaterra de ajudar a acabar com as disputas luso-holandesas ou auxiliar Portugal caso a Holanda se recusasse a negociar. A Coroa portuguesa cedeu o porto de Bombaim como parte do dote da Infanta Catarina, que se casaria com o príncipe Charles da

[48] Lancaster zarpou com três navios em 1591. Apenas um desses, o *Edward Bonaventure*, chegou ao oriente. Voltou com certa quantidade de pimenta e enfermos. Embora a empresa tenha sido um fracasso, foi no entanto a primeira vez em que um navio inglês penetrou até a península malaia sem encontrar obstáculos eficazes de parte dos portugueses. *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies*, com introdução e notas de sir William Poster, p. xi.

[49] Relatou-se que os artilheiros portugueses não ofereceram resistência eficaz no Recife. Esse era um incentivo a mais. Os navios ingleses disponíveis não podiam transportar todo o botim. Lancaster teve de fretar barcos holandeses para esse fim.

[50] Ver o teor da ata de fundação, de 1600, em F.C. Danvers, *The Portuguese in India*, pp. 109-112.

[51] Afzal Ahmad, *Indo-Portuguese Trade in the Seventeenth Century*, *1660-1663*, p. 62; Danvers, *op. cit*, 207-212.

[52] Pissurlencar, *ACE*, II, pp. 3-6.

Inglaterra. Os ganhos obtidos pelos ingleses em 1662 prosseguiram até a assinatura do tratado de Methuen em 1703. O balanço do comércio continuou desfavorável para Portugal. De 1662 a 1701, o ingresso anual de mercadorias inglesas em Portugal aumentou em 50%[53].

A cessão de Bombaim aos ingleses foi uma decisão catastrófica que redundou em um golpe quase fatal para o comércio português, ao colocar Goa sob a sombra de Bombaim. Esta última rapidamente cresceu e floresceu transformando-se em centro comercial que atraía mercadorias do interior setentrional e oriental. Muitos empreendedores indianos deixaram o comércio com Portugal e investiram seu capital em Bombaim[54], que se tornou também a base para a venda de tabaco, prejudicando as rendas do *Estado*. Grande parte desse tabaco era trazida de Lisboa ou do próprio Brasil pelos ingleses[55].

O comércio português muito sofreu devido ao progresso dos ingleses em Surat, Sind e Bengala. Os britânicos dominavam os mercados de tecidos de algodão e anil em Surat e de salitre e têxteis em Bengala[56]. A conquista de Bengala, em 1757 , lhes proporcionou o domínio de toda a região.

Desde o início do século XVI, a Inglaterra esteve ligada ao comércio com o Brasil. A constante penúria de navios levou Portugal a depender de seus vizinhos europeus para obtê-los. As naus inglesas eram fretadas tanto por comerciantes portugueses no Brasil quanto ingleses residentes em Portugal[57]. Os navios dedicados a esse tipo de comércio pagavam os impostos devidos nos portos portugueses e brasileiros. Nessa atividade, encaminhada via Lisboa, peças de linho e lã, lunetas, ferramentas e artigos semelhantes vindas da Inglaterra eram trocadas por açúcar, tabaco, peles e outras mercadorias provenientes do Brasil. Até a Restauração, em 1640, não houve grandes mudanças nessa relação.

Em 1640, Portugal se encontrava em posição muito débil. A ameaça espanhola prenunciava perigo para os portugueses quando estes se recusaram a reconhecer a separação. O comércio oriental praticamente desapareceu; a melhor parte do Brasil estava sob ocupação holandesa e Portugal não tinha meios de fazer-se valer. Lisboa estava pronta a fazer

[53] Frédéric Mauro, *op. cit.*, pp. 216-217. Danvers, *op. cit.*, pp. 329-334. A Coroa entregou Bombaim à Companhia das Índias Orientais por um mísero aluguel anual de dez libras esterlinas.

[54] T. R. de Souza, *op*, *cit.*, p. 23. Em Goa, a Inquisição espalhou o terror entre os que viram um refúgio seguro na vizinha Bombaim, com suas perspectivas promissoras de comércio. Além disso, a dependência das autoridades portuguesas em relação aos ingleses de Bombaim para o fornecimento de salitre, pimenta, etc., é frequentemente mencionada nos documentos portugueses. ANTT, *Junta do Tabaco*, maço 105.

[55] Virginia Rau, *op. cit.*, I, p. 253.

[56] Aparecem repetidas referências a isso nos Registros de Monções, como se verá em capítulos seguintes.

[57] C.R. Boxer, "English Shipping in the Brazil Trade", *passim*. Isso era verdade também em relação aos holandeses. Sem a cooperação dos comerciantes e financistas holandeses, Portugal teria tido dificuldade em obter sucesso na empresa do açúcar.

as pazes com a Holanda mesmo ao custo de dividir o Brasil. No entanto, atrasos propositais na ratificação do tratado até que as conquistas militares holandesas fora da Europa estivessem consolidadas não permitiram a Portugal outra opção a não ser ligar seu destino ao de uma grande potência, como a Inglaterra. Levando em consideração seu isolamento político, é fácil compreender que Portugal estivesse pronto a abrir mão de uma parte de sua soberania em troca da sobrevivência. Tratados assinados com a Inglaterra sucessivamente em 1642, 1654 e 1661 produziram uma aliança que deixaria impacto permanente sobre a vida econômica e política de Portugal e do Brasil durante os dois séculos seguintes[58].

O espírito dos vários tratados assinados entre a Inglaterra e Portugal durante os anos seguintes à Restauração era sempre o mesmo: Portugal fazia concessões econômicas em troca de garantias políticas dadas pela Inglaterra. O tratado de 1642, por exemplo, permitia o uso de navios ingleses para comércio e navegação. Embora os comerciantes ingleses se queixassem de serem obrigados a pagar elevados impostos de importação e exportação em diversos portos, o ímpeto com que se dedicavam ao comércio com o Brasil indica que em fim de contas obtinham lucros. Em 1661, Portugal cedeu Bombaim e outorgou o privilégio de manutenção de quatro famílias de comerciantes residentes em cada um dos principais centros do Brasil e da Índia[59]. A Inglaterra lançava assim os alicerces de sua posição privilegiada nos domínios portugueses de ultramar[60].

Apesar da crescente influência inglesa sobre o governo português, os ganhos lusitanos foram significativos, levando em conta a situação em que se encontrava o país. A proteção proporcionada pelos navios ingleses, robustos e bem armados, durante o bloqueio holandês em Recife foi de grande valia para Portugal. A Inglaterra concordou em manter uma esquadra ao largo da costa portuguesa para a proteção das frotas provenientes do Brasil e de outros barcos comerciais portugueses. O resultado líquido dessas garantias foi que Portugal conseguiu manter a posse de sua colônia mais lucrativa, o Brasil[61]. Note-se que essa colônia foi o esteio de Portugal durante o século XVIII e auxiliou consideravelmente a recuperação econômica da Índia portuguesa[62].

---

[58] Celso Furtado, *The Economic Growth of Brazil*, p. 34.

[59] Inclusive a Bahia, o Rio e o Recife no Brasil, assim como Goa, Cochin e Diu na Índia portuguesa. Os comerciantes portugueses não ficaram satisfeitos com essa concessão. Roberto Simonsen, *História Econômica do Brasil*, II, pp 177-180.

[60] Celso Furtado, *op. cit.*, p. 35. Sobre o aumento do preço da pimenta causado pelas compras inglesas do produto, ver ANTT, *Junta do Tabaco*, maço 105. Sobre as compras de salitre por meio dos ingleses em Bombaim, ANTT, *Junta do Tabaco*, maço 107.

[61] C. R. Boxer, *op. cit.*, pp. 197-230. Celso Furtado, *op. cit*.

[62] AHU: *Baía*, nº. 2430 c.a. As exportações de ouro e diamantes do Brasil na primeira metade do século XVIII e as de produtos agrícolas na segunda metade, especialmente no quartel final desse século, foram individualmente responsáveis pela prosperidade de Portugal. As exportações brasileiras representaram 85% do total, para Portugal. E 60% das exportações

Os problemas de Portugal, porém, não estavam resolvidos. O Brasil mergulhou em uma profunda crise econômica na segunda metade do século XVII. Com a entrada do açúcar caribenho no mercado europeu[63] e a consequente queda dos preços do produto, o Brasil se viu obrigado a pagar em dinheiro vivo as importações vindas da Inglaterra, o que causou escassez de divisas. A proibição de importar têxteis ingleses de lã durante vinte anos, a partir de 1684, constituiu nada mais do que um ajuste temporário.

O tratado de Methuen entre Portugal e a Inglaterra foi o marco importante seguinte no desenvolvimento econômico de Portugal e do Brasil. O tratado outorgou aos vinhos portugueses uma redução dos direitos pagos no mercado inglês. Em troca, Portugal levantou o embargo sobre importações de têxteis britânicos. Como Lisboa não podia pagar os caros tecidos importados com o parco produto dos direitos sobre o vinho exportado, ficou evidente a subordinação da economia luso-brasileira à da Inglaterra. O tratado impedia manufaturas no Brasil. Além disso, as importações vindas da Inglaterra eram financiadas com o ouro proveniente do Brasil[64]. A acumulação substancial de reservas em ouro permitiu à Inglaterra levar adiante com êxito a guerra contra Napoleão[65]. A dependência de Portugal em relação à Inglaterra para obter apoio político não fez senão aumentar. Por outro lado, a Inglaterra conquistara o reino do Brasil sem os inconvenientes do uso de força militar[66]. Portugal não estava em condições de resistir às invasões econômicas britânicas.

A estreita conexão entre a economia brasileira e a revolução industrial na Inglaterra é visível no fato de que 65% do algodão brasileiro era comprado pelos ingleses. O mercado brasileiro em expansão recebia maior quantidade de manufaturas inglesas do que portuguesas. O marquês de Pombal, ministro de Portugal entre 1750 e 1777, via claramente a dependência política de Portugal para com a Inglaterra e tratou vigorosamente de reduzi-la. Apesar de sua férrea vontade, não conseguiu realizar mudanças fundamentais naquela realidade. O marquês

portuguesas continham açúcar e algodão brasileiros. Em 1779, Martinho de Melo e Castro reconheceu que sem o Brasil, Portugal seria uma potência insignificante. Na volta do século Lisboa era o maior centro comercial do mundo, ao lado de Londres. Aguiar de Pinto, *A Abertura dos Portos do Brasil*, p. 27; *CHLA*, III, p. 161. O papel do Brasil na revitalização da economia da Índia portuguesa é examinado em um capítulo posterior.

63 Dentro de menos de dez anos após terem sido expulsos de Pernambuco, os holandeses já haviam desenvolvido uma economia açurareira de grandes dimensões no Caribe. A introdução desse açúcar no mercado europeu fez desabar o preço do produto, com efeito adverso sobre a economia brasileira, cuja principal fonte de receita era o açúcar.

64 As realizações de John Methuen foram reconhecidas e elogiadas por haver ele aberto os mercados estrangeiros para os produtos ingleses, enquanto grande parte dos rendimentos de Portugal eram transferidos para a Inglaterra em forma de ouro, estabilizando a economia inglesa. Para detalhes do comércio entre Portugal e a Inglaterra, ver H.E.S. Fisher, *The Portugal Trade: A Study of Anglo-Portuguese Commerce*, *1700-1770*, Londres, 1971.

65 Celso Furtado, *op. cit.*, *p. 92*

66 Celso Furtado, *op. cit.*, *p. 92.*

lamentou que até mesmo os negros que trabalhavam nas minas tinham de obter na Inglaterra os trapos que vestiam[67].

Os esforços de Portugal no último quarto do século para reordenar a política econômica renderam alguns frutos. Os têxteis manufaturados na Índia portuguesa e exportados de Goa para o reino receberam tratamento "mais favorecido"[68]. Enquanto isso, a Inglaterra desejava ardentemente substituir o obsoleto tratado de 1703. Os britânicos argumentavam que a Inglaterra era a principal compradora do algodão brasileiro e que Portugal deveria em troca abrir os portos do Brasil para seus produtos manufaturados[69]. Os acontecimentos políticos na Europa, com o Bloqueio Continental decretado por Napoleão, serviram diretamente aos interesses ingleses.

Lisboa era o ponto mais débil do Sistema Continental de Napoleão. A recusa de Portugal em fechar seus portos ao comércio com a Inglaterra levou à invasão do reino pelos franceses. A família real portuguesa fugiu para o Rio de Janeiro em 27 de novembro de 1807, escoltada por uma esquadra da marinha britânica. Três dias depois, em 30 de novembro, do mesmo ano, Lisboa foi ocupada pelo exército francês. Mais uma vez Portugal pediu que suas colônias fossem protegidas pelas armas inglesas. Consequentemente, o comandante Schuyler recebeu ordens de entrar em Goa com suas tropas[70]. A Inglaterra tinha certeza de obter grandes benefícios ao proporcionar essa proteção, apesar dos protestos de que seu principal objetivo era a segurança e prosperidade de todas as partes dos domínios de seu aliado mais antigo e fiel, isto é, Portugal. Mais uma vez os lusos foram os perdedores.

A mudança da corte para o Rio, sob proteção britânica, acarretou profundas transformações em todo o império português. Ocupada por tropas francesas, Lisboa deixou de ser o entreposto para o comércio com as colônias. Essa função passou ao Rio de Janeiro. O preço da proteção britânica foi a permissão de livre comércio em todo o império lusitano[71]. Os portos brasileiros foram abertos a todas as nações amigas. O tratado de Comércio e Navegação de 1810 outorgou uma série de privilégios à Inglaterra, inclusive direitos extraterritoriais e tarifas preferenciais.

---

[67] *Ibidem*.

[68] O Capítulo V trata dos decretos reais de 1783, 1789, 1797 e 1800. Para detalhes dos decretos, ver HAG:, *MR*, 164-A, fls. 152-154, 171-B, fl. 501; 181-B, fls. 578; *Provisões*, 8089, fls. 9-10.

[69] Rudolph Bauss, "A Legacy of British Free Trade Policies: the End of Trade and Commerce between India and Portuguese Empire, 1780-1830", *The Calcutta Historic Journal*, VI, no. 2. Janeiro-junho 1982, pp. 86-87.

[70] BNL: *CP*, cód. 633, fls. 178-182. Esse código contém uma carta de Minto, Governador Geral da Índia britânica ao conde de Sarzedas, Vice-rei da Índia portuguesa, datada de 25 de abril de 1808. Sobre as alegações de prejuízos causados durante a ocupação de Goa, ver HAG:, *MR*, 195-A, fls. 34-35v.

[71] HAG: *MR*, 189, fls. 32, 33, 29, 39v; 192-B, fls. 640-641v. José da Silva Lisboa, mais tarde visconde de Cairu (1756-1835), advogado e economista brasileiro, foi um dos principais defensores da abertura dos portos.

As importações vindas da Inglaterra seriam taxadas em 15% *ad valorem* em comparação com 24% para outros países e 16% para Portugal. A Inglaterra podia vender mercadorias em todo o império. Como os têxteis ingleses eram mais baratos do que os portugueses, os primeiros tomaram conta do mercado brasileiro inteiramente. O domínio inglês extinguiu o mercado secular de têxteis indianos, especialmente no Brasil. Goa foi também declarada porto franco pelo tratado de 18 de fevereiro de 1810. Quando Portugal retomou o controle sobre Goa em 1813, esta já se tornara parte da órbita econômica de Bombaim[72]. A situação não poderia ser pior para Portugal. O fator francês foi sua Nêmese.

Outra desvantagem do sistema liberalizado instituído por Portugal foi que se tratava de uma decisão puramente unilateral. A abertura recíproca dos mercados britânicos para produtos brasileiros não se materializaria[73]. O domínio inglês sobre o mundo colonial português se tornou um fato consumado.

Evidentemente os ingleses desejavam estabelecer uma cabeça de ponte permanente na mais rica colônia portuguesa, o Brasil. A tendência iniciada pelo tratado anglo-português de 1642 atingira o ápice. Goa e a Bahia eram meros peões no jogo colonial, objeto de troca e exploração a fim de servir aos planos imperiais mais amplos. Compulsões intraeuropeias obrigavam Portugal de tempos em tempos a adotar certas políticas em relação a suas colônias. Contra esse pano de fundo tomou forma o relacionamento entre Goa e a Bahia.

Os europeus e o comércio de contrabando para o Brasil

Já foi tratada acima a forma pela qual os portugueses se preocupavam com o jogo militar e diplomático das potências europeias que usavam suas possessões como moeda de troca, obtendo ganhos consideráveis. Após a descoberta de ouro em Minas Gerais em 1695, as potências europeias encontraram novas formas de lucro em detrimento de Portugal. O açúcar, o fumo e outras mercadorias que encontravam rendosos mercados na Europa constituíam atrações adicionais.

---

[72] HAG: *MR*, 191-B, fls. 1668, 1674; *RG*, 2153, fls. 191. Ernestina Carreira, "Moçambique, Goa e Macau durante as Guerras Napoleônicas 1801-1810", Artur Teodoro de Matos e Luis Filipe F. Reis Thomaz, orgs., *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sudeste e o Extremo Oriente*, pp. 227-229.

[73] Quando a corte se transferiu para o Rio, mediante uma ordem real datada de 1º de abril de 1808, as proibições de 1875 sobre as manufaturas no Brasil e domínios de ultramar foram revogadas. No entanto, o tratado de 1810 com a Inglaterra tornou a medida totalmente ineficaz. HG: *MR*, 189, fls. 11 e 12.

O fascínio exercido pelo ouro, a estrutura administrativa porosa, a natureza do porto da Bahia e a cobiça por elevados lucros se juntaram para tornar corriqueiro o contrabando. Navios estrangeiros, principalmente britânicos, franceses e espanhóis encontravam pretextos convenientes para ancorar na Bahia e trocar por ouro suas mercadorias, inclusive escravos. É difícil precisar o número exato de barcos que utilizaram o porto baiano sob um ou outro pretexto. Cerca de 176 navios estrangeiros figuram na lista apresentada no Apêndice 1.1, no período entre 1700 e 1805. A metade desses era de barcos ingleses. Dezesseis navios da Companhia Inglesa das Índias Ocidentais aportaram na Bahia durante os anos de 1756 a 1760. Entre 1783 e 1805, quarenta e sete barcos ingleses ali atracaram. Em 1797, nove deles fundearam na Bahia, ostensivamente para reparos e para carregar alimentos e água, mas relatórios oficiais afirmam que o verdadeiro objetivo era o comércio de contrabando. Em 1803, funcionários baianos foram presos por entregar-se a operações clandestinas com um navio inglês[74]. A permanência de diversos barcos estrangeiros no porto por vários meses durante o inverno europeu representava um verdadeiro desafio às autoridades baianas, que eram obrigadas a assumir a responsabilidade adicional de vigiar-lhes a carga. Tais ocasiões eram propícias para transações clandestinas. As ordens da Coroa para que todos os navios fossem inspecionados antes de zarpar tornaram-se inócuas. Entre 1709 e 1761, a Coroa exarou pelo menos duas dúzias de decretos proibindo a entrada de navios estrangeiros nos portos do Brasil exceto em circunstâncias extraordinárias[75]. Multas pesadas não surtiam efeito[76]; o comércio de contrabando continuou sem diminuição. Em 1772, um navio holandês com bandeira inglesa aportou na Bahia com um carregamento de escravos. Suspeitou-se de que estes seriam trocados por ouro[77]. A maioria dos barcos atracava na Bahia alegando a necessidade de urgentes reparos ou escassez de alimentos e água[78].

[74] Ver Apêndice 1.1 para uma lista dos navios estrangeiros que aportaram na Bahia. Em 1711, afirmou-se que até quatro vasos de guerra e quatro navios mercantes da *English East India Company* estiveram na Bahia. AHU: *Baía*, no. 23552 c.a. Pode-se verificar que a Bahia era continuamente assediada por barcos estrangeiros.

[75] AHU, *Baía*, nos. 5540, 23549-23552 c.a; cx. 142, doc. 12; HAG: *MR*, 121-A, fls. 72-73. As leis e ordens que proibiam navios estrangeiros nos portos brasileiros estão listados abaixo: *Alvará* de 9 de fevereiro de 1591; *Alvará* de 18 de março de 1605; Ordem de 24 de julho de 1609; Lei de 8 de fevereiro de 1711; Ordem de 27 de janeiro de 1712; Ordem de 7 de fevereiro de 1714;Ordem de 29 de julho de 1715; Ordem de 21 de janeiro de 1717; Ordem de 1 de fevereiro de 1717; Ordem de 8 de abril de 1718; Ordem de 14 de janeiro de 1719; Ordem de 16 de fevereiro de 1719; Ordem de 20 de fevereiro de 1719; Ordem de 16 de abril de 1719; Ordem de 12 de janeiro de 1724; Lei de 20 de março de 1736; Lei de 28 de maio de 1757; Ordem de 11 de julho de 1757; Cartas Reais de 19 de abril de 1761; 14 de abril de 1761. HAG: *MR*, 183-B, fls. 494-514.

[76] O episódio de prisão de funcionários baianos devido a esse tráfico ilícito com um navio inglês figura em AHU: *Baía*, no 5414 c.a.

[77] AHU: *Baía*, cx. 172, doc. 16.

[78] HAG: *MR*, 121-A, fls. 72-73.

Alguns permaneciam afastados da costa e mantinham contato com agentes em terra por meio de escaleres. O mau tempo ou tempestades em alto-mar eram pretextos convenientes para vários, enquanto outros fingiam incapacidade de pagar os reparos e colocavam à venda suas mercadorias[79].

Os navios estrangeiros usavam o porto da Bahia para vender sua carga tanto na viagem de ida quanto na de volta. A Bahia proporcionava um mercado para produtos europeus e asiáticos. Os barcos da Companhia Inglesa das Índias Orientais a caminho de Bombaim ou Bengala frequentemente atracavam nesse porto. Embarcavam fumo para vender na Índia[80], onde a crescente demanda desse produto prejudicava o comércio oficial português. Os baianos cúmplices dessas transações ilícitas eram igualmente culpados de colaborar com o florescimento do contrabando[81].

A vasta extensão do litoral brasileiro, que continha grande número de ancoradouros, a propensão tanto dos habitantes quanto dos funcionários a lucrar com transações furtivas e a intensidade da rivalidade entre as potências estrangeiras se juntavam para tornar ineficazes as medidas tomadas pela Coroa. Houve informações de que empresas eram formadas na Inglaterra especificamente para entregar-se a esse tipo de comércio[82].

O envolvimento de barcos estrangeiros em transações clandestinas na Bahia e outros portos era tema de grave preocupação para as autoridades em Lisboa porque o intercâmbio com o Brasil tinha grande importância para Portugal[83]. O contrabando prejudicava o comércio luso porque os vendedores daqueles produtos tinham a possibilidade de oferecê-los a preços mais baixos do que os dos similares vindos de Lisboa. Prejudicava o Tesouro porque os tributos devidos não eram pagos tanto quando os produtos eram desembarcados quanto ao serem carregadas mercadorias brasileiras[84]. Por esse motivo se afirma que a descoberta de ouro representou para o Brasil um retrocesso e não uma época áurea. Para a Inglaterra foi uma época áurea, devido à acumulação de reservas com o ouro do Brasil. Assim, também no aspecto comercial Portugal foi vítima e prejudicado.

---

79 AHU: *Baía*, nos. 18016, 19436 c.a.

80 O comércio inglês de tabaco trouxe um grave desafio para os portugueses, porque a rede britânica cobria as possessões lusitanas. HAG:*MR*,159-C, fls. 692-693. C. Pinto, *Trade and Finance in Portuguese India: A Study of English Country Trade*, *1770-1840*, p. 197.

81 Houve uma situação interessante relativa a Edward Fieldman, capitão do navio inglês Worcest, que assinou a fatura dos reparos em seu barco e acrescentou um comentário: "Foi uma extorsão, mas eles o chamam de costume". AHU: *Baía*, cx. 142, doc. 12. Talvez porque os funcionários baianos não compreendessem o comentário, o capitão não tenha sido responsabilizado.

82 *CHLA*, II, p. 593.

83 AHU: *Baía*, no. 2430 c.a.

84 AHU: *Baía*, nos. 19378, 22644 c.a.

Portugal e o Império

Este exercício ficaria incompleto sem algumas observações sobre a estrutura político-econômica do império. Ao descrever a organização portuguesa no século XVI, Frédéric Mauro[85] classificou-a como uma "monarquia agrária" porque a terra era o principal ativo em poder do rei. Era uma "monarquia marítima" porque o rei dependia do mar tanto para o comércio de cabotagem quanto para o de longo curso. Após as grandes descobertas, a economia portuguesa passou por grandes transformações. As ilhas do Atlântico, o Brasil e a costa ocidental da África trouxeram a Portugal novos pontos de comércio. Importações como ouro da Guiné, especiarias da Índia, pau-brasil e açúcar brasileiros ajudaram Portugal a colocar-se no mercado europeu.

O rei precisava criar uma estrutura econômica de onde pudesse administrar esses acontecimentos. Os direitos de monopólio sobre o comércio proporcionaram o surgimento do "rei comerciante". Mercadores privados portugueses e estrangeiros obtinham licença para comerciar e o rei se contentava em expandir e supervisionar o império marítimo.

O sistema de controle econômico era basicamente centrado em Lisboa. O vasto império tinha necessidade de sustentar-se e a melhor maneira era estabelecer o monopólio sobre o comércio de longa distância em direção à Europa e sobre o intercâmbio entre os portos asiáticos, além de controles sobre o comércio em direção ao oceano Índico e as transações privadas. A *Casa da India* foi encarregada do comércio com o oriente. Era uma organização complexa, chefiada por um Feitor com apoio de um grupo de funcionários. Também havia a *Casa da Guiné* e a *da Mina* além da Alfândega. As *Casas* tratavam dos assuntos fiscais como a ratificação dos contratos entre comerciantes em nome do rei, organizavam as frotas, supervisionavam o carregamento e descarregamento dos navios e cuidavam dos temas relativos ao desenvolvimento das colônias. Havia feitores em todos os pontos portugueses de comércio, por meio dos quais eram conduzidos os interesses comerciais do rei.

Durante a união com a Espanha os Provedores substituíram os Feitores. As duas *Casas* foram também unificadas em uma só *Casa da India*. Em 1591, a *Casa da India* foi subordinada ao Conselho da Fazenda, chefiado por um ministro. O Feitor apresentava todos os relatórios da *Casa da India* ao ministro, que o examinava antes de levá-los ao rei. No século XVII, as atribuições fiscais da *Casa* adquiriram maior importância. Todas

[85] Frédéric Mauro, *op. cit.*, pp. 401-508. Esse artigo foi extensamente utilizado neste capítulo.

as questões náuticas, inclusive a construção de navios, o treinamento de pilotos e a manutenção das cartas passaram a sua jurisdição.

Os temas administrativos foram entregues ao Conselho da Índia, criado em 1604, com poderes sobre questões de ultramar. Em 1642, um Conselho Ultramarino substituiu o Conselho da Índia. Essa nova entidade era presidida pelo Vedor da Fazenda, principal funcionário do setor financeiro, e possuía outros membros. A partir de 1645, o Conselho se reunia de segunda a quarta-feira a fim de debater assuntos relativos à Índia.

Todos os territórios coloniais eram de propriedade do rei. As colônias existiam para o benefício da metrópole. Todo o comércio do império passava obrigatoriamente por Lisboa. O rei era o chefe de toda a estrutura. Visto de fora, o sistema parecia maravilhosamente centralizado. Na realidade, uma carta vinda de Goa somente era respondida após cerca de um ano. Portanto, Lisboa apenas definia as linhas mais amplas das políticas, mas os funcionários no campo eram os que administravam a situação. A interação intraperiférica entre Goa e a Bahia deve ser entendida contra o pano de fundo dessa organização estrutural e ideológica. Os vários aspectos da relação explicada nas páginas seguintes constituem a narrativa de como Portugal enfrentava os desafios a seu *status* de "monarquia agrária", "monarquia marítima" e "rei comerciante"[86].

Pode-se dizer, em conclusão, que Portugal foi apanhado no conflito entre as potências europeias que procuravam seu lugar no centro da economia capitalista mundial. Ao longo do processo, Goa e a Bahia foram exploradas da forma que servisse ao plano imperial geral. Suportaram o maior peso da pressão político-militar e econômica exercida pelas potências continentais. As mudanças de ideologia também influenciaram as políticas metropolitanas até chegar à liberalização do domínio sobre o comércio marítimo, do qual o império principalmente dependia. A passagem do foco lusitano do oceano Índico para o Atlântico e a mudança de estratégias – as relativas à escala dos navios da rota da Índia, um novo império de tabaco no Brasil, a introdução do fumo baiano nos mercados indianos e até mesmo a utilização de mão de obra – tudo isso foi em grande parte resultado de tais pressões. Magalhães Godinho observa que o império português foi dominado pelo ouro africano no século XV, pela pimenta da Ásia no século XVI e pelo açúcar brasileiro no século XVII[87]. Quando os preços do açúcar despencaram, Portugal voltou-se para outros produtos agrícolas, como o tabaco. Lisboa realizou também

[86] Frédéric Mauro, op. cit., pp.443/445; M.N. Pearson, op.cit., pp. 35-38.
[87] V. M. Godinho, Os Descobrimentos e a Economia Mundial, I, 2ª ed., p. 49.

a descentralização dos mecanismos de controle, desviou-se de padrões estabelecidos e liberalizou as tradições mercantilistas. Os capítulos seguintes mostram de que forma foi permitido a Goa e à Bahia interagir no interior do sistema imperial e quais foram os resultados.

Capítulo 2

Os elos humanos

Muito antes que os negócios e os lucros impelissem a Índia portuguesa e o Brasil a adotarem uma estrutura comercial, o intercâmbio de recursos humanos já havia começado a tecer a história das relações entre ambas. Foi esse o elo mais antigo e a longo prazo o mais duradouro. O relacionamento criado pelo intercâmbio de pessoas dependia, como outros, da percepção portuguesa das necessidades imperiais. Por isso, as idas e vindas dos diversos tipos de pessoas mostraram padrões cambiantes de tempos em tempos, como se verá neste capítulo. Antes de 1580, o movimento se deu da Índia para a Bahia, e depois da mudança de foco para o Atlântico ocorreu o processo inverso.

Na década de 1530, este tomou a forma de recrutamento de mão de obra no reservatório indiano a fim de cuidar da colonização no Brasil. A Índia era o destino favorito dos emigrantes portugueses durante a fase inicial do colonialismo. Na altura do final do século, o Brasil começou a ocupar essa posição. O panorama geral que emerge dessa partilha de administração em que Goa e a Bahia se viram envolvidas durante os dois séculos seguintes mostra a predominância do Brasil sobre a Índia. Soldados, marinheiros e missionários vindos do Brasil ajudaram a conservar o território que restava do império asiático. O conhecimento técnico vindo da Índia nos séculos XVII e XVIII era sintomático da consolidação da posição de Portugal no Brasil por meio da utilização de habilidades indianas.

Bastante distinto do aspecto oficial, havia um lado pessoal nesse relacionamento. Fatores geopolíticos comuns, como a localização geográfica idêntica, a situação política complementar e uma tradição cultural comum forneceram a base de um sentimento de fraternidade. A interação facilitou um intercâmbio cultural que se estendeu a questões materiais e comerciais. O movimento dos navios da rota da Índia ao longo da costa brasileira e a escala na Bahia nutriram essa relação mais extensa.

A Índia portuguesa – sustentáculo da colonização do Brasil

A necessidade de estabelecer ordem política no Brasil logo após o descobrimento em 1500 foi deixada de lado em vista da fabulosa riqueza do *Estado da India*, que era a principal preocupação da metrópole. Quando foi iniciada, em 1534, a colonização do Brasil suscitou menor interesse entre a nobreza. O fascínio da Índia era muito mais atraente do que o potencial da América, ainda desconhecido. No momento de atribuir as primeiras capitanias a donatários privados[88], os escolhidos foram os que possuíam maior experiência na Índia. A maioria, no entanto, era de homens de nobreza menor. A experiência militar sobrepujou o *status* social naquela etapa. Foi, portanto, a primeira tentativa de povoamento do Brasil que resultou em aproximar a Índia daquela colônia.

Um primeiro grupo de donatários consistiu em homens que tinham se distinguido no serviço militar na Índia. Entre eles estava Duarte Coelho, a quem foi outorgado Pernambuco e que possuía vinte anos de experiência diplomática e militar na Índia entre 1509 e 1531. Em 1533, ele havia comandado uma esquadra enviada aos Açores para proteger a passagem da frota da Índia em direção a Lisboa[89]. Duarte Coelho seguiu a estratégia utilizada por Albuquerque na Índia, estimulando a miscigenação para que Pernambuco pudesse confiar em aliados aborígenes. Na altura

[88] As capitanias e seus donatários no Brasil eram as seguintes:
Pará, Rio Grande do Norte - João de Barros e Aires da Cunha
Maranhão - Fernão Álvares de Almeida
Ceará, Piauí - Antonio Cardoso de Barros
Itamaracá, Santa Ana e Santo Amaro - Pero Lopes de Souza
Pernambuco - Duarte Coelho
Bahia - Francisco Pereira Coutinho
Porto Seguro - Pero de Campos Tourinho
Ilhéus - Jorge Figueiredo Corrêa
Espírito Santo - Vasco Fernandes Coutinho
São Tomé - Pero de Góis
S. Vicente - Martim Afonso de Souza
Alcino de Vasconcelos, *Descobrimento e Colonização do Brasil*, p. 132. Os detalhes sobre os donatários mencionados na obra estão nas pp. 132-190, 221-236, 243-263.

[89] Carlos Malheiro Dias, org., *História da Colonização Portuguesa no Brasil*, III, pp. 194-195.

de 1585, Pernambuco já era uma colônia com plantações bem-sucedidas e com mais de 60 engenhos de açúcar em funcionamento.

A Bahia foi outorgada a Francisco Pereira Coutinho, que havia servido como comandante em Goa. Ao contrário de Duarte Coelho, mostrou-se mau administrador e fracassou, embora tivesse construído dois engenhos de açúcar. Perdeu tudo no Brasil, inclusive a vida.

Vasco Fernandes Coutinho era velho conhecedor da Índia, onde havia feito fortuna. Recebeu o Espírito Santo. Após um período inicial de prosperidade, a colônia sucumbiu aos ataques de índios[90]. Antonio Cardoso de Barreto, outro donatário, era militar e recebeu um título de cavaleiro por seus serviços na Índia. Embora não fosse de família nobre, seu *status* foi elevado devido a seus feitos. Aires da Cunha também servira na Índia antes de assumir suas funções no Pará.

O segundo grupo foi integrado por homens que tinham experiência administrativa. João de Barros, orientalista pioneiro, um dos filhos mais ilustres de Portugal e autor de *Décadas da Ásia*, foi donatário do Pará. Ao receber suas terras, era Feitor da *Casa da India*. Tinha ampla experiência na organização de viagens marítimas à Índia, África e Brasil. Foi influente advogado da colonização sistemática do Brasil[91]. Enviou duas expedições com o objetivo de colonizar e procurar ouro no Maranhão, mas fracassou desastrosamente. Dentre seus cinco filhos, João serviu no Maranhão e na Índia, e outros três em um ou outro desses lugares. Jorge Figueiredo Correia, donatário de Ilhéus, foi secretário do Tesouro, e Fernão Álvares, que recebeu o Maranhão, era tesoureiro-geral. Ambos trataram da organização do comércio de ultramar.

Levando em conta o fato de que de 1500 a 1533 os portugueses no Brasil se ocupavam ou de comerciar pau-brasil ou de guardar o litoral[92], a responsabilidade inicial de colonização do novo território foi confiada a homens que possuíam experiência militar no oriente. Esperava-se que a tarefa fosse menos árdua para gente acostumada ao clima tropical na Ásia. A utilização dos serviços de pessoas experimentadas, das quais não havia muitas no império, foi uma decisão prática, embora os problemas da Índia e do Brasil não fossem idênticos. No entanto, a falta de experiência administrativa prejudicou alguns dentre eles. Assim, nem todos tiveram êxito. João de Barros, que tinha experiência em administração, acabou fracassando ao tentar a defesa militar de sua capitania em 1535[93].

[90] Carlos Malheiro Dias, org., *op. cit.*, pp. 200-201.
[91] C. R. Boxer, *João de Barros*, *Portuguese Humanist and Historian of Asia*, *passim*.
[92] Alexander Merchant, *From Barter to Slavery*, p. 23.
[93] João de Barros, "Ásia, Década Primeira", p. 231.

Por outro lado, Martim Afonso de Souza, fundador da capitania de S. Vicente (1530-1533) mais tarde recebeu a governadoria de Goa (1542-1545). Seu irmão Pero Lopes de Souza foi donatário de Itamaracá. Um de seus primos, Manuel de Souza, foi o primeiro comandante de Diu.

Quando o Brasil passou ao controle real em 1549 por meio de um Governador-Geral, o primeiro a ocupar essa função foi Tomé de Souza, nobre português que adquirira experiência militar na África e na Índia e era primo de Martim Afonso de Souza. Foi ele quem lançou os alicerces da cidade de São Salvador, Bahia, capital do Brasil durante os 214 anos seguintes. Essa prática continuou com Antonio Teles de Menezes, Governador-Geral da Índia em exercício (1639-1640) e experiente veterano das guerras holandesas na Ásia, que foi nomeado Governador-Geral do Brasil (1647-1650). Foi ele o comandante da armada real para a defesa da colônia. Seu cunhado João da Silva Tello, conde de Aveira, servira na expedição que resgatou Salvador aos holandeses em 1625 e foi vice-rei da Índia de 1640 a 1646. Referindo-se às vastas fortunas amealhadas por Antonio Teles e muitos outros, Boxer observa que "o império português na Índia foi uma forma de alívio no exterior para as classes altas"[94].

A ocupação holandesa do Brasil serviu de campo de provas para Francisco de Moura, cuja coragem e capacidade tinham sido provadas na Índia. Seu brilhante desempenho militar na colônia oriental lhe valeu o posto de comandante principal na Bahia em julho de 1642. Com as táticas de emboscada que empregou conseguiu conter o inimigo e a cidade foi recapturada[95].

Dom Rodrigo da Costa foi Governador do Estado do Brasil e serviu como vice-rei da Índia de 1686 a 1690. A Dom Jorge Mascarenhas, que presidiu a junta diretora da Companhia das Índias em 1628, foi confiado o comércio com o Brasil a fim de levantar recursos financeiros para lutar contra os holandeses em Pernambuco. Em 1639, foi nomeado vice-rei do Brasil[96]. Retirou-se da colônia dois anos mais tarde após apoiar a monarquia Bragança e assegurar a adesão do Brasil a Lisboa e não a Madrid. D. Francisco Martins Mascarenhas de Lencastre, que anteriormente governara a Índia, foi proposto para Governador de Pernambuco em 1698[97]. D. Lourenço de Almeida, irmão de Dom Thomaz de Almeida, bispo do Porto, havia passado dezessete anos na Índia onde se ocupara de um florescente comércio de diamantes. O governo de

[94] Virginia Rau, "Fortunas Ultramarinas e a Nobreza Portuguesa no Século XVII", *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, 1959, pp. 1-25; C. R. Boxer, *Portuguese India in the mid-seventeenth century*, p. 39.
[95] A. F. Dutra, "Matias de Albuquerque and the defense of North East Brasil", *op. cit.*, p. 150.
[96] Anthony Disney, *Twilight of the Pepper Empire*, p. 75
[97] Virginia Rau, *Os Manuscritos*, I, p. 307.

D. Lourenço em Pernambuco (1715-1718) e em Minas Gerais (1721-1723) foi admirado por muito tempo devido a sua tolerância administrativa. Ele jamais deixou de lado os interesses da população colonial e condenou os impostos opressivos[98]. Esse foi um exemplo no qual a Coroa recrutou para servir no Brasil um homem que havia estado envolvido no comércio na Índia e que tinha conhecimento e experiência de seu funcionamento.

Vasco Fernandes Cesar de Menezes, militar de profissão, foi vice-rei de Goa de 1712 a 1717. Em 1620, foi nomeado para o mesmo posto no Brasil, onde serviu até 1735 apesar da saúde precária. Era homem de grande energia e caráter. Como reconhecimento por seus excelentes serviços recebeu o título de conde de Sabugosa em 1729[99]. Por outro lado, D. Pedro Miguel de Almeida e Portugal foi inicialmente Governador de São Paulo e mais tarde vice-rei da Índia (1744-1750). Recebeu o título de marquês de Alorna.

Os serviços de administradores foram livremente utilizados em Goa e no Brasil. Em contraste, os juízes da Coroa raramente eram transferidos de uma colônia para outra. Uma das poucas exceções foi o Dr. Jorge Secco de Macedo. Serviu no Tribunal Superior e na Inquisição em Goa de 1633 a 1644 e foi chanceler do Tribunal Superior da Bahia de 1652 a 1666. Antônio Ribeiro de Carvalho teve o posto de desembargador no Tribunal de Goa após haver desempenhado a mesma função na Casa de Suplicação do Brasil[100]. Em 1816, Antonio Monteiro da Rocha, que era ouvidor em Rio Grande de São Pedro do Sul, foi nomeado desembargador no tribunal de Goa, onde serviu durante seis anos[101].

A expansão colonial portuguesa tinha dois objetivos paralelos: o espiritual e o temporal. O primeiro buscava a conversão dos aborígenes e a expansão da fé dos colonizadores. O segundo tinha a ver com o comércio, as contas e os lucros. No processo de expansão colonial em Goa e na Bahia o aspecto espiritual deixa uma impressão tão profunda quanto o temporal. Em outras palavras, a interação dos missionários entre essas colônias teve consequências duradouras.

Do Brasil para Goa – mediação missionária

Munida de bulas papais que lhe conferiam o direito de apropriar-se de terras recém-descobertas, a Coroa se dedicou à missão evangelizadora

[98] C. R. Boxer, *A Idade de Ouro do Brasil*, pp. 375-376.
[99] Pedro Calmon, *História da Bahia*, p. 92. C.R. Boxer, *op. cit.*, p. 165.
[100] HAG: *MR*, 191-B, fl. 1677.
[101] HAG: *MR*, 195-B, fls. 510, 511, 826.

nos territórios ocupados. O conceito de uma Europa cristã que procurava dispersar as trevas do mundo não cristão foi propagado pela Igreja. Nesse contexto desenvolveu-se a obra missionária da Coroa portuguesa.

O elo missionário entre Goa e a Bahia data da época do desembarque de Cabral no Brasil, em 1500. Oito franciscanos que acompanhavam o almirante chegaram com ele ao Brasil e dali prosseguiram para a Índia. D. Pedro Fernandes Sardinha, primeiro bispo do Brasil (1551), foi o elo seguinte. Sua experiência e eficiência como vigário geral de Goa foram elogiáveis e acarretaram a designação para a Bahia. Tinha em mente uma dupla sociedade para o Brasil, do tipo que conhecera na Índia[102]. O bispo não imaginava que a cultura europeia pudesse ser imposta aos habitantes do Brasil com mais facilidade do que aos indianos. O que ele não conseguiu realizar foi levado a cabo pelos missionários lusitanos que vieram depois, especialmente os jesuítas. Foi em grande parte devido ao êxito da obra destes últimos no Brasil que os missionários luso-brasileiros serviram na Índia posteriormente.

O contato de missionários entre a Índia e o Brasil se deu principalmente por meio de cartas e expedições. As cartas que narravam com pormenores a obra espiritual e o zelo missionário dos eclesiásticos em uma região do império inspiravam igual atividade por parte de outros. Serafim Leite relatou a alegria com que os jesuítas do Brasil recebiam cartas do oriente em 1564[103]. Os missionários enfrentavam maiores dificuldades na Índia do que no Brasil devido às profundas tradições religiosas e base cultural mais robusta dos habitantes da primeira. Por isso as cartas vindas da Índia suscitavam grande entusiasmo entre os missionários no Brasil. As expedições eram outro meio utilizado. Os navios que zarpavam de Lisboa para Goa ou vice-versa faziam escala na Bahia. Muitos missionários a bordo relatavam suas atividades com tal entusiasmo que outros se ofereciam para servir em missões na Índia distante. Os missionários no Brasil procuravam ajudar seus irmãos religiosos no oriente, onde a obra evangelizadora era vasta.

Entre esses clérigos devem-se mencionar Padre Manuel Álvares (S. J. – Companhia de Jesus), que era pintor e visitou a Bahia em 1560 a caminho da Índia. Padre João de Brito chegou na Bahia em 1687 depois de dedicado trabalho nas missões malabares, inspirando a partir de

[102] Serafim Leite, *Suma Histórica*, p. 9; *Cartas do Brasil e mais escritos do Padre Manoel da Nóbrega* (daqui em diante *Cartas do Brasil*), p. 19.

[103] Serafim Leite, *História da Companhia de Jesus no Brasil*, II, (daqui em diante *História*), pp. 540-541, *Cartas do Brasil*, pp. 63-64; John Correia Afonso: "Indo-American Contacts through Jesuit Missionaries", *Indica*, 14, nº. 1, 1977, pp. 32-36.

então o movimento de missionários brasileiros em direção à Índia[104]. Um jesuíta luso-brasileiro excepcional já havia deixado sua marca na Índia. Padre Francisco de Souza, missionário e historiador, nascido em Itaparica em 1628, viajou a Goa e estudou no Colégio S. Paulo. Ocupou cargos importantes na igreja do Espírito Santo, em Margão, e no Colégio de Chaul, em Rachol e Goa. Faleceu no Colégio S. Paulo, em Goa, em 17 de junho de 1712[105].

Padre de Souza foi também destacado historiador. Fez grandes contribuições à disseminação de informações sobre a Índia. Sua obra monumental, *Oriente Conquistado a Jesus Cristo pelos Padres da Companhia de Jesus da Província de Goa*, contém detalhes não apenas sobre temas religiosos de interesse do império, mas também sobre várias partes de Goa, pormenores a respeito de tradições nativas, crenças religiosas do povo de Margão, descrições de religiões em torno de Goa e relações políticas entre governantes indianos, assim como práticas sociais. Ele se queixava da predominância de prostituição entre escravas e de excessos cometidos pelos soldados portugueses contra mulheres nativas na Ásia[106]. Ainda que essa condenação fosse inspirada por motivos religiosos, mesmo assim proporciona ao leitor uma visão da vida social da época.

Padre Laureano de Brito foi outro jesuíta luso-brasileiro que chegou a ser famoso na Índia. Nasceu no Recife e era conhecido na Bahia como pregador. Ao chegar à Índia, ensinou teologia no Colégio S. Paulo e mais tarde participou das missões malabares, onde conseguiu muitas conversões[107]. Trabalhou na educação espiritual e intelectual de jovens. Padre José Augustinho e Padre José Teotônio, ambos nascidos na Bahia, moraram em Goa e foram vítimas da ordem de expulsão de Pombal. Morreram no exílio em 1760 depois de terem sido deportados[108].

Padre Serafim Leite fornece explicações detalhadas sobre missionários vindos do Brasil para a Índia. Quando da viagem de Padre João da Costa, Procurador de Malabar, que visitou a Bahia em 1696, três baianos expressaram desejo de trabalhar na Índia. Eram eles João da Silva, Antônio de Guisenrode e José de Viveiros. Guisenrode se tornou Reitor do Colégio de Goa e retornou à Bahia na qualidade de Reitor do Colégio baiano, onde morreu em 9 de abril de 1737.

---

[104] Serafim Leite, "Movimento missionário do Brasil para a Índia (1687-1748)", *Boletim do Instituto Vasco da Gama*, nº. 69, dezembro de 1952, p. 109; *Suma Historica*, (1549-1740), p. 107.

[105] *Oriente conquistado*, introdução, pp. ix, xvii.

[106] C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire*, p. 305; Correia Afonso, *Jesuit Letters and Indian History* (1542-1773), pp. 123-125.

[107] António Paulo C. Fernandes, *Missionários Jesuítas no Brasil no tempo de Pombal*, pp. 9-22.

[108] Ibid., p. 150.

Padre João da Rocha, nascido em Sergipe, conhecido por suas pregações, escolheu Goa e Malabar para suas atividades, em 1701, mas faleceu durante a viagem, em 5 de maio de 1702. Dois outros brasileiros que desejaram seguir para a Índia, mas acabaram por não fazê-lo, foram Padre João Tavares e o Irmão Manuel da Luz. O primeiro era professor de teologia no Maranhão e o segundo farmacêutico no Colégio do Rio de Janeiro.

Alexandre Correia, da Bahia, Antônio Ferroz, do Rio, Eusébio Matos, da Bahia, que se tornou Superior da Casa de Profissão em Goa, Luiz Vieira, da Bahia e Manuel Monteiro do Espírito Santo foram alguns dos missionários que seguiram para a Índia em 1725 e 1732 na primeira expedição missionária. Na segunda expedição (1747-1749) alguns noviços foram acompanhados por dois padres.

A supressão da ordem jesuíta por Pombal atingiu muitos religiosos brasileiros que trabalhavam na Índia e enfrentaram perseguição e exílio[109]. Padre Diogo de Albuquerque, de Pernambuco, Padre Vicente Xavier Caturro, Padre Inácio Francisco, do Rio, Irmão José Xavier, do Recife, Padre Luiz da Silva, de Pernambuco e Padre Manuel Xavier de Burgos, da Bahia, foram alguns dos membros do movimento missionário iniciado por Padre João de Brito em 1687 que se tornaram vítimas dessa perseguição[110].

O frade franciscano José de Jesus Maria, de Pernambuco, chegou a Goa no navio *Madre de Deos* em 1737[111]. Padre José de S. Thomas de Castro, filho de um capitão, residente na Bahia, chegou a Goa em 1737[112]. Por volta de 1800, Padre Domingo das Dores, baiano, esteve no convento franciscano *Madre de Deos* em Goa, onde trabalhou durante treze a quatorze anos. Voltou a sua terra natal na Bahia em 1800 para acompanhar a mãe viúva e duas irmãs pobres[113].

A obra missionária brasileira no *Estado* deixou cicatrizes no psiquismo indiano tanto quanto no dos missionários lusitanos. Os missionários em geral trabalhavam de modo semelhante e os brasileiros acompanhavam os passos de seus compatriotas. Embora em número inferior, o zelo pela obra missionária no Estado impeliu os religiosos brasileiros a converter os nativos por quaisquer meios. São tão culpados pelo impacto negativo de

[109] Os jesuítas no Brasil contribuíram indiretamente para a extinção de sua Sociedade por Pombal, cujas consequências na Índia portuguesa foram severas. O ressentimento jesuíta por serem obrigados a entregar à Espanha suas Reduções em Sacramento segundo relato de seu irmão adotivo, que era Governador do Estado de Maranhão-Pará, a respeito do desprezo dos jesuítas pela autoridade da Coroa, levou Pombal àquela importante decisão. Qual foi o resultado? Centenas de jesuítas perseguidos e exilados no Brasil e na Índia. Philomena Sequeira Antony, "Colonial Brazil and Goa: Visible and Invisible Links", *Purabhilekh Puratatva*, vol. VIII, nº. 1, janeiro-junho, 1990, p. 82. O envolvimento de jesuítas na conspiração de 1759 contra o rei está em AHU: *Baía*, nº. 4103 c.a. Ver também Serafim Leite, "A Grande Expedição Missionária dos Mártires do Brasil", *Studia*, nº. 7, pp. 7-48.

[110] Serafim Leite, *op. cit.*, pp. 108-118.

[111] HAG: *MR*, 107, fl. 347.

[112] HAG: *MR*, 107, fl. 315v.

[113] HAG: *MR*, 180-A, fls. 155-157.

suas atividades na sociedade de Goa quanto os lusitanos que lhes serviram de modelo.

A presença de missionários teve outras dimensões. Os jesuítas e outros religiosos foram responsáveis pela disseminação transcontinental de ideias e cultura. O jesuíta baiano Manuel Álvares produziu um relatório sobre a viagem do navio *S. Paulo* (1560). Outros que foram trabalhar na Índia aprenderam idiomas locais, familiarizaram-se com a cultura da terra e frequentemente enviavam relatórios a outros centros missionários no exterior. Suas cartas e outros textos revelam notável talento de observação e contribuíram sobremaneira para o progresso da causa da educação. Os serviços prestados nas áreas gêmeas de trabalho pastoral e social são extremamente valiosos. Estimularam muitos portugueses a romper as ligações ilícitas com diversas mulheres nativas e casar-se com uma delas.

Em outro capítulo examina-se o papel dos missionários como intermediários em matéria de medicina e especiarias. É suficiente afirmar que Padre João de Brito, S. J., foi enviado à Índia em 1690 com o objetivo de trazer ao Brasil dois peritos em cultivo[114]. O padre franciscano João de Assunção, que participou da obra pastoral nas missões malabares durante vinte e cinco anos, foi mandado à Bahia em 1706. Ali trabalhou, compartilhando com os baianos sua experiência no cultivo de especiarias[115]. O bispo de Cranganore, que escalou na Bahia a caminho de Lisboa e prometeu enviar dois peritos da Índia em cultivo de espécies quando voltasse àquela colônia, proporciona outro exemplo de envolvimento direto de missionários no projeto de transplante de especiarias[116]. Jesuítas luso-brasileiros conquistaram terreno no campo da medicina. Seus serviços na descoberta do valor terapêutico do tabaco, abacaxi, quinino e similares trouxe enormes benefícios à população da Índia[117].

O auxílio de missionários foi também solicitado para recrutar tecelões competentes em Bengala. Padre Francisco de Assumpção, Superior dos Agostinianos, foi encarregado dessa missão. O bispo de Mylapore deu assistência no que se refere a trabalhadores da costa de Coromandel e um missionário deveria acompanhar os tecelões ao Pará[118]. Procurava-se obter conhecimento dos idiomas locais e estreito contato com os habitantes a fim de colher benefícios. Não há certeza de que esse objetivo tenha sido atingido.

---

[114] HAG: *MR*, 55-B, fls. 348-349

[115] HAG: *MR*, 68, fl. 234. Serafim Leite, *História*, IV. pp. 156-157.

[116] AHU: *Baía*, nº. 12806-12810, c.a.

[117] Serafim Leite, "Os jesuítas no Brasil e a Medicina", separata da revista *Petrus Nonius*, vol. I, pp. 1-16. Sobre a contribuição dos jesuítas aos serviços de saúde no Brasil, ver S. Leite, "Serviços de Saúde da Companhia de Jesus", *Broteria*, vol. LIV, abril de 1952, p. 392, nota 1.

[118] HAG: MR, 123-B, fls. 579-580.

É interessante notar que a participação ativa de padres em revoltas foi um fenômeno comum tanto no Brasil quanto em Goa. Parece ter havido alguma conexão entre a revolta de Pintos em Goa em 1787 e a rebelião no Brasil em 1789. Dois dos cabecilhas, mais tarde acusados de participar da "Conspiração" de 1787 foram o padre José Antonio Gonçalves, também chamado José Felipe Gonçalves, figura central do episódio, e o padre Caetano Francisco do Couto, ambos nativos de Goa, que haviam partido para Lisboa antes da revolta. Regressaram a Goa no navio *Senhor Jesus Ressuscitado*, *S. Zeferina e Princesa do Brasil*, que zarpou de Lisboa em 1785 e chegou a Goa em 1786[119]. Esse barco escalou na Bahia em 19 de julho de 1785 para reparos e para carregar lastro[120]. É provável que durante a escala esses clérigos tenham sido atraídos por religiosos brasileiros que abrigassem ressentimentos semelhantes. É interessante assinalar o envolvimento de clérigos na rebelião mineira de 1789 e na "Conspiração dos Alfaiates" de 1798, na Bahia[121]. O rude tratamento dispensado aos participantes na "Conspiração Pintos" não impediu aos brasileiros seguir adiante na Inconfidência Mineira e outras revoltas. Provas documentais e investigação por parte de estudiosos poderiam fortalecer a hipótese de um nexo entre esses complôs.

Quando a revolução pernambucana de 1817-1818 se espalhou rapidamente para outras partes do Brasil, vários clérigos se juntaram aos cidadãos comuns. O padre João Ribeiro, destacando expoente do republicanismo, aliou-se a outros na formação de um governo provisório em Pernambuco. No Ceará o padre José Martiniano de Alencar e na Bahia o padre Roma, principal figura da revolta, foram presos, sumariamente julgados e condenados à morte[122].

Não eram comuns os exemplos de indianos servindo no Brasil, mas existiu pelo menos um caso desse gênero. Após a aliança anglo-portuguesa a Bahia ficou conhecida como local onde havia católicos de língua inglesa. Navios ingleses da Companhia das Índias Orientais frequentemente aportavam na Bahia. Entre os que seguiram para o Brasil durante o *Padroado real* no século XVIII estava Francis Atkins (1733),

[119] HAG: *MR*, 169-A, fls. 197-199, 200-212, 169-B, fls. 703, 704-706.

[120] Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da India*, p. 342.

[121] Quatorze clérigos envolvidos na conspiração de 1787 foram presos e deportados para Lisboa no navio *S. Luís e S. Maria Magdalena*, comandado por Antonio Joaquim dos Reis Portugal, em 1789. HAG: *MR*, 170-B, fls. 559-559-B. Para detalhes sobre propriedades confiscadas e outros pertences dos acusados, ver HAG: *MR*, 172-B, fls. 609-611. Os clérigos eram: os irmãos Padre Miguel Alves de Souza, vigário de Pilerne; Pe. João Alves de Souza, vigário de Porriburpa; Pe. Vicente Alves, e a irmã Francisca Alves; Pe. Caetano da Silva, vigário de S. Lourenço de Linhares; Pe. Caetano Francisco do Couto, Pe. José Vaz, Pe. José Manoel, vigário de Guirim; Pe. Luís Caetano de Souza, Pe. João Baptista Pinto, Pe. Diogo Benedito Loubo, Pe. Mathias Bernardes da Fonseca, Pe. Jorge Dias, Pe. Diogo Caetano do Couto, Pe. Pedro Fernandes e Pe. José Antonio Gonsalves. Dauril Alden, "Late Colonial Brazil", *CHLA*, II, pp. 656-658, sobre inquietação política no Brasil.

[122] A. Duarte de Almeida, *História do Brasil*, *Descoberta*, *Colonização*, *Independência*, pp. 122-141.

nascido em Bombaim, que ingressou na Sociedade de Jesus e trabalhou no Brasil[123]. Já na altura de 1940 trabalhou no Brasil Padre Antônio Ciríaco Fernandes, jesuíta vindo da Índia.

Crise de recursos humanos na Índia portuguesa. Apoio da Bahia

Ao mesmo tempo, o nexo humano Goa-Brasil se intensificava no meio militar. Esse foi um dos campos em que a energia do império oriental em declínio se manifestou bastante cedo. A assistência brasileira ajudou a melhorar a situação, com apoio tanto no nível individual quanto no oficial. Por volta do final do século XVI, o interesse em relação ao Brasil começou a competir com o foco metropolitano sobre a Ásia.

A variação do interesse entre as duas colônias foi um dos aspectos em que se refletiu a disponibilidade de recursos humanos e financeiros para o *Estado da India*. A tendência a um aumento do interesse pelo Brasil prosseguiu durante o século XVII e seu impacto sobre as atividades militares portuguesas na Ásia se tornou evidente. Quando D. Felipe de Mascarenhas, comandante português no Ceilão, pediu mil soldados lusos em 1630 ao vice-rei Linhares, este respondeu que não seria capaz de recrutar nem mesmo cinquenta homens em Goa[124]. Em média, a cada ano no século XVII, o vice-rei não dispunha de mais de um milhar de soldados para operações. Os cristãos goenses locais eram considerados por alguns portugueses como incapazes de enfrentar inimigos europeus. Os negros eram considerados mais agressivos e mais confiáveis como reserva militar do que os *canarins*[125]. A carência de recursos humanos adequados foi uma queixa constante dos oficiais em Goa até o final do século[126].

O problema era agravado pelo prolongado conflito luso-holandês, que criava imensas dificuldades para a limitada disponibilidade humana e financeira. Após a restauração (1640) marujos e soldados portugueses mostravam preferência por servir na *Carreira do Brasil*. Embora a proximidade da pátria fosse uma óbvia vantagem, o oriente não tinha fascínio para atrair pessoal. Os desastres que ocorriam em algumas viagens à Índia aumentavam a relutância em lá servir. Baixos soldos e tratamento igualmente mesquinho eram em parte responsáveis pelo ressentimento

[123] AHU: *Baía*, cx. 147, doc. 80; P. Sequeira Antony, "Missionary Expansion and Cultural and Agricultural Contacts between Colonial Goa and Brazil", T.R. de Souza, org., *Discoveries*, *Missionary Expansion and Asian Cultures*, pp. 159-167.

[124] Disney, *Twilight of the Pepper Empire*, p. 68.

[125] Disney, *op. cit*, *Canarins* era uma designação dada aos cristãos naturais de Goa.

[126] HAG: *MR*, 55-B, fl. 439; 57, fl. 248; 58, fl. 323; 69 e 70, fl. 19; 102-B, fl. 680; 105, fl. 235; 106, fls. 1-2v. O problema era encontrar homens eficientes tanto para o trabalho administrativo quanto militar, conforme explicado pelas autoridades de Goa em 1691.

em relação ao serviço militar[127]. Os homens que efetivamente chegavam eram frequentemente vitimados por enfermidades ou fome. As mortes e as deserções dizimavam indivíduos frequentemente apanhados nas ruas e mandados servir à força no oriente.

Apesar desse sombrio estado de coisas, a Índia portuguesa não deixou de atrair alguns brasileiros. Em 1672, o galeão *São Pedro de Rates* levou à Índia uma companhia de soldados fornecidos pelo Governador da Bahia. Em 1690 alguns comerciantes do Brasil fizeram uma representação ao rei oferecendo o envio de militares de que o Estado *da India* necessitava[128]. Pensava-se que como os brasileiros estavam acostumados a condições climáticas semelhantes, poderiam enfrentar enfermidades tropicais com mais êxito do que os soldados lusitanos, conforme a experiência já demonstrara. Além disso, era mais rápido obter reforços do Brasil do que de Portugal. Esse arranjo seria de grande valia para o comércio, porque os navios poderiam levar produtos brasileiros para o leste e retornar copiosamente carregados de mercadorias orientais[129]. Em 1699, o governador da Bahia recomendou essa proposta ao rei, acrescentando que o plano dos comerciantes redundaria em grande economia para Sua Majestade. Em troca eles pediam a concessão de livre comércio a partir dos três portos da Bahia, Pernambuco e Rio[130]. Embora o projeto não tivesse sido implementado, em 1701 foram enviados soldados da Bahia para Goa[131]. A ideia foi considerada inaceitável em grande parte devido às consequências comerciais. No entanto, foi aceita ajuda militar para a retomada de Mombaça. A nau *Nossa Senhora de Betancor* e a fragata *Santa Escolástica* zarparam da Bahia para a Índia com quatrocentos homens a bordo. Desses dois navios, o *Nossa Senhora de Betancor*, comandado por Gaspar da Costa de Athayde, chegou a Goa com cento e vinte soldados[132]. Em 1702, três outros barcos levando soldados foram mandados a Goa. Em 1729, cento e vinte e oito homens seguiram para Goa no *N. S. do Livramento*. Desses, cerca de sessenta eram condenados e os restantes voluntários[133].

Em 1767, Agostinho José Barreto, comerciante da Bahia, ofereceu mandar à Índia a suas expensas condenados e outros homens aptos para o serviço militar. Dizia-se que havia diversos indivíduos robustos atrás das grades no Brasil cujos serviços poderiam ser utilizados com êxito na Índia. Em consequência, foram tomadas providências para consultar

[127] Alden Dauril, *Royal Government in Colonial Brazil*, p. 21, sobre a aversão ao serviço militar no Brasil.
[128] HAG: *MR*, 55-A, fls, 201, 218.
[129] HAG: *MR*, 55-A, fls, 215, 217, 221v., 225v.
[130] HAG: *MR*, 64, fl. 170
[131] HAG: *MR*, 66 fl. 162; Pissurlencar, *ACE*, V, p. 142.
[132] HAG: *MR*, 65, fls. 197, 222, 234.
[133] AHU: *Baía*, cx. 31, doc. 36, dat. 10/5/1730.

prisioneiros sumariamente e transportá-los para a Índia[134]. Essa oferta foi aceita provavelmente porque não continha precondições.

Houve um aumento considerável do apoio militar brasileiro durante o século XVIII. O Brasil permaneceu relativamente livre de incursões estrangeiras após a bem-sucedida expulsão dos holandeses de Pernambuco em 1654. Em 1725, o navio *Santo Antonio de Pádua* a caminho da Índia levou quarenta e dois recrutas da Bahia. Não há certeza de que fossem voluntários ou degredados. Em 1748, fez-se necessária uma guarnição de mil e quinhentos homens para consolidar posições portuguesas na Índia. A fim de facilitar o alistamento voluntário o rei declarou que aqueles que se voluntariassem não seriam obrigados a servir na Índia por mais de seis anos. As despesas da viagem de volta ficariam a cargo do tesouro real. Por uma ordem expedida em 27 de março de 1748 esse benefício foi estendido a todos os que tivessem embarcado para a Índia e completado seis anos de serviço[135]. Em 1785, ordens reais permitiram a todos os soldados que tivessem completado o tempo de serviço permanecer na Índia ou ir para o Brasil, Minas ou qualquer outra parte dos domínios portugueses[136].

Voluntários brasileiros no oriente

Muitos brasileiros se voluntariaram individualmente para servir na Índia durante o período colonial. Entre eles pode-se mencionar Domingos de Macedo Rangel, nascido no Rio, que veio para o *Estado* em 1762 e serviu em várias funções, desde soldado a comandante de Chaul[137]. Pedro de Mello Pinheiro, também do Rio, veio para a Índia em 1699 como soldado. Após oito anos de experiência militar, foi nomeado funcionário do Tesouro e, em 1711, elevado à posição de comandante do forte de São Brás[138]. Antônio de Albuquerque Coelho, do Maranhão, serviu como soldado durante oito anos e meio na Índia. Depois de muitas promoções tornou-se governador e comandante de Macau, postos em que serviu de 1717 a 1719[139]. Francisco de Brito de S. Payo, nobre da Bahia, viajou para Goa em 1702 e foi comandante de infantaria. Serviu na armada enviada aos estreitos. Em 1702, seu nome foi recomendado para uma

[134] AHU: *Baía*, nos. 7696-7699 c.a. O comerciante mencionado tinha ligações comerciais com portos da Ásia. AHU: *Baía*, *cx. 190*, *doc. 9*, *dat. 1/2/1788*.
[135] AHU: *Baía*, nos. 10536-10537 c.a.
[136] HAG: *MR*, 180A, fls. 54-54v.
[137] HAG: *MR*, 65, fls. 295; 66, fl. 307v.
[138] HAG: *MR*, 77, fl. 275; 80, fl. 218v.
[139] HAG: *MR*, 67, fls. 159-160; 83, fl. 337; 84-A, fl. 502.

recompensa[140]. José de Oliveira Pantosa, do Maranhão, José Álvares, de Belém, e José Manoel de Melo, do Maranhão, optaram pelo serviço militar na Índia e ali chegaram pelo navio *N. S. de Alcântara* em 1737. Dentre eles, Pantosa morreu durante a viagem[141]. Antonio Marques Tavares, do Rio de Janeiro, chegou a Goa em janeiro de 1777; Euzébio de Oliveira Pinto, também do Rio, chegou em setembro de 1779. Ambos serviram na marinha até 1784. Segundo relatos, ambos eram inteligentes, obedientes, disciplinados e eficientes[142] – rara combinação de qualidades desejáveis, o que infelizmente não era fenômeno comum entre os militares em Goa.

Menos conhecido é o caso da valorosa brasileira Ursula de Abreu Alencastro, do Rio, que se alistou com o nome de Baltazar do Couto Cardozo. Chegou à Índia no navio *S. Gabriel* e serviu fingindo-se homem durante treze longos anos, de setembro de 1700 a maio de 1714. Lutou contra os Marathas durante a conquista de Corjuen e Panelim e também em Amboina e no sul da Ásia. Ferida, afastou-se dos combates. Casou-se com o capitão Afonso Teixeira Arrais de Melo, que comandava o forte S. João Batista, em Goa. Recebeu uma pensão de um *xerafim* por dia como recompensa por seus serviços e ficou conhecida como *Senhora de Panjim*[143].

Diogo Álvares de Oliveira, da Bahia, que veio à Índia como soldado voluntário em 1701, foi destacado para Salcete, Bassein e outros lugares. Foi capitão de um *pataxo* na armada de Diu. Mais tarde foi nomeado comandante do forte de Sofala. Serviu na Índia durante mais de vinte anos[144]. Domingos Lopes Rebello, da Bahia, serviu nas forças militares na Índia durante vinte e três anos[145]. O capitão Artur de Sá, famoso na Índia portuguesa no segundo quarto do século XVII, veio do Rio de Janeiro. Ascendeu a capitão-geral de S. Tomé de Mylapore em 1653. Manuel de Mello Coutinho chegou em 1686 com dezesseis anos de experiência como soldado[146]. Vicente de Mello e Joseph de Mello, irmãos de 16 e 20 anos, respectivamente, nascidos na Bahia, vieram a Goa no navio *Nossa Senhora das Ondas*, em 1707[147], a fim de servir como militares.

Alexandre da Silva, de 22 anos, e José de Souza, de 13, ambos baianos, foram recrutados pelos regimentos de Artilharia e Infantaria,

[140] HAG: *MR*, 66, fl. 211-212.
[141] HAG: *MR*, 107, fls. 316-324.
[142] HAG: *MR*, 161-C, fl. 647; 164-B, fl. 594.
[143] HAG: *MR*, 89-A, fl. 57; Silva Rego, *O Ultramar português no século XVIII*, pp. 178-80. Alfredo Pimenta, "A Senhora de Panjim", *Brasília*, I, 1942, pp. 179-187. Segundo o prof. Boxer, era prática comum para as mulheres fazer longas viagens disfarçadas com roupas masculinas, especialmente entre os holandeses. C. R. Boxer, *Dutch Merchants and Mariners in Asia*, p. 100. O caso de Ursula de Abreu mencionado no texto é curioso porque ela continuou a lutar durante 13 anos disfarçada de homem.
[144] HAG: *MR*, 90, fl. 193v., 92, fl. 274v., 93-C, fl. 810.
[145] HAG: *MR*, 94-B. fl. 376v; 95-A. fl. 28v.
[146] HAG: *MR*, 51-B, fl. 159.
[147] HAG: *MR*,71, fls. 321v., 328v.

respectivamente, em 1738[148]. Ignacio Gago, residente no Rio, alistou-se na infantaria em 1732[149]. Bernardino Antonio de Souza, sargento de um dos regimentos da Bahia, optou pelo serviço militar na Índia em 1765, onde seria promovido a tenente. Ignacio Gomes Varela e Antonio Cardozo Pissarro de Vargas se distinguiram no serviço militar por sua eficiência[150]. Francisco Antônio de Veiga Cabral foi nomeado comandante das tropas do *Estado da India* após servir com dedicação no Brasil[151]. Francisco Joaquim Álvares Branco Moniz Barreto veio para Goa em 1788 no barco *São Luís e Santa Maria Magdalena*. Durante os nove anos em que serviu tornou-se segundo-tenente e teve de regressar à Bahia para acompanhar o pai idoso. Voltou a Goa em 1812[152]. Em 1800, Bento Joaquim de Mendonça foi promovido ao posto de sargento-chefe de infantaria, na Bahia[153]. Em 1809 Fernando José de Figueiredo, que fora servir voluntariamente em Goa, expressou o desejo de retornar ao Brasil[154]. Lucas José d'Albuquerque, nascido no Brasil, foi nomeado governador de Macau em 1809[155].

Augusto Pinto de Moraes Sarmento voltou ao Brasil em 1814 após terminar o período de sete anos em Goa como tenente-coronal da ala de infantaria. Pedro Borges de Barras foi outro baiano que prestou serviço militar como voluntário por volta de 1812[156]. Pedro José de Albuquerque da câmara e João José de Albuquerque eram irmãos e vieram a Goa para servir como militares em 1816. Pedro José servira como cadete em uma das guarnições no Brasil e sua boa conduta lhe valeu o posto de alferes em Goa. Seu irmão iria servir como cadete. Manoel Ribeiro de Moraes, soldado do regimento de cavalaria do Rio Grande do Sul, veio para Goa a fim de servir na Legião de Bardez[157]. Christóvão de Souza, residente no Rio, voluntariou-se para servir na Índia em 1822[158]. Em 1819 o cadete Antônio Cypriano de Carvalho e Oliveira, que servira no regimento de artilharia do Rio, optou por servir no mesmo regimento no Estado. Luiz Maria de Miranda foi destacado como sargento no *Estado da India* em 1821. Por outro lado, José Joaquim dos Santos, tenente do regimento de infantaria de Goa, foi colocado no mesmo regimento na capitania do Maranhão[159].

[148] HAG: *MR*, 107, fl. 335v.
[149] HAG: *MR*, 101-B, fl. 113.
[150] AHU: *Baía*, cx. 161, docs. 43, 44, 49.
[151] HAG: *MR*, 167, fl. 27.
[152] AHU: *Baía*, nº. 17269 c.a.; HAG: *MR*, 182-A, fl. 81.
[153] HAG: *MR*, 189, fl. 92. 93-93v.
[154] HAG: *MR*, 190-A, fl. 30.
[155] HAG: *MR*, 188, fls. 1-2v.
[156] HAG: *MR*, 192-A, fl. 77, 193-A, fl. 1180.
[157] HAG: *MR*, 195-A, fl. 281; 195-B, fl. 552.
[158] HAG: *MR*, 200-C, fl. 754.
[159] HAG: *MR*, 199-A, fls. 191, 194, 195.

Diversos oficiais que serviam na Índia foram promovidos ou destacados para postos semelhantes no Brasil e vice-versa durante a parte final do século XVIII e início do XIX. José Frederico Pascoal Colonna, sargento-chefe de infantaria do Rio Grande do Norte, foi enviado a Goa por volta de 1821[160]. Entre os oficiais brasileiros em Goa esteve Venancio Justino Ferreira Montenegro, nascido na capitania de Minas Gerais, que serviu como primeiro-tenente no regimento de artilharia por volta de 1820. Notabilizou-se como um dos oficiais mais indolentes entre os que serviram no Estado. Divorciou-se da mulher com quem se casara na Índia[161].

O *Estado* também atraía homens de negócios do Brasil. Em 1816, Miguel Ferreira Gomes, filho de um comerciante do mesmo nome baseado no Rio, veio servir como cadete. Foi recomendado para o posto de alferes de cavalaria na Legião de Ponda[162].

A carência de pilotos eficientes era uma necessidade premente na *Carreira da India* mesmo a partir do século XVI. Em 6 de fevereiro de 1610, o Conselho de Receitas resolveu que em vista da escassez de pilotos seria necessário recrutá-los no Brasil e em Angola[163]. Embora não se conheça boa parte do seguimento do assunto, a crise de pessoal foi superada por meio do recrutamento local. Pedro de Souza, da Bahia, morreu pouco depois de chegar a Goa como marinheiro[164]. Entre os poucos comandantes competentes de que a *Carreira* podia orgulhar-se, estavam portugueses nascidos na América como Antônio de Brito Freire e Gonçalo de Barros Alvim, que serviram continuamente durante trinta a quarenta anos nas frotas do Brasil e da Índia[165]. João de Lima, que era mulato, alistou-se como marinheiro e morreu no mesmo ano[166]. Francisco Quaresma, filho de Manoel Quaresma, nascido na Bahia, foi guarda costeiro em Goa. Serviu também em duas frotas da Índia para Lisboa. Em 1699, embarcou para a Índia como piloto do barco *N. S. do Cabo*[167].

Em 1718, três baianos, Ignacio Xavier Carvalho, de 31 anos, Lourenço de Miranda Carvalho, de 50, e Joseph Moreno, de 27, embarcaram no navio *S. Francisco Xavier* como marujos[168]. O capitão Antônio Araujo dos Santos prestou úteis serviços à Coroa durante quatro décadas. Foi piloto-chefe da *Carreira da India* por muitos anos. Morreu na Bahia em 1770[169].

[160] HAG: *MR*, 199-A, fl. 102.3.
[161] HAG: *MR*, 198-B, fls. 423, 424, 425.
[162] HAG: *MR*, 195-B, fl. 626.
[163] AHU: *India*, cx. 1, doc. Dat. 6/2/1610.
[164] HAG: *MR*, 55-B, fl. 387v.
[165] C.R. Boxer, *op. cit.*, p. 226.
[166] HAG: *MR*,71, fl.341.
[167] AHU: *India*, cx. 7, doc. 76, dat. 12/1/1713.
[168] HAG: *MR*, 89-B, fls. 588-589v.
[169] AHU: *Baía*, cx. 169, doc. 28.

Em 1748, quando o navio da rota da Índia *Bom Jesus de Villanova* aportou na capital do Brasil por doenças e falta de alimentos, com muitos mortos a bordo, a Bahia forneceu o pessoal necessário para substituir os enfermos e os falecidos. Alistaram-se no Brasil Luís Manuel, marinheiro de Pernambuco, Barnabé Mendes, do regimento de artilharia da Bahia, Damazo Nunes, de artilharia de Pernambuco, além de Cosme Roiz de Araujo e Antônio Francisco, ambos soldados da Bahia[170].

Há diversos relatos de sucesso entre brasileiros que serviram no oriente. Lucas José de Alvarenga, que trabalhara nos departamentos militar, judicial, e de receitas, entre outros, em Minas Gerais e outros locais no Brasil, voluntariou-se para servir no Estado da India. Foi nomeado governador de Macau em 1809 pelo conde de Sarzedas. Era conhecido pela nobreza de caráter e muito estimado pelos ingleses. Com sua nomeação esperava-se manter um relacionamento anglo-português mais estreito em um momento crucial[171].

Houve outras dimensões na interface entre indivíduos da Índia portuguesa e do Brasil. A Bahia, que servia de ponto intermediário de escala para os navios da rota da Índia, era local conveniente para essa interação. Os indianos que serviam em várias ocupações a bordo dos navios certamente mantinham contato com brasileiros ao escalar na Bahia e outros portos. Um jovem de Malabar foi mandado da Bahia para Lisboa em 1767. Fazia parte da comitiva do vice-rei, conde de Ega[172]. Escravos hindus a bordo do navio *S. Francisco de Borja*, que iam ser levados para Lisboa, trabalharam no velame desse barco no porto da Bahia. José Roiz, nascido em Goa, figura como estando a serviço do navio *N. S. da Vitória e S. José,* que zarpou de Lisboa em 1794[173]. Da mesma forma, brasileiros que trabalhavam no cais como agentes, carpinteiros, funcionários, pessoal de segurança e oficiais médicos entravam constantemente em contato com marinheiros indianos ou passageiros dos navios da rota da Índia. Ainda em 1824, Manoel José Cruz, carpinteiro da corveta *Virador*, Manoel de Carvalho, Felix José Lopes, e José Pereira dos Santos, todos experientes em manutenção de navios, e o marinheiro Bernardo Antônio, expressaram o desejo de engajar-se no arsenal naval em Goa. Foram devidamente aprovados para o serviço[174].

[170] HAG: *OR*, 1507, fls. 209v.214.
[171] HAG: *MR*, 187-A, fls. 220-221v., 222; 188, fls. 1-2v; 189, fls. 97-99.
[172] AHU: *Baía*, cx. 164, doc. 21, dat. 23/1/1767.
[173] AHU: *Baía*, cx 196, doc. 11, dat16/5/1794.
[174] AHU: *India*, maço 220, nº. 210.

Degredados[175]

O serviço militar na Índia não se limitava aos voluntários brasileiros que serviam à Coroa no Estado. Para sustentar o império havia a mão de obra fornecida pela colônia e sociedade brasileiras, cuja contribuição muitas vezes não é notada. Adolfo Costa e L. A. Rodrigues produziram relatos concisos sobre emigração de órfãos e mulheres para a Índia portuguesa, respectivamente. A obra bem documentada de Timothy Coates sobre degredados e órfãos no papel de colonizadores no império português cobre o período até 1755. O estudo de exilados e renegados de Augusta Lima Cruz, baseado no trabalho de quatro cronistas portugueses é também interessante[176]. Os degredados do Brasil permaneceram desconhecidos e seus feitos ignorados, como os tijolos e argamassa que ficam sepultados sob os alicerces de uma construção. A movimentação dessas pessoas define o império tanto quanto o comércio.

Essa mão de obra marginalizada, em geral recrutada da classe não titulada no Brasil (e em Portugal), homens que formavam a parte "feia e má" da sociedade, também tomou seu lugar na classe militar no *Estado da India*. Eram soldados condenados pelos tribunais militares, civis punidos pela estrutura judicial, homens que Sua Majestade ou os governadores mandavam para o *Estado* até ordens em contrário e que às vezes seguiam para o exílio obrigados pela pressão social exercida pelos pais ou parentes. Esses eram os degredados.

A chegada de exilados ao *Estado da India* vem desde a viagem de Vasco da Gama para o oriente. O exílio não era considerado castigo severo[177] mas era imposto aos membros das classes baixas, mais do que à nobreza. Os primeiros eram considerados disponíveis e não tinham voz; por isso se tornavam colonizadores por obrigação. Isso acabou por converter-se em instrumento conveniente para transformá-los em defensores do império que se estendia cada vez mais.

Estratégia metropolitana

A estratégia de enviar homens às colônias mediante sentença foi a resposta da metrópole à realidade existente. Antes de tudo, Portugal

[175] O texto que se segue é uma versão modificada de uma monografia inédita intitulada "Protecting the Proscribed: Portuguese presence in the *Estado da India*, 1750-1820", apresentada pela autora em *ISIPH*, XI, realizado em Goa, 22/25 de setembro de 2003.

[176] P. Sequeira Antony, *op. cit.*, p. 21, notas 1-3.

[177] Maria Augusta Lima Cruz, "Exiles and Renegades in Early 16th Century Portuguese India", *The Indian Economic and Social History Review*, vol. xxiii, nº. 3, julho-setembro 1986, pp. 250, 253- 255.

era tão parcamente povoado que mal podia suportar o êxodo cada vez mais numeroso de colonizadores em direção às possessões espalhadas por três continentes. Enquanto o fascínio dos lucros estimulou o movimento voluntário, não foi difícil obter emigrantes. Os ciclos econômicos e a percepção de oportunidades foram fatores decisivos para os portugueses que iam e vinham das colônias. Na altura do final do século XVI, a Índia já não era mais o destino preferido. O Brasil era mais atraente e se situava no centro das atenções do império. No entanto, na altura de 1750 também o Brasil enfrentou uma crise econômica. Desempregados e frustrados, os homens procuravam o meio mais fácil de ganhar dinheiro. Extorsão, roubo e assassinatos se tornaram comuns. Quando as cadeias se encheram de uma população "redundante" de desertores, criminosos, desrespeitadores da lei e vagabundos, estes se transformaram em "recrutas forçados" para servir no distante império oriental. Em suma, a presença escassa de lusitanos na Índia e a demanda importuna de força militar foram os fatores que levaram ao crescente número de degredados enviados para aquela colônia. Os degredados se tornaram um instrumento conveniente para defender o pouco que restava do império oriental truncado que antes fora o "*theatro da Gloria de Portugal*".

As viagens para o *Estado* nada tinham de agradáveis ou seguras para os homens que zarpavam para o leste, mesmo em medos do século XVIII. Elas aceleravam a evasão de mão de obra. Em 1733, 148 vidas se perderam durante a viagem do *S. Thereza de Jesus*, das quais 78 eram de soldados. Os anos de 1749-1750 assistiram aos piores exemplos. Dos 111 homens que pereceram durante a viagem do *N. S. de Monte Alegre*, que chegou a Goa em outubro de 1749, 85 eram soldados[178]. O *N. S. de Boa Viagem*, que aportou em Goa no mesmo ano, perdeu 89 homens, 84 dos quais militares[179]. O clima e a alimentação constituíam também preocupações para os que vinham para a Índia. As mortes de militares europeus em grande escala, aliadas às deserções, reduziam os efetivos das forças de combate. Durante 1748-1749, 289 oficiais e soldados foram dados como mortos. No mesmo ano registraram-se 53 deserções[180].

Um panorama aproximado da mortalidade entre portugueses em Goa revela uma taxa média de óbitos de 102 entre os homens contra três para os portugueses na Índia e 13 no caso dos naturais nos anos de 1788-1814[181]. Numa época em que arriscar a vida no oriente não trazia vantagens materiais, quantos voluntários iriam lá servir? Os dispensáveis

[178] HAG: *MR*, 122-B, fls. 382-386.
[179] HAG: *MR*, 122-B, fls. 388-391.
[180] HAG: *MR*, 122-B, fls. 398-403; 404-406.
[181] P. Sequeira Antony, *op. cit.*, Tabela 1, p. 4.

e indefesos eram o grupo "escolhido". Os degredados podiam ser mandados para a Índia sem suscitar remorsos.

Enviar os criminosos e os que não obedeciam à lei das cadeias e prisões para a distante colônia da Índia também livrava o império de gente indisciplinada que poderia regenerar-se com prejuízo para a periferia. Inicialmente, o Brasil foi o lugar onde eram despejados tais elementos "indesejáveis" da sociedade portuguesa. Na altura de meados do século XVIII, o desemprego no Brasil impelia a população multiétnica a atividades antissociais. Quando as frustrações acarretaram desrespeito à lei e perturbações da ordem, os presos de Portugal e do Brasil passaram a ser despejados no *Estado da India*, onde a precariedade das forças armadas era um problema perene. Em março de 1816, o marquês de Alegrete, governador do Rio Grande do Sul, relatou o rápido aumento de crimes e atrocidades, causando problemas de manutenção da ordem e de insegurança[182]. Para tratar das frequentes deserções nos batalhões militares na capitania de Rio Grande de S. Pedro, a Coroa ofereceu perdão aos desertores caso voltassem ao serviço dentro de 20 dias. A oferta foi estendida a todo o reino, mas a boa vontade certamente não teve consequência para homens cujo único objetivo era escapar do serviço militar. Com o aumento da taxa de criminalidade no Brasil e a superlotação das cadeias, prisioneiros brasileiros foram mandados junto com lusitanos para servir como "defensores" do *Estado da India*. A Índia portuguesa proporcionou instalações correcionais e de reabilitação para os proscritos no Brasil, confirmando seu *status* de colônia secundária no planejamento lusitano.

Os degredados eram mandados ao *Estado* também para corrigir seu comportamento. Sempre havia a esperança de que mudariam de vida, se regenerariam e se tornariam membros da sociedade respeitadores da lei. Sylvester José de Almeida, de 21 anos, baiano instruído e filho de José Feliz de Almeida, comandante do navio *Nossa Senhora da Conceição, Bom Jesus dos Navegantes e Almas*, foi vítima de más companhias. O pai o fez embarcar para corrigi-lo, mas a bordo Sylvester ganhou muito dinheiro com trapaças. Em consequência, José Feliz levou o filho ao tribunal. Em 1779, o jovem foi condenado a seis anos de serviço na Índia[183]. Em 1777 Luís Carneiro, o cadete José Hoy, que era soldado, e o piloto Simão Vicente Portela foram mandados para Goa devido a seu mau comportamento[184]. João Pedro de Souza de Oliveira, filho de Francisco de Souza de Oliveira,

[182] HAG: *MR*, 195-C, fl. 292-292v.
[183] AHU: *Baía*, nº. 10144 c.a.
[184] HAG: *MR*, 158-C, fl. 963.

comerciante de Lisboa que estava no Rio em 1811, foi mandado a Goa para serviço militar a fim de corrigir a conduta[185]. Igualmente, Manoel Pessoa foi mandado para a Índia a pedido da mãe e do irmão. Este último era funcionário do Conselho Municipal da Bahia. Ambos esperavam que Manoel desistisse da violência e se tornasse um jovem bem comportado. João Travasso de Oliveira, filho de um tenente do regimento de infantaria, foi também enviado a Goa em 1816 como pena por delitos menores[186]. No mesmo ano, Guilherme Jude Magessi, cadete do primeiro regimento de cavalaria do Rio, foi condenado a servir na Índia por seis anos. Ficaria confinado ao destacamento militar de Pernem, sem acesso ao mundo exterior, e somente voltaria ao Brasil caso sua conduta melhorasse[187]. José Germano Borges da Silva, que fora mandado cumprir pena no *Estado*, recebeu permissão de regressar ao Rio em 1820[188].

Houve também participação de barcos e companhias particulares no transporte de prisioneiros para o oriente. A empresa de Pernambuco e Paraíba teve autorização para trazer soldados e prisioneiros em 1778[189]. Moçambique recebeu também recursos humanos com regularidade em forma de degredados por meio das viagens anuais à Índia. Quando os navios da rota da Índia não tocavam naquele porto durante o trajeto, os homens seguiam para Goa e mais tarde eram transportados à outra colônia. A tabela 2.1 fornece uma visão do número de exilados mandados do Brasil para Goa.

Os diversos tipos de exilados

Entre os crimes pelos quais os degredados eram punidos estavam deserção, indisciplina, violência, roubo, estupro, homicídio, blasfêmia, extorsão, ofensas a juízes, crimes políticos e outros mais. A deserção contumaz, a insubordinação, os roubos e a fuga de prisões eram comuns entre os soldados. Os relatórios que fornecem os motivos da condenação nos dão uma visão clara de seu histórico socioeconômico. Dos 52 prisioneiros enviados do Rio ao Estado em 1812, 33 eram culpados de roubo e deveriam servir de 5 a 10 anos na Índia; cinco tinham sido condenados por deserção,

185 HAG: *MR*, 191-D, 867-868.
186 HAG: *MR*, 195-C, fl. 50.
187 HAG: *MR*, 195-C, fls. 112, 114, 116.
188 HAG: *MR* 198-B, fl. 430.
189 *DUP*, IV, p. 398. Trezentos homens foram enviados por outro navio mercante em 1769. HAG: *MR*. 143-A, fl. 330. Cinquenta soldados foram mandados para Moçambique por um navio de propriedade de um comerciante baseado em Lisboa em 1767. HAG: *MR*, 143-H, fl. 978. Em 1766, 200 homens foram levados a Goa pelo navio *N. S. da Lapa e Bom Jesus da Trindade*, também particular. HAG: *MR*, 149-A, fls. 185-186.

alguns deles por reincidência, com penas de 6 a 10 anos. Em outros casos, tratava-se de rebelião e atos criminosos[190]. Tomé Francisco, da Bahia, soldado do regimento de Infantaria, foi condenado pelo crime de roubo contumaz. Como o castigo não o regenerou, foi mandado para Goa em 1790[191]. Da mesma forma, João dos Santos, do Regimento de Infantaria, e Antônio José da Costa, eram desertores constantes. A quarta tentativa de deserção acarretou o degredo para Goa no mesmo ano. José Viegas Lisboa, de 20 anos, natural da Bahia, foi enviado a Goa como castigo por conduta turbulenta e roubos repetidos[192]. Manuel José Gonsalves de Vasconcellos foi sentenciado a 10 anos em Goa por roubo e auxílio aos franceses[193].

Um dos soldados condenados a servir perpetuamente em 1817 era culpado de roubo, resistência, tentativa de fuga e assassinatos, enquanto outro era um barbeiro mandado para Goa por ser o chefe de um bando de ladrões[194]. Muitos dos que foram deportados como degredados, tanto soldados quanto oficiais, eram acusados de contumácia em comportamento turbulento. Revelaram-se incorrigíveis, mesmo após o castigo. Tais eram os homens enviados ao *Estado da India.*

As penas impostas por delitos idênticos não eram necessariamente uniformes. O tempo mínimo das condenações era de 3 anos[195]. A maioria dos degredados cumpriria penas de 5 a 10 anos de serviço na Índia. Por outro lado, esperava-se que os voluntários servissem durante 6 anos. Essa regra foi posteriormente abrandada, reduzindo-se o limite a um mínimo de 3 e um máximo de 6 anos.

A idade dos condenados variava entre menos de 20 e mais de 40 anos. Francisco Machado Valerio, do Brasil, condenado a servir na Índia durante 5 anos, tinha pouco menos de 13 anos de idade ao ser considerado culpado de roubo e assaltos. Manoel Carneiro de Azevedo, mandado para Goa em 1784 e Eusébio Ribeiro Gomes, sentenciado em 1786, eram adolescentes de 14 anos. Houve um exilado de 70 anos condenado a servir por 10 anos em Goa por um crime não especificado. Chegou em 1822 e parece ter sido o mais idoso dos degredados que serviram em Goa.

Também houve jovens de famílias de comerciantes abastados entre os que serviam em Goa. Theodore Gonsalves, filho do comerciante baiano João Paulo da Silva, estava no Regimento de Artilharia na Índia em 1802[196]. Jorge Medossi, outro degredado, era filho de um

[190] HAG: *MR*, 192-B, fls. 400-400v.
[191] HAG: *MR*, 172-B, fls. 820.
[192] HAG: *MR*, 172-B, fls. 819-832v.
[193] HAG: *MR*, 195-B, fls. 442.
[194] HAG: *MR*, 195-D, fls. 364.
[195] HAG: *MR*, 191-A, fls. 99-112.
[196] HAG: *MR*, 83-A, fls. 165-167.

comerciante italiano residente no Rio e tinha chegado a Goa no *S. José Fenix* em 1810.

Tabela 2.1 – Influxo de degredados para Goa, 1748-1826

(continua)

Ano/Navio	Oficiais e Voluntários	Degredados-Lisboa		Brasil Degredados/ Voluntários	Outros	Total
		Soldados	Civis			
1748/	-	-	-	15	-	15
1767 / S. José e N. S. da Conceição	-	194	-	-	-	194
1769/ N. S. da Ajuda e S. Pedro de Alcantara	-	264		-	-	264
1770 – N. S. Penha da França	-	125	-	-	-	125
1770 – S. José	-	265		-	-	265
1770 – N. S. da Caridade S. Francisco de Paula	-	128		-	-	128
1772 – N. S. Monte do Carmo	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	355
1772 – N. S. da Caridade S. Francisco de Paula	-	201		-	-	201
1773 – N. S. da Caridade S. Francisco de Paula	45	261	N.A.	N.A.	-	340
1774 – N. S. da Madre de Deos	15	N.A.	122	-	-	137
1774 – S. Francisco de Paula S. Eulalia e Almas	N.A.	N.A.	N.A.	-	82	82
1775 – N. S. da Guia	6	110	-	-	-	116
1778 – Neptune	-	119	-	3	-	122
1779 – N. S. Monte do Carmo	38	346	-	-	-	384
1780 – Principe do Brazil	-	211	-	-	-	211
1780 – Polifemo	4	135	-	3	-	142
1781 – S. Antônio Polifemo	-	232	-	8	-	240
1783 – Principe do Brazil	1	149	-	-	-	150

Tabela 2.1 – Influxo de degredados para Goa, 1748-1826

(continuação)

Ano/Navio	Oficiais e Voluntários	Degredados-Lisboa		Brasil Degredados/ Voluntários	Outros	Total
		Soldados	Civis			
1783 – N. S. da Conceição S. Antônio	5	43	-	-	-	48
1783 – Sor. Do Bomfim e S. Tiago Maior	95	142	-	9	-	264
1784 – N. S. Monte do Carmo	N.A.	N.A.	N.A.	13 / 4	-	340
1786 – Sor Jesus Ressuscitado Sta. Zeferina e Princeza do Brazil	21	128	100	5	-	254
1786 – N. S. da Vida, St. Antonio e Magdalena	37	96	-	36/ 2	-	171
1786 – Sor do Bomfim e S. Tiago Maior	8	205	-	20	-	233
1787 – N. S. da Conceição, St. Antonio	40	222	-	18	-	280
1788 – S.S. Sacramento, N. S. do Paraizo	147	98	-	8	-	253
1790 – Sta. Zeferina e Princeza do Brasil			-	2	-	2
1791 – S. Luís e Sta. Maria Magdalena	44	221	-	19	-	284
1792 – N.S. de Belem	20	122	-	18	-	340
1792 – N.S. da Conceição e St. Antonio	24	252	180	24	-	300
1797 – N.S. da Conceição e St. Antonio	-	31	210	20	-	261
1799 – N.S. da Conceição e St. Antonio	-	-	-	19	-	
1799 – Marialva	14	29	155	38	-	236
1799 – Polifemo	-	-	-	20	-	20
1801 – S. José, Marialva	141	46	82	26	-	295

Tabela 2.1 – Influxo de degredados para Goa, 1748-1826

(conclusão)

Ano/Navio	Oficiais e Voluntários	Degredados-Lisboa Soldados	Civis	Brasil Degredados/ Voluntários	Outros	Total
1801 – N. S. da Conceição e St. Antonio	10	87	170	31	12	310
1804 – Ceilão Novo	20	122	148	4	-	294
1805 – N. S. da Conceição e St. Antonio	26	162	137	2/1 vol	-	228
1806 – Ceilão Novo	9	90	60	4 deg/ 7 vol	-	170
1807 – N. S. da Conceição	7	103	95	19	-	205
1811 – Europa				7		7
1811 – S. Jozé Fenix	-	52	100	4	-	156
1814 – Europa	-			48		48
1814 – S. Jozé Americano	-	-	-	53	29	82
1816 – S. João Magnanimo	-	-	-	22	-	22
1819 – Princeza Real	-	30	-	30	-	60
1822 – Luconia	-	-	-	32	-	32
1822 – S. João Magnanimo	10	-	-	27	-	37
1826 – Principe D. Pedro	1	75	-	30	-	106
TOTAL	**788**	**7137**				**8776**

Fontes: HAG: *MR*, 164-G, 166, 168-A, 169-A, 170-A, 170-B, 171-B, 172-A, 176-B, 179-A, 180-B, 181-A, 181-B, 184-A, 185, 186, 186-A, 190-B, 191-A, 193-A, 195-D, 196-B, 197-A, 203-A, 203-B; *OR*, 1508; AHU, *Baía*, nºs. 14814, 14390, 15560, 16150 c.a.; *Índia*, maço 161, nº. 170.

Oficiais militares culpados de delitos também participaram do influxo de degredados para Goa. Em 1818, Luís Antonio Vieira, segundo tenente da Armada Real, foi mandado do Rio para cumprir pena por conduta repreensível. Engajou-se na Marinha[197].

As sentenças eram impostas aos culpados por várias autoridades: os soldados eram punidos por tribunais militares ou pelo Conselho de Guerra; os civis eram julgados pelos tribunais da terra. Tanto militares quanto outros presos recebiam ordem da Coroa para servir na Índia. Às vezes as sentenças eram específicas e em outros casos os homens eram

[197] HAG: *MR*, 196-A, fl. 80.

enviados até novas instruções[198]. Também recebiam ordens de degredo vindas dos governos provinciais. Esse foi o caso da Bahia e do Rio de Janeiro no período colonial.

Os degredados que vinham à Índia pertenciam a duas categorias: os que cumpriam uma sentença específica de primeira instância e os que eram inicialmente exilados para uma parte distante do império, mas que posteriormente tinham a pena comutada e eram enviados a Goa. Nesse último caso, o exílio na Índia era considerado tratamento leniente. Em 1801, dentre os 107 prisioneiros que chegaram a Goa para cumprir sentenças, 9 tinham sido inicialmente mandados ao Mato Grosso, 16 ao Rio Negro e 4 à *Fortaleza do Rio das Amazonas*[199].

Ao chegarem a Goa, eram engajados nos regimentos, independentemente de suas vidas pregressas. Assassinos, *gangsters*, ladrões, desertores e desordeiros eram misturados com adolescentes. A idade, a experiência, a condição física e outras considerações não perturbavam os que tomavam as decisões em Lisboa.

Não se faziam distinções entre os prisioneiros civis e os soldados experimentados e nem entre criminosos empedernidos e os culpados de crimes menores. O exército e a marinha tinham lugar para todos. Alguns degredados encontraram colocação na fábrica de pólvora. Em 1802, 22 deles, trazidos pelo *Marialva*, foram servir no Arsenal Real. O trabalho nas galés era um castigo severo, reservado aos culpados de crimes mais graves. O degredado negro Manoel da Silva Mascarenhas, de 37 anos, e o escravo negro Antonio, de 35, ambos vindos da Bahia, foram condenados às galés perpétuas na Índia[200].

Ética militar em Goa

O serviço nas forças armadas não produzia disciplina e nem era compatível com a eficiência militar. Os soldados rasos eram tratados com desprezo. Os longos períodos de serviço, os parcos soldos e o tratamento desdenhoso levava os jovens a repetidas deserções, desprezo pela disciplina e mesmo comportamento violento e roubos. A situação na Índia não era melhor do que aquela da qual a maioria dos degredados procurara escapar em suas terras natais. Trinta e oito homens, em média, desertavam em Goa a cada ano[201]. Essas eram na verdade as ofensas dos

[198] HAG: *MR* 172-A, fls. 214-237.
[199] HAG: *MR*, 181-B, fls. 369-398.
[200] HAG: *MR*, 169-B, fls. 729-731.
[201] Para detalhes sobre os mortos, desertores e incapacitados entre os militares do *Estado*, ver P. Sequeira Antony, op.cit., Tabela 4, p. 14.

prisioneiros militares, inclusive oficiais, que foram mandados ao *Estado da India* para cumprir sentenças que variavam de 3 anos à perpetuidade. C. R. Boxer notou que a guarnição da Paraíba não recebeu pagamento durante quatro anos. As condições em Goa não eram melhores. Em 1753, não houve numerário para pagar as tropas. O valor de 80.000 *xerafins* foi solicitado aos jesuítas da província para esse fim. Em 1754, 100.000 cruzados foram mandados de Lisboa para socorrer o estado da penúria financeira e pagar à guarnição[202].

Seria a atmosfera militar em Goa favorável para a regeneração desses condenados? Esse assunto deve ser abordado tendo em vista o ambicioso plano imperial de reformar os exilados. Para começar, esperava-se que aqueles homens se emendassem em um ambiente no qual a ética de trabalho estava limitada por várias considerações. Os soldados continuavam paupérrimos como sempre, recebendo uma mísera soma de 5 *xerafins* por mês em Damão, por volta de 1750. Desse total, um *xerafim* era pago em fumo, dois em dinheiro e o restante em alimentos e outras provisões. Muitos recorriam à deserção para escapar daquele miserável estado de coisas e passavam a Bombaim e outros pontos da costa em busca de melhores condições[203]. Por motivos óbvios, em geral preferiam a fuga à rebelião. Os baixos soldos atormentavam a todo momento os soldados menos afortunados e os funcionários subalternos.

Entre os oficiais mais graduados, as irregularidades eram comuns, deixando pouco espaço para que a soldadesca pudesse progredir. Os funcionários civis usavam sua influência para desviar recursos dos militares[204]. A discriminação racial entre os militares era um segredo transparente. Os favores eram concedidos segundo o berço, a cor da pele e a posição social. Poucos privilegiados recebiam consideração especial. Embora não faltassem homens competentes e dedicados, a má conduta contagiosa se espalhava com facilidade entre os degredados, muitos dos quais eram analfabetos, sem aptidões, vontade ou disciplina. A atmosfera não podia ser menos inspiradora para homens desterrados a fim de regenerar-se.

O resultado final

Para homens enviados à força a terras distantes, as barreiras étnicas e linguísticas em dúvida causavam dificuldades. Nesse particular, os

[202] C.R. Boxer, *A Idade de Ouro do Brasil*, p. 315; HAG: *MR*, 126-C.

[203] HAG: *MR*, 123-A, fls. 314-315. Com a imposição das novas condições de salários pagáveis para a metade do ano, os soldados não tinham como subsistir. As deserções aumentaram em quase todos os contingentes. Os roubos se tornaram um problema grave. HAG: *MR*, 195-D, fls. 425-425v.

[204] HAG: *MR*, 195-E, fls. 844, 847, 853, 863-866.

degredados brasileiros tinham uma vantagem sobre seus correspondentes lusitanos: estavam mais acostumados ao clima tropical e eram capazes de resistir muito melhor do que os portugueses às enfermidades locais.

Nem sempre todos os sentenciados cumpriam suas penas até o fim. Muitos morriam nos hospitais militares. É difícil ter certeza do número exato de degredados, porque os relatos de óbitos muitas vezes não revelavam a categoria dos falecidos. Foi possível reunir detalhes de tais relatos a respeito de cem brasileiros no hospital militar de Goa entre 1784 e 1829[205]. Antônio José Gomes Cascaes era um comerciante baseado no Maranhão cujo filho exilado, Marcos Antônio Gomes Cascaes, foi alferes do Regimento de Artilharia em Goa durante cinco anos. O pai requereu o retorno do filho em 1813 por haver completado a pena, e desejava que o rapaz se juntasse a ele nos negócios, pois já estava ficando mais velho. O comerciante não teve sorte. O filho morrera no hospital militar de Goa em março de 1811[206].

Alguns encontravam formas e meios para escapar. Outros desapareciam e passavam a servir a governantes locais. Manuel de Souza e Antônio de Oliveira, ambos baianos, tinham chegado a Goa no *Nossa Senhora de Betancor*, figuravam numa lista de renegados em 1706[207].

O exílio tinha efeito positivo sobre muitos degredados. O objetivo da Coroa era também em grande parte atingido nos casos em que alguns conseguiam terminar a sentença e voltar para suas terras regenerados, como homens livres, quando não resolviam permanecer na Índia. O brasileiro Francisco Lopes estabeleceu-se no leste da África por volta de 1730. Antônio Manoel, que viera para Goa em 1803 com a idade de 29 anos, degredado por 5 anos, casou-se no *Estado* e ali criou a família. Após 13 anos de serviço, 8 dos quais como homem livre no Segundo Regimento, requereu permissão para regressar ao Rio em 1816[208].

D. Antônio Ignacio de Silveira, alferes do Regimento de Infantaria, na ilha de Santa Catarina, que fora mandado a Goa como condenado por uma rixa com o irmão, D. Luís Maurício, Governador da mesma ilha, mostrou-se um modelo a ser imitado. Sua conduta despertou tanta admiração em Goa que a pena foi considerada excessiva e ele foi recomendado para o mesmo posto na guarnição militar do Rio de Janeiro em 1818. Jorge Medossi, filho do comerciante italiano baseado no Rio, enfrentou situação diversa. Temia-se que por ser italiano ele se dedicasse à bebida e outros vícios em Goa. Embora não desmentisse essas apreensões e começasse a beber tão logo desembarcou, o que era passível de punição,

[205] A lista dos mortos está na tese de doutorado inédita da autora, TMV. Pune, India, 1998, apêndice 3, pp. 387-391.
[206] HAG: *MR*, 198-A, fls, 92, 102, 103.
[207] HAG: *MR*, 69 e 70, fls, 20v.-21.
[208] HAG: *MR*, 87, fl. 108; 195-C, fls. 22, 26.

relatórios de 1814 demonstraram que tanto ele quanto seu companheiro João Manuel da Costa Guedes eram constantes e eficientes no trabalho. Medossi morreu em Goa após prestar serviços como cadete durante 6 anos[209].

Nem todos os degredados que vinham para Goa podem ser considerados dignos de repreensão; alguns serviram ao *Estado* e conseguiram escapar do estigma de trabalhos forçados no exílio. Francisco Antônio de Mello, que fora degredado em Goa durante 5 anos, voltou ao Brasil em 1817 como carpinteiro no *Charrua Princeza Real*[210].

Alguns se mostraram incorrigíveis. João Francisco Marinho, natural do Rio, foi mandado para Goa em 1806 para servir no Regimento de Artilharia. Por desobediência à disciplina militar foi deportado a Solor e Timor em 1815. Três anos mais tarde foi salvo devido ao apelo da mãe viúva, Francisca da Costa, e pôde voltar a sua terra[211]. Por sua vez, Thomas Francisco de Mello, também do Rio, teve menos sorte. Fora mandado a Goa em 1806 com a idade de 29 anos. Ocupou diversos postos, inclusive o de alferes na Legião Voluntária real de Ponda. Declarado culpado de roubo, foi deportado permanentemente para Timor em 1809. De lá fugiu a bordo de um navio inglês e chegou ao Rio via Málaca e Inglaterra. Recapturado no Rio, foi novamente mandado para Goa como degredado em 1817[212].

Ao mesmo tempo em que defendiam o império em nome da Coroa, sua missão oficial, os degredados executavam inconscientemente outra tarefa: serviam de veículos de cultura em seus locais de trabalho. A interação com os soldados locais, assim como homens e mulheres da terra em geral, gerava intercâmbio de ideias, costumes e modos. Após superar os grilhões do exílio, sem dúvida se misturaram com os habitantes do *Estado da India*. Alguns se casaram e constituíram família. Talvez as trocas mútuas e a adoção da arte culinária fosse um dos aspectos práticos da interação.

O intercâmbio de ideias era uma consequência inevitável da interface demográfica. À eclosão de revoltas em rápida sucessão em 1787 em Goa e em 1789 no Brasil, seguiram-se a revolução pernambucana de 1817-18, a independência do Brasil em 1822 e rebeliões em Goa em 1822-23, o que indica que os mesmos sentimentos prevaleciam em Goa e no Brasil. Vítimas de tratamento rude, discriminação, privações e frustração, os degredados brasileiros podem haver desempenhado papel de

[209] HAG: *MR*, 169-C, fls. 836-837; 187-B. fls 553, 554-554v., 556; 195-B, fl. 843.
[210] HAG: *MR*, 195-B, fl. 772.
[211] HAG: *MR*, 196-A, fl. 102.
[212] HAG: *MR*, 195-D, fls. 338, 340, 342.

intermediários na propagação de ideias anti-imperiais. Esse tema merece pesquisa e atenção dos estudiosos.

Da perspectiva dos naturais de Goa, os degredados eram na verdade um prejuízo para a economia em declínio, pois tinham de arcar com a despesa de uma perene horda de prisioneiros especialmente "importados" para defender o território. Entre os europeus havia também luso-brasileiros, o que mantinha os goenses excluídos dos postos militares. Era na verdade um prejuízo moral, além das perdas econômicas decorrentes de sustentar os exilados impostos à colônia em nome da defesa.

A presença dos degredados era um espinho na carne dos naturais. Apesar de dispostos a servir, eram tratados com desprezo. Os prisioneiros luso-brasileiros gozavam de *status* superior aos naturais de Goa. A carga da metrópole fora transferida para a colônia. Isso não podia senão fortalecer o sentimento anti-imperial.

O fluxo constante de degredados do Brasil para Goa também revela o lugar secundário da colônia asiática no império como um todo. Além de outros fatores que já indicavam essa condição, Goa tinha de abrigar os elementos considerados ameaça no Brasil. Estava implícito o *status* inferior de Goa na hierarquia das colônias.

Na esteira da independência do Brasil, Goa também passou por distúrbios. Em seu despacho a Lisboa, o Governador-geral reiterou a existência de indisciplina em larga escala no exército. Acrescentou que dos 300 a 400 homens que chegavam anualmente a Goa para o serviço militar, alguns eram degredados conhecidos por diversos crimes. Tais homens causavam mais prejuízos do que benefícios a Sua Majestade, ao repetirem ali seus crimes[213].

Um comentário oficial despachado de Goa e datado de 30 de abril de 1799, expressa a quintessência de toda a questão: ao referir-se à chegada de vinte degredados do Brasil naquele ano, diz: "cujos individuos dezejava eu que nunca viessem á Índia no meu tempo; porque são mulattos e negros, finíssimos Ladroens, e matadors, que em lugar de servirem he precizo conservalos na Galé, ou enforcalos"[214].

Germano Correa, autor de *Historia da Colonização Portuguesa na Índia,* afirma que mais de 10.000 luso-brasileiros vieram para a Índia portuguesa e foram incorporados às fileiras militares durante os dois séculos e meio de contato intracolonial. Trata-se de uma superestimativa, apesar do considerável fluxo de pessoas do Brasil para a Índia portuguesa.

[213] HAG: *MR*, 200-C, fl. 773.
[214] HAG: *MR*, 178-A, fl. 200-200v.

Uma estimativa correta encontraria 50% a 60% desse número servindo no *Estado da India*.

Ações anti-imperiais

A eclosão de revoltas, embora abortadas, indica que os mesmos problemas prevaleciam em Goa e no Brasil. Tanto as conspirações de 1787 em Goa quanto as de 1789 no Brasil tinham o objetivo de libertar o Brasil do domínio português. Ambas foram inspiradas em grande parte pela independência dos Estados Unidos. O papel dos clérigos de Goa e do Brasil nessas rebeliões já foi mencionado anteriormente neste capítulo.

A metrópole parece haver aprendido as lições. Quando o Governador de Pernambuco foi deposto por um governo revolucionário em 1817, o rei declarou o bloqueio a todos os portos de Pernambuco. O Governador de Goa recebeu ordem de sequestrar os barcos que pudessem pertencer a comerciantes pernambucanos condenados após o inquérito. Os indiciados eram: Bento José da Costa, José de Oliveira Ramos, José Joaquim Jorge, Antônio Marques da Costa Soares, Antônio da Silva e companhia, José Joaquim Gonçalves, Joaquim Antônio Gonçalves de Oliveira, Joaquim José Mendes, Domingos José Martins e Manuel José Martins Ribeiro[215].

A partir de então os brasileiros se tornaram efetivamente suspeitos aos olhos dos portugueses. João Carlos Leal, natural da Bahia, que foi desembargador em Goa em 1824, solicitou autorização para consultar médicos ingleses em Bombaim, porque o tratamento em Goa não surtira efeito. A permissão foi dada com relutância, pois se temia que ele não regressasse a Goa. As autoridades suspeitavam da participação de brasileiros nos distúrbios políticos em Goa em 1824[216].

Bernardo Peres da Silva, natural de Goa, que tinha conhecimentos de medicina, foi eleito em todos os pleitos realizados entre 1822 e 1842. Lutara ativamente ao lado dos liberais em Portugal e seu filho, que fazia serviço militar em Portugal, também se engajara profundamente na defesa da causa do príncipe D. Pedro, que retornara ao Brasil[217].

[215] HAG: *MR*, 196-A, fls. 7-10, 12, 13; 197-C, fls. 1023-1023v.
[216] HAG: *MR*, 202-A, fls. 24, 132; AHU: *Índia*, maço 222, nº. 212.
[217] T. R. de Souza, "Capital Inputs in Goa's Freedom Struggle". Atas da *ISIPH*, III, 1983; HAG: *MR*, 199-B, fl. 420v.

Competência técnica: Goa periférica reforça a Bahia

Havia outra faceta do elo humano nas relações Goa-Bahia. Buscavam-se conhecimentos técnicos na Índia portuguesa a fim de explorar os ricos recursos do Brasil. Isso indica o *status* semiperiférico do Brasil no império lusitano. Quando Portugal se voltou para o Atlântico, por volta de 1580, tratou de explorar e aproveitar o potencial agrícola do Brasil. A cronologia do planejamento revela a prioridade conferida ao Brasil na percepção portuguesa: como a rentabilidade do comércio oriental de especiarias entrava em declínio, a manufatura de tecidos entrou para os planos devido ao potencial brasileiro para a produção de algodão. Em seguida veio a perda das regiões orientais produtoras de especiarias. Consequentemente, o Brasil foi escolhido para substituir o império asiático truncado. Portugal planejou também treinar brasileiros na preparação de salitre, material estratégico para a defesa. A produção de *arrack* foi uma novidade que objetivava expandir a economia agrária do Brasil mediante a utilização da abundância de coco existente. O conhecimento dos asiáticos em todos esses campos seria usado para melhorar a economia do Brasil. A dependência de Portugal em relação ao Brasil é claramente visível nessa situação. Os planos propostos e seus resultados são examinados abaixo.

Proposta de "tecelões indianos" no Pará

O primeiro dos planos propostos tinha a ver com a utilização do algodão que crescia com abundância ao longo do litoral brasileiro, especialmente no Pará. A carta real de 12 de março de 1588 ordenava ao vice-rei da Índia enviar fiadores e tecelões, especialmente casais, para o Brasil. A manufatura de variedades finas de tecidos era uma arte tradicional que aqueles trabalhadores deveriam ensinar aos brasileiros[218]. Os casais eram preferidos por serem mais confiáveis quanto à permanência no Brasil. Não existem indícios de que essa ordem tenha sido cumprida[219]. Mesmo assim, a própria proposta demonstrava a "Orientação Atlântica" por parte de Portugal.

Em 21 de março de 1750, a corte real exarou novas ordens. Procuravam-se, para serem enviados à Bahia, casais de tecelões e tintureiros de tecidos de algodão e musselina da Índia peninsular,

[218] HAG: *MR*, 3-A, fls 289-289v.

[219] Sobre a opinião a respeito da crença hinduísta, ver Lotika Varadarajan, "Patron Saints and Protective Deities: Bridges to the Waters", atas do *Seminário sobre Marinheiros e Sociedade*, Bombaim, março de 1982, pp. 7-17.

especialmente a costa de Coromandel, e também de Bengala, onde eram feitas as melhores variedades de *chitas, lenços* e *cassas*. Depois seriam mandados ao Pará a fim de estabelecer-se e organizar uma fábrica. Os trabalhadores de Coromandel e Orissa, ou do interior, poderiam ser mandados com o auxílio de algum missionário que dominasse a língua local. O equipamento necessário, como teares, rodas de fiar, removedores de sementes e outros acessórios deveriam ser despachados junto com os tecelões. Ordenou-se a remessa das ervas e raízes usadas na preparação de tinturas a fim de ajudar na identificação dessas espécies vegetais no Maranhão. Poderiam ser mandadas até doze famílias. Preferiam-se os tecelões de Coromandel e Bengala por causa de antiga reputação que possuíam na manufatura de tecidos de qualidade.

O governo metropolitano ofereceu condições atraentes a essas famílias de tecelões, o que reflete a urgência em fazê-los chegar ao Brasil. Entre as condições oferecidas estava o pagamento das despesas de viagem, recursos em dinheiro para os preparativos do traslado e compra de instrumentos e outros artigos, compromisso concessão de terras no Pará, liberdade de movimento, liberdade religiosa, privilégios de impostos e direitos alfandegários, etc[220]. Apesar dessas interessantes regalias, o vice-rei Marques de Távora explicou na resposta datada de 30 de janeiro de 1751 os impedimentos que enfrentava, especialmente a relutância dos indianos de deixar sua terra natal. Reiterou ele que o ostracismo social pelos membros da casta era um grande obstáculo para os indianos. Em seus esforços para cumprir a ordem o vice-rei visitou o bispo de Mylapore a fim de pedir ajuda para obter os necessários peritos em S. Tomé. Padre Francisco de Assumpção, Superior dos agostinianos em Bengala, foi contatado em busca de ajuda. O frade parece haver relatado que todos os tecelões de Bengala eram pagãos, dando a entender sua incapacidade de fornecer auxílio para transformar o projeto em realidade.

O padre Antonio, de Mylapore, observou que "há muitos e bons tecelões Christãos", e sugeriu que os missionários jesuítas da região poderiam coagir os tintureiros cristãos a cooperar[221]. O envio de seis homens a Diu para treinamento em tecelagem à custa do Estado parece haver sido um medida consequente. Os registros oficiais se referem ao desejo da Coroa de estabelecer uma fábrica de têxteis de algodão em Goa com a ajuda desses homens[222].

[220] HAG: *MR*, 123-B, fls. 581-582, 641-643. Ver apêndice sobre as palavras mostradas. P.S.S. Pissurlencar, "A Presença do Brasil no Arquivo Histórico de Goa", Atas do III *Colóquio Internacional de Estudos Luso-brasileiros*, vol. II, pp. 356-358.
[221] HAG: *MR*, 125-B, fls. 500-502.
[222] HAG: *MR*, 125-B, fls. 586-587v.

Francisco Mergulhão, Paulo Lobo, Manuel Lobo, Domingos Fernandes, Vitorino Pereira, todos *Gauncars* de Santo Estevão, distrito de Tolto, Pedro Paulo da Fonseca, soldado natural de Santo Estevão, Antônio Fernandes e Igidia Lobo, da mesma ilha, além de um soldado *reinol*, que era tecelão de seda no reino – todos esses seriam enviados a Diu para aprender a tecelagem do algodão[223].

Buscou-se a ajuda de Philip de Valadares Sottomayor para encontrar tecelões em Surat. Não apenas Surat era conhecida pelos tecidos de boa qualidade, mas Sottomayor conhecia bem o lugar por ser administrador em Damão. O vice-rei propôs mandar alguns jovens de Goa a Surat, onde poderiam aprender com os conhecedores do ofício de tecelagem. Esse seria, porém, um plano de longo prazo. Por isso recorreu-se também a soluções mais expeditas, inclusive trazer famílias de tecelões a Goa para assentamento onde pudessem instalar a oficina. Tão logo se acostumassem a viver fora de seus lugares natais, esperava-se que fosse possível mandá-los para um pouco mais longe, na Bahia, sem maior resistência[224]. Aparentemente, a relutância dos indianos em mudar-se para terras longínquas, como o Brasil, não seria fácil de superar.

A manufatura de tecidos finos foi proibida no Brasil pelo Alvará de 5 de janeiro de 1785 e permitida a produção de panos grosseiros para uso exclusivo de escravos. Em 1802 as proibições foram reiteradas[225]. Isso estimulou a exportação de tecidos portugueses e panos de algodão indiano para o Brasil. Essa colônia continuou a desempenhar a função de fornecedora de algodão cru à metrópole. Grandes quantidades de algodão brasileiro foram compradas pela Inglaterra. A proibição de fabricação de têxteis no Brasil também estimulou o comércio de contrabando por parte de muitas potências europeias, inclusive a Inglaterra.

Cultivo de especiarias

A Índia portuguesa foi a intermediária na preparação de um novo império de especiarias, que deveria substituir a Ásia. A preocupação nesse particular foi o conhecimento técnico fornecido via Goa.

Ainda em 1677, o vice-rei D. Pedro de Almeida recebeu ordem de enviar à Bahia indianos conhecedores do cultivo de especiarias[226], que deveriam dar treinamento prático aos cultivadores brasileiros. Foram-lhes

[223] HAG: *MR*, 125-B, fls. 586-587v., 588.
[224] HAG: *MR*, 123-B fls.579-580.
[225] Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. VIII, pp. 131-134.
[226] HAG: *MR*, 44 e 45, fls. 121, 337; 46-B, fls. 394, 395; 47, fls. 37-37v., 49, fl. 337.

prometidas diversas facilidades, como terras onde estabelecer-se, pagamento periódico, reembolso de despesas de viagem, etc[227]. Em 1682, oito *canarins* foram enviados ao Brasil. Dois residiriam na Bahia e os restantes em Pernambuco, Rio de Janeiro, Maranhão e Cabo Verde. Se esses homens chegaram ao Brasil, terão sido os primeiros *canarins* a viajar à América Portuguesa. Não se conhecem ao certo as funções que desempenharam no Brasil.

A necessidade de cultivadores peritos em especiarias foi reiterada constantemente. O desejo de organizar o império brasileiro de espécies em linhas semelhantes às da Ásia se torna claro diante da repetição de ordens da metrópole solicitando plantadores experientes e mudas das melhores variedades vegetais da Ásia. Buscava-se a perfeição técnica mediante o uso das habilidades indígenas. Em 1685 foi proposta a ida de seis casais de *canarins* conhecedores do cultivo de especiarias. Suas roupas, alimentos e outras necessidades seriam pagos pelo *Estado*[228].

Em 1690, dois *canarins* foram enviados à Bahia. Eram Lourenço de Noronha e Salvador de Távora. Ambos eram naturais de Serula, em Bardez, e tinham trinta anos de idade[229]. Como não conseguiram cumprir satisfatoriamente a missão, foram recambiados a Goa, via Lisboa. Não eram peritos em descascar a canela, principalmente a variedade mais fina[230].

Recomendou-se por isso que gente de Malabar, que soubesse como tratar a variedade cingalesa de canela, fosse mandada ao Brasil. Definiram-se meios e modos de conseguir pelo menos dois desses homens[231]. Sugeriu-se a intermediação de missionários de Sunda, onde o cultivo de pimenta era disseminado, e também do Ceilão. Embora a necessidade de tais peritos tivesse sido reiterada até 1807, não há indícios de que as ordens tenham sido acatadas. Devido à ameaça à própria sobrevivência do império em 1808, o projeto de transplante de especiarias teve de ser abandonado.

Trabalhadores em salitre

O salitre era ingrediente básico para a preparação da pólvora. A economia do imperialismo e a política do comércio marítimo, que

[227] AHU: *Baía*, nº. 3191 c.a.

[228] HAG: *MR*, 51-A, fl. 25.

[229] HAG: *MR*, 55-B, fl. 349; BAL: cod. 51-v-42; fl. 16; AHU: *Baía*, nº. 3626 c.a; Luis Ferrand de Almeida, "Acclimatação das plantas do Oriente no Brasil durante os séculos XVII e XVIII", *Revista Portuguesa de História*, xv, p.387, n. 108. O artigo é bem documentado e apresenta um bom panorama do projeto.

[230] BAL, cod. 51-v-42fl. 26v.; HAG: *MR* 57, fl. 25. Ainda em 1789 foi solicitada às autoridades de Goa a promoção de produtos agrícolas como café, pimenta, canela e cânhamo. HAG: *MR*, 171-B, fl. 401.

[231] HAG: *MR* 58, fls. 407-407v. Ainda em 1789 foi intruída às autoridades de Goa a promoção de produtos agrícolas como café, pimenta, canela e cânhamo.

exigia amplo uso de artilharia, asseguraram a demanda desse produto no comércio por mar. O salitre era exportado da Índia nos séculos XVII e XVIII. A demanda se manteve em aumento com a crescente rivalidade entre as potências europeias. As fábricas de pólvora de Goa e da Bahia atendiam em parte às necessidades das respectivas regiões e o restante era fornecido por Londres. A metrópole, no entanto, se abastecia da matéria-prima na Índia.

As incertezas quanto ao abastecimento de salitre vindo de Goa levou a uma busca frenética do produto. Em 1694, foi descoberto salitre na Serra dos Montes Altos, na Bahia[232]. Em uma carta datada de 24 de janeiro de 1700, o rei pediu ao vice-rei Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho que arranjasse trabalhadores peritos em salitre para cuidar das atividades nas minas da Bahia e de Pernambuco. Novamente mencionou-se a escassez de operários experientes no reino. O vice-rei foi encarregado de conseguir três ou quatro trabalhadores em salitre de Bengala, que era o maior fornecedor na Índia. Não deviam ser mandados homens que fossem demasiadamente idosos, débeis ou enfermos a ponto de não suportarem a viagem. Se não pudessem ser encontrados em Bengala, poderiam vir do reino de Mughal. Caso de todo não fosse possível consegui-los, os que conhecessem bem o trabalho entre os operários da *Casa da Pólvora* de Goa deveriam seguir naquele mesmo ano. A ordem foi reiterada em 25 de janeiro de 1702[233].

Na resposta datada de 20 de dezembro de 1702, o vice-rei assegurava à Coroa que faria tudo o que estivesse ao seu alcance para cumprir a tarefa que lhe fora atribuída até a época da monção seguinte. Expressou o temor de que os naturais da Índia relutassem em deixar a pátria, como em casos anteriores. Enquanto isso, enviou uma série de instruções sobre a forma de extrair o salitre das minas e sobre sua purificação e processamento[234]. A experiência da Índia foi assim compartilhada com o Brasil a fim de obter o máximo de benefícios com o mínimo de despesa.

Destilação de arrack

Foi também explorado outro campo em que havia possibilidade de utilização dos conhecimentos indígenas: o cultivo do coco. Os coqueiros cresciam naturalmente e em abundância em toda a costa brasileira e regiões

[232] BAL, cod. 51-v-42, fls. 18v.-19; AHU: *Baía*, nº. 5414 c.a. Em 1702, foram extraídas de lá 170 arrobas. Por volta de 1765, foi encontrado salitre no distrito de Rio Verde Pequeno de Jacobina, por Romão Gramacho. AHU: *Baía*, nº. 6802 c.a.

[233] HAG: *MR*, 63, fl. 28; 66, fl. 43. A ordem real de 12 de maio de 1714 declarou que o refino de pólvora era dispendioso e portanto não era prático na Bahia. Uma arroba de salitre produzia um arrátel de pólvora a um custo de 3.000 réis, como se afirmou. AHU: *Baía*, nº. 73 c.a.

[234] HAG: *MR*, 66, fl. 44.

adjacentes. Os brasileiros, porém, não conheciam seus vários usos. Como os cocos não apenas eram utilizados em diversas formas, mas também constituíam um componente vital do comércio local na Índia, resolveu-se instruir os brasileiros nesse particular. Por uma carta de 21 de março de 1750 o secretário de Estado Antônio de Azevedo Coutinho solicitou ao marquês de Alorna, vice-rei de Goa, que levasse consigo para a Bahia, em sua viagem a Portugal[235], alguns *canarins* conhecedores da arte de cultivo da palmeira.

Em 1751 o vice-rei Marquês de Távora enviou seis *canarins* à Bahia, acompanhados por um relatório detalhado sobre os usos do coqueiro em Goa[236]. Dois deles morreram de escorbuto durante a viagem. Os sobreviventes deveriam receber quarenta *xerafins*, ou 12 mil réis, além de noventa réis adicionais para a manutenção de suas famílias. Além disso, foram pagas também as despesas com vestimenta e os custos da viagem.

Os nomes de três dos *canarins* são conhecidos. Eram Pedro Ventura Castilho, João Ribeiro e Lourenço Raposo. Após breve investigação, chegaram à conclusão de que a destilação do *arrack* não era factível na Bahia como empresa comercial, porque os coqueiros brasileiros eram diferentes dos de Goa[237]. Por isso, retornaram a sua terra.

O Brasil retribui

O Brasil também proporcionou assistência a Goa em forma de conhecimentos técnicos. Há pelo menos um exemplo de um instrutor técnico, João Baptista Vieira Godinho, do Maranhão, que embarcou para a Índia em 10 de fevereiro de 1774 como professor de engenharia. Serviu também em Goa como diretor de obras públicas.

Em 1811, dois capitães do Corpo Real de Engenheiros, ligados ao Tribunal do Rio, foram mandados para Goa. Francisco Augusto Monteiro Cabral e João Baptista Álvares Pinto vieram para Goa e foram admitidos na nova Escola Militar[238]. Antonio de Miranda Xavier, do Rio de Janeiro, filho do coronel José Pedro Xavier, visitou a Academia Militar de Goa em 1824. Ascendeu ao posto de tenente coronel ao provar sua têmpera na revolta de Dipu Rane. Pedro José da Costa Pacheco teve a distinção de ser o primeiro Cônsul do Brasil em Goa[239].

---

[235] HAG: *MR*, 123-B, fl. 694.

[236] AHU: *Baía*, nos. 115-168 c.a, cx. 121, doc. 25. Os usos da palmeira brasileira também são encontrados nesse documento.

[237] AHU: *Baía*, nos. 230, 586-589 c.a.

[238] HAG: *MR*, 191-C, fls. 667. 675-675v.

[239] José de Azeredo Perdigão, *A Índia Portuguesa na Comunidade Luso-brasileira*, pp. 42-44. Ver também Gilberto Freire, *Um brasileiro em terras portuguesas*, p. 236, para uma lista de goenses que obtiveram renome em vários campos no Brasil. A informação não contém datas.

Em uma palavra, os elos humanos revelam que Goa e o Brasil interagiram em diversos campos. Esses grupos de homens – missionários, marinheiros, soldados e peritos técnicos – deixaram marca nas pessoas com quem tiveram contato. É difícil traçar estatisticamente o papel dos missionários do Brasil no processo de conversão no *Estado*. Não se pode negar o fato de que foram colaboradores entusiastas de seus correspondentes lusitanos. Além do trabalho pastoral, também se entregaram à tarefa de instruir a juventude por meio de atividades docentes e outras ações correlatas. A obra monumental do padre Francisco de Souza lhe valeu lugar de destaque como eminente historiador.

Por trás do intercâmbio visível de utilização de recursos humanos está o fato subjacente de um crescente interesse da metrópole no Brasil. A característica dessa interação demográfica é a solicitação de assistência por parte de Lisboa a fim de fazer progredir a economia do Brasil. À medida que o comércio de especiarias orientais declinava no século XVI, Lisboa começou a voltar-se para o oeste, em direção ao Brasil. Lenta, mas seguramente, traçaram-se planos para consolidar a economia do segundo império, baseada na agricultura. Os projetos metropolitanos de buscar competência técnica em Goa foram delineados com o objetivo de trazer a Bahia para perto do coração da metrópole. Goa desempenhou o papel de coadjuvante do *status* da Bahia. A crescente ajuda da Bahia para defender e sustentar o Estado periférico durante os anos posteriores revela que o Brasil se encontrava firmemente entronizado em posição quase central.

Capítulo 3

Cultura de especiarias no Brasil via Goa

A participação das especiarias e fármacos como intermediários entre Goa e o Brasil coloniais atingiu grandes proporções, graças à preocupação portuguesa em transferir deliberadamente uma ampla variedade de plantas de uma parte de seus domínios para outra. Entre essas estavam espécies vegetais usadas para alimentação, como as especiarias, a batata doce e algumas variedades de feijão; árvores frutíferas como a manga, o mamão, o caju e outras; plantas comerciais como o tabaco, o café e o caju, além de uma grande variedade de espécies vegetais medicinais e exóticas. O intercâmbio de flora fazia parte de um empreendimento geral, porém originalmente português, que fortaleceu o edifício luso-tropical. Mais importante é a marca indelével que essa troca transcontinental de recursos vegetais naturais representou para as zonas interessadas. O estudo da história natural dessas regiões solidifica os laços de unidade histórica. A Índia portuguesa e o Brasil foram participantes do projeto de naturalização de certos tipos de plantas em prol de um objetivo imperial específico.

Os portugueses demonstraram um amor básico pelo meio ambiente e uma atitude liberal em relação à difusão de plantas. Também é indubitavelmente verdade que Lisboa estava decidida a manter o Brasil exclusivamente como colônia agrícola e extrativa. Por isso, a dura realidade do colapso do império de especiarias na Ásia os levou a um plano grandioso de construção de um novo império desse gênero no

Brasil, que se encontrava firmemente sob seu domínio do ponto de vista territorial e que já substituíra o primeiro império em termos de produção comercial. Se o plano tivesse êxito, como se esperava, Portugal não teria motivo para lamentar a perda das possessões asiáticas produtoras de especiarias em favor dos holandeses, enquanto prevalecesse seu predomínio sobre o comércio desses artigos na Europa. O projeto indica que a Coroa estava usando os recursos da Ásia para consolidar sua posição na América.

Ultrapassar o império asiático de especiarias

Para compreender o novo e ambicioso projeto de transplante de espécies vegetais, é necessário focalizar o papel do comércio de especiarias orientais no império português. Durante o século XVI, as possessões na Ásia eram consideradas como joias preciosas da Coroa portuguesa. Isso era verdade porque, como disse Vasco da Gama, "cristãos e especiarias" haviam levado os portugueses para o leste. Seja ou não verdadeira essa afirmação, a rentabilidade das especiarias foi importante fator para mantê-los no oriente[240].

O império oriental de especiarias a se estendia por uma vasta região, da qual cada parte se notabilizava pela produção de um tipo particular. A pimenta (*piper nigrum*, família das *Pipearaceae*), que predominava entre as espécies, era indígena no sudoeste da Índia. A pimenta preta e a branca eram obtidas da mesma trepadeira, oriunda de Malabar. A folha se assemelha à da laranjeira. Os frutos crescem em cachos pequenos e alongados. Inicialmente são de cor verde e tornam-se vermelhos quando amadurecem. São colhidos nos meses de dezembro e janeiro. Embora seja cultivada em diversos bolsões na Ásia tropical e na África, a pimenta de Malabar era considerada de primeira qualidade[241], muito superior à de outras regiões, como Sumatra e Java. Embora os portugueses comerciassem a pimenta nos portos de Malabar e Kanare, como Cochin, Honavar, Barcelor, Mangalore, Cannanore e Quilon, era no último desses, isto é, Quilon, que se situava o empório da pimenta de Malabar. Esse produto era a espinha dorsal do comércio

[240] BNL: *FG*, cod. 581, £1s. 111-167. De 1586 a 1599, 32 navios transportaram pimenta para Lisboa. O lucro total obtido com a pimenta nesses anos foi de 5.610,761 cruzados. Deixando de lado 1591, quando não houve viagem, o lucro médio anual foi de 431.597 cruzados. Entre 1587 e 1598, os direitos aduaneiros coletados em Lisboa com a pimenta montaram a 7,067,281 cruzados. A exportação média de pimenta para Portugal de 1587 a 1598 foi de 12,646 quintais por ano.

[241] Garcia da Orta, Colóquios, II, p. 242; *The Voyage of François Pyrard of Laval to the Indies, the Maldives, the Moluccas and Brazil*, trad. Albert Gray e H.C.P. Bell, vol.2, pt. II, pp. 355-356.

oriental português e o mais importante em termos de quantidade. Até meados do século XVII a maior quantidade de dinheiro trazido para a Índia tinha a designação de *cabedal da pimenta*[242]. Diz-se que no início do século XVI, quase a metade das receitas de Portugal provinha da pimenta indiana[243].

A melhor qualidade de canela (*cassia lignea*, família *Lauraceae*) vicejava no Ceilão, com uma variedade inferior em Malabar. A casca da árvore de canela é usada como tempero, e não suas flores ou frutos. A melhor casca é a dos brotos de cerca de três anos. Os ramos da planta eram puxados para baixo e a casca retirada em tiras e posta para secar[244]. A canela foi declarada monopólio real no início do século XVII. Era levada do Ceilão para Goa e de lá transportada para Lisboa. A canela dava lucros mais elevados do que a pimenta, embora o volume exportado fosse menor. A de primeira qualidade existia somente em uma região restrita no sudoeste do Ceilão, que os portugueses haviam ocupado desde o início do século XVI[245]. De todas as possessões lusas, o Ceilão era a que proporcionava os lucros mais elevados, especialmente porque a canela, cujo mercado era inferior apenas ao da pimenta, tinha preços mais altos. Um funcionário holandês observou que "a canela é a noiva em torno da qual todos dançam". Isso explica por que motivo se acredita ter um rei de Portugal exclamado que "preferia perder toda Índia, mas não arriscar a perda do Ceilão"[246]. A preferência pela canela foi o que determinou a decisão holandesa de escolher o Ceilão como ponto do principal ataque contra o *Estado da India*. Pode-se verificar que ao longo do período de experimentação da cultura de especiarias no Brasil a pimenta e a canela ocuparam posições de destaque.

As ilhas Molucas eram a principal fonte de cravos (*Cariophyllus/ Gariophyllon*). A madeira da planta, suas folhas e frutos têm quase o mesmo aroma. O cálice do botão de flor serve de tempero. Tem um odor delicioso. Os botões caem da planta quando amadurecem, sendo colhidos e secados. Os cravos eram levados para a costa ocidental da Índia para serem exportados a Portugal. Alcançavam altos preços nos mercados europeus[247].

---

[242] Disney, *Twilight of the Pepper Empire*, p. 104.

[243] Frédéric Mauro, Portugal, O Brasil e o Atlântico, 1570-1670, vol. II, p. l02; Afzal Ahmad, *Indo-Portuguese Trade in the Seventeenth Century*, (1600-1663), p. 68.

[244] Orta, op.cit., I, pp. 201-226; Linschoten, I, p. 70; II, pp. 76-78; Laval, 2, pt. II, p. 358, nota 2.

[245] As mudas de canela do Ceilão eram muito procuradas durante o projeto de transplante, como revela este exercício.

[246] Citado em Winius e Vink, *The Merchant Warrior Pacified*, p. 29; Pyrard of Laval, op.cit., 2, pt. II, p. 357.

[247] Orta, *op.cit*., pp. 359-377.

O cardamomo era cultivado em geral no sul da Índia. Havia grande procura no continente. O cravo em bastão e a noz moscada eram produzidos em Banda. A noz moscada também existia nas Molucas. Sua árvore é parecida com a do pêssego. A fruta é recoberta por uma capa de pele espessa e se abre quando amadurece. A noz moscada, ou noz, está envolvida por outra pele, chamada bastão, que tem grande valor medicinal além de ser utilizada como condimento para alimentação. Assim como o cravo, era chamada "tempero de luxo"[248].

O gengibre (*Zinziber officinale*, família *Scitamineoe*), caule subterrâneo, era utilizado comumente nos alimentos e na medicina. A região de Malabar, especialmente Calicut e Cannanore, eram conhecidas pelo gengibre. Em forma de conserva era uma iguaria exportada pala Portugal junto com o gengibre seco. A Índia era a principal supridora dessa mercadoria ao mercado europeu.

O consumo de especiarias entre os europeus aumentou consideravelmente por volta do século XVI porque passaram a ser usadas na alimentação, mais do que na medicina. O comércio de especiarias era monopólio da Coroa portuguesa, que procurava protegê-lo mediante o exercício do poderio marítimo. Pode-se ver uma expressão desse protecionismo nas ordens de D. Manuel que proibiam o cultivo de plantas de especiarias orientais no Brasil antes de 1640. O desenvolvimento do Brasil não poderia, de forma alguma, representar ameaça ao florescente comércio oriental. No entanto, algumas restrições anteriores foram revogadas após a Restauração em 1640, indicando uma mudança do foco português, do oceano Índico para o Atlântico. O plano de cultivo de especiarias no Brasil foi concebido com essa mudança em mente. Por meio de uma ordem de abril de 1642, os colonos brasileiros receberam permissão para plantar gengibre e anil.

Declínio do poder na Ásia

Por que motivo o Brasil foi escolhido para ser o novo império de especiarias? A mudança de foco foi necessária devido ao ocaso do poder dos portugueses na Ásia. A chegada de holandeses e ingleses à região no alvorecer do século XVII revelou-se catastrófica para os portugueses. Na altura de meados do século a Ásia lusitana continuou a decair e a América floresceu e cresceu[249]. Já no final do século os holandeses se tornaram

[248] Afzal Ahmad, *op. cit.*, p. 138.
[249] Livermore, org., *Portugal and Brazil*, p. 236.

herdeiros do monopólio português no comércio de especiarias ao arrebatar Málaca aos lusos em 1641, Colombo em maio de 1656, Mannar, Jaffna e Tuticorin em 1658, Quinlon em dezembro de 1658 e Cochin em janeiro de 1663. A aquisição do território da pimenta e da canela foi o golpe de mestre dos holandeses e valia qualquer sacrifício. O monopólio de condimentos dos portugueses, altamente lucrativo, chegou ao fim e as portas de escoamento das especiarias foram conquistadas. Os holandeses se instalaram na costa malabar[250]com controle incontestado das regiões mais ricas em pimenta da Índia. Igualmente, dominaram o Ceilão de 1658 até por volta de 1796.

Mesmo em outras partes da Índia, como Bengala, Coromandel e a costa ocidental, o comércio português sofreu drástico declínio. Os assentamentos empobreceram e os negócios se dissiparam. A perda de postos avançados chave no império asiático, que resultou no fim das especiarias orientais, obrigou os portugueses a empregar quantidades crescentes de ouro em barras para seu comércio.

Medidas para combater a recessão no Brasil

Enquanto o sol entrava em ocaso no monopólio português de especiarias na Ásia, Goa, entreposto desse comércio, perdia o último vestígio de esplendor. Consequentemente, a Ásia portuguesa se transformou em passivo econômico. Enquanto isso, o Brasil assumia o papel de vaca leiteira do império. O ciclo do açúcar brasileiro sustentou a economia colonial a partir do último quartel do século XVI. (A cana-de-açúcar foi introduzida no Brasil por volta de 1530). Quando o comércio de açúcar foi ameaçado por uma grave recessão em meados do século XVII, o problema de Portugal se complicou. Os tentáculos da invasão holandesa interromperam o desenvolvimento da economia do açúcar (1624-1654). Quando as operações militares terminaram, novo golpe ocorreu com o desenvolvimento da indústria açucareira no Caribe[251]. Na altura do terceiro quartel do século XVII, os preços do açúcar desabaram à metade do nível anterior[252] e permaneceram baixos durante o século seguinte.

[250] Os holandeses conquistaram Quilon, Kayamkulam, Cranganore, Vypeen, Chettwaye, Calicut, Purrukad e Fort Cochin. Kail, op.cit., p. 181.

[251] Celso Furtado, op.cit., p. 17.

[252] Queda nos preços do açúcar:

1650	3.800 *réis a arroba*
1659	3.600 *réis a arroba*
1660	2.400 *réis a arroba*
1688	1.300 *réis a arroba*

Essa situação agravou uma crise monetária, porque o Brasil tinha de pagar as importações em dinheiro. As queixas pela escassez de moeda aumentaram dia a dia. O Governador-geral do Brasil lamentou em 1690 que somente da Bahia mais de 80.000 cruzados haviam sido remetidos ao Porto[253]. Para frear a decadência do comércio atlântico e revitalizar a economia, a possível solução proposta foi o transplante de especiarias asiáticas para o Brasil[254]. Isso ajudaria a reduzir a excessiva dependência na indústria do açúcar e libertaria a economia por meio da diversificação do capitalismo agrário. Se o plano tivesse êxito, o Brasil passaria a gozar de uma balança comercial favorável e Portugal obteria os rendimentos com que defender a valiosa colônia e suas *plantations*.

Compensação das perdas sofridas

Caso fosse bem-sucedido, o plano de cultivo de especiarias se tornaria instrumento eficaz para vingar a derrota que Portugal sofrera no oriente. Os holandeses haviam ido à Ásia por causa dos condimentos. Os portugueses ainda esperavam compensar as perdas, que lhes negavam o monopólio da pimenta malabar. Sinnapah Arasaratnam observa que a demanda pela pimenta malabar se tornara incerta no mercado europeu durante as últimas três décadas do século XVII por causa do desenvolvimento de um novo império de especiarias no Brasil. Os condimentos poderiam então ser expedidos para a Europa, fazendo com que o comércio deixasse de ser rentável para os holandeses. A proximidade entre o Brasil e o continente europeu reduziria o custo da navegação. Entre outras vantagens se incluiriam o frete, a utilização de mão de obra, o risco de danos à carga e de naufrágios[255] e a redução do comércio clandestino. Esses fatores podiam ser explorados para colocar os produtos brasileiros no mercado a taxas econômicas e tornar desinteressantes aos olhos dos consumidores europeus as vendas

Luis Ferrand de Almeida, "Acclimatação das plantas do Oriente no Brasil durante os séculos XVII e XVIII", op.cit., p. 364. Esse autor descreveu sucintamente a primeira fase do plano no artigo, pp. 339-481; ver também Jose R. do Amaral Lapa, "O Brasil e as drogas do Oriente", *Studia*, nº. 18, agosto 1966, pp. 7-40.

[253] AHU: *Baía*, nº: 3522 c.a.; C.R. Boxer, *A Idade de Ouro do Brasil*, p. 48.

[254] Junto com esta medida, tentou-se explorar as minas de ouro e prata. O esforço teve êxito com a descoberta de ouro em 1695.

[255] Sinnappah Arasaratnam, *Maritime Trade in the Seventeenth century*, pp. 97-111; Disney, op.cit., p. 48. A pimenta e outras espécies eram suscetíveis de danos em contato com a água do mar. Além do risco para a carta, essa contaminação podia causar morte pelo eflúvio de gases letais nos porões dos navios. Foi o que aconteceu no *São Gonçalo* em 1630, resultando na morte de três marinheiros. Comprada e embalada a tempo em Goa, a pimenta podia ser embarcada a fim de que os navios iniciassem a viagem de regresso a Lisboa até o fim de janeiro, reduzindo assim a possibilidade de naufrágio. No entanto, os navios que traziam de Lisboa o *cabedal da* pimenta costumavam chegar por volta de agosto/setembro, causando atraso para a viagem de regresso. Ibid., p. 106.

holandesas das especiarias asiáticas mais caras. O projeto fez reviverem as esperanças de restauração do monopólio português de espécies. Além disso, o empreendimento poderia ser levado a cabo sem evasão de recursos humanos ou financeiros.

Sem necessidade de mudanças estruturais

O plano se conformava estritamente à política colonial geral de Portugal em relação ao Brasil, isto é, conservá-la como economia de base agrária. Com anterioridade aos fisiocratas, acreditava-se que o caminho para a riqueza duradoura começava nas fazendas e não nas minas[256]. O novo esquema não implicava em modificações estruturais. Pelo contrário, podia ser facilmente adaptado às vastas terras brasileiras, que já haviam servido a uma imensa plantação de produtos tropicais como o açúcar, o algodão e o fumo (e mais tarde o café). O fornecimento de mão de obra tampouco constituiria um problema, pois já se havia recorrido à importação de escravos africanos para o trabalho nas fazendas de açúcar[257]. Assim, tudo o que Portugal precisava providenciar era a exploração integral do potencial agrícola do Brasil, que era muito mais lucrativo para a mãe pátria do que as poucas possessões asiáticas que lhe restavam após 1663.

A concentração do cultivo de especiarias em certos bolsões do Brasil seria possível manter controle mais eficaz sobre o empreendimento como um todo, ao contrário do que ocorria no oriente, onde as regiões de cultivo eram dispersas, a rivalidade intensa, os mercados distantes e o risco demasiado grande. Era na verdade uma árdua tarefa para um país pequeno como Portugal conservar por muito tempo o domínio sobre tão vastas terras e sobre o comércio. O Brasil tinha uma vantagem definitiva sobre o inóspito império oriental, apesar de sua imensa extensão[258]. Ao levar o cultivo de especiarias a novas áreas no Brasil, Portugal poderia prolongar a vida do comércio ultramarino e auferir lucros maiores do que os do intercâmbio com o oriente.

---

[256] Portugal foi o primeiro a experimentar com êxito a agricultura comercial em sua colônia na América.

[257] Virginia Rau, *Os Manuscritos*, I, pp. 93-94. Em um período de cinco anos, 12.000 escravos foram importados anualmente de Angola para o Brasil, dos quais 5.000 foram mandados a Pernambuco; 4.000 para a Bahia e 3.000 para o Rio. Desses, cerca de 10.000 escravos chegaram vivos ao Brasil. Foram vendidos a 60#000 *réis* cada um.

[258] O Brasil permaneceu intacto sob controle de Portugal desde a fundação da colônia até a independência em 1822.

Compatibilidade ecológica

A localização idêntica da Índia e do Brasil ao norte e ao sul da linha do equador, respectivamente, aliada à similaridade ecológica e climática, apoiava a convicção de que o plano poderia ser lançado com sucesso. O Brasil era um território imenso, fértil e produtivo, com enorme extensão de litoral. Espécies como o cravo e a canela cresciam naturalmente no Maranhão e outras regiões[259]. Padre Antonio Vieira e Duarte Ribeiro de Macedo tinham sido os primeiros defensores desse plano. Seus argumentos encontravam apoio no retumbante êxito do Brasil em relação a plantas introduzidas anteriormente como o açúcar, levado à América por intermédio das ilhas atlânticas de Portugal, o algodão, outro transplante bem-sucedido, e as laranjeiras vindas da China para Portugal em 1635[260].

Sucesso da estratégia

A imensa quantidade de coisas que o Brasil já produzira revelava a imensidade do que ainda poderia produzir, e esse era outro fator favorável. O açúcar e o algodão tinham sido transplantados com êxito. O sucesso no cultivo de especiarias, especialmente o gengibre, fortalecera a esperança dos colonos no sentido de transformar aquilo em uma operação de larga escala. O gengibre, que se acreditava originário da Índia, tinha sido levado ao Brasil via S. Tomé, no século XVI[261]. A plantação tinha começado com meia arroba e em quatro anos produzira quatro mil[262]. Em 1675, Padre Vieira relatou que plantas orientais levadas ao Brasil no início do século XVI e cultivadas no Maranhão e no Pará haviam se multiplicado em tal proporção que o rei D. Manuel I ordenara a proibição dos transplantes com severas penalidades, temendo que o Brasil prejudicasse a preponderância das especiarias indianas. Isso ocorreu em uma época em que ainda não se vislumbrava a perda dos territórios orientais. No entanto, como o gengibre era um caule subterrâneo, permaneceu oculto sob o solo e escapou das ordens de proibição[263].

---

[259] Roberto Simonsen, *História Econômica do Brasil*, II, p. 208. O Maranhão exportava cerca de três a quatro mil *arrobas* de cravos anualmente para Portugal. Afirmava-se que era similar ao correspondente indiano em gosto e aroma.

[260] Carl Hanson, *Economy and Society in Baroque Portugal*, p. 134.

[261] AHU: *Baía*, ex. 11, doc., dat. 17/2/1671.

[262] *Collecção de Noticias para a História e Geografia das Nações Ultramarinas*, III p. 138.

[263] Afrânio Peixoto, *História do Brasil*, p. 58. A mudança de foco da Ásia para a América operada por Portugal é também visível pela permissão dada a José Miguel Ayres para estabelecer uma fábrica de anil em 1729, com uma licença de dez anos. Em 1731, os direitos sobre canela e café foram suspensos por dez anos. Porto Seguro, *História Geral do Brasil*, IV, p. 367.

Essas ordens foram revogadas em abril de 1642, no caso do gengibre[264]. No mesmo ano, jesuítas do Colégio S. Paulo, da Bahia, pediram permissão para plantar gengibre em suas terras a fim de produzir 20.000 quintais em quinze anos, argumentando que poderia ser exportado ou ter uso medicinal[265]. A tendência liberal se seguiu à conquista de Calicut e Cannanore, regiões produtoras de gengibre de Malabar, pelos holandeses. O Brasil adquiria a predominância no foco metropolitano e a Índia portuguesa passava à retaguarda.

Operacionalização do Projeto (1680-1720): papel auxiliar de Goa

As recomendações entusiásticas de Padre Vieira e de Duarte de Macedo (de Paris) em maio de 1675, mostrando a maneira como as plantas poderiam ser enviadas de Goa ao Brasil, suscitaram reação positiva em Lisboa. Uma vez aceita a proposta, as providências foram tomadas com urgência. O empreendimento iniciado em 1677 foi levado adiante com energia durante os quarenta anos seguintes, o que constituiu a primeira parte da execução do plano.

Consequentemente, D. Pedro, o Regente, escreveu ao vice-rei da Índia D. Pedro de Almeida, em 9 de abril de 1677, recordando a utilidade do transplante de plantas de especiarias para o Brasil e pedindo-lhe que enviasse mudas e sementes de vegetais valiosos, especialmente cravo, canela, pimenta, noz moscada e gengibre, em todas as monções. Se possível, também pessoas naturais da terra, boas conhecedoras daqueles cultivos, além de instruções sobre como cuidar das plantas e propaga-las[266]. Dessa forma, o plano seria implementado mediante a obtenção de mudas de plantas asiáticas de especiarias de qualidade superior, as quais, junto com terra nativa, deveriam ser colocadas em caixas e despachadas à Bahia por navios da rota da Índia nas viagens anuais para Lisboa. Cultivadores peritos também deveriam ser mandados, com instruções por escrito, a fim de orientar os colonos brasileiros no novo empreendimento. Como D. Pedro de Almeida esteve em seu posto por um curto período, de 1677 a 1678, muito pouco foi realizado para esse objetivo.

Continuavam a chegar a Goa solicitações de Lisboa, mas o plano decolou em janeiro de 1680, quando o Governador-geral Antônio Paes de Sande enviou ao Brasil duas caixas de mudas de pimenta e dez

[264] Note-se que por volta dessa época a política de Portugal era restringir o cultivo de tabaco em seu território a fim de estimular a produção brasileira.
[265] AHU: *Baía*, nº. 955 c.a.
[266] HAG: *MR*, 44 e 45, fls. 121,337; 46-B, fls. 394-395; 47, fls. 37-37v.; 49, fls. 337.

cestas com trinta plantas de canela, acompanhadas por instruções sobre a forma de cultivo dessas espécies[267]. O interesse da Coroa por aqueles planos aumentou e o novo vice-rei recebeu o pedido de mandar tantas plantas quantas fosse possível, a fim de que fossem aclimatadas na Bahia, Pernambuco, Maranhão, Cabo Verde e no reino[268].

Em 1682, além de plantas de pimenta e canela, foram também despachadas mudas de manga e jaca[269]. Relatos vindos da Bahia, porém, afirmavam que apenas cinco das trinta mudas de canela e doze de pimenta haviam chegado em bom estado. As demais foram jogadas ao mar devido à falta de água[270]. Os oficiais de bordo foram responsabilizados pela negligência. Recomendaram-se meios eficientes para proteger as mudas no futuro. O príncipe regente ordenou que as plantas e sementes fossem remetidas não apenas para a Bahia, mas também para várias outras partes do Brasil e para Lisboa, a fim de que fossem plantadas em todos os meses do ano e em solos diferentes para que se pudesse saber, pela experimentação e experiência, quais seriam os locais e épocas mais apropriados para seu cultivo[271].

Em resposta às repetidas solicitações de cultivadores peritos em especiarias, deveriam ser mandados ao Brasil oito *canarins* conhecedores do cultivo de pimenta e canela. Diversas facilidades lhes foram asseguradas[272]. Não há certeza sobre medidas complementares tomadas nesse sentido.

Periodicamente seguiam instruções à Índia sobre as formas de transporte seguro ao Brasil das plantas desejadas. O vice-rei foi aconselhado a mostrar diligência na remessa da canela do Ceilão: as mudas deveriam ser cuidadosamente colocadas em grandes caixas com solo nativo. As caixas deveriam ser aparafusadas aos flancos do navio. Era preciso assegurar o suprimento de água fresca e as sementes seriam postas em frascos de vidro para melhor conservação[273]. Tais instruções foram diligentemente executadas pelo governo de Goa entre 1685 e 1687[274]. Enquanto isso, relatos vindos do Brasil informavam que as plantas de pimenta e canela no *Tanque* jesuíta estavam vingando bem[275]. No entanto, as sementes de pimenta levadas à Bahia por Antônio Paes de Sande em

[267] HAG: *MR*, 44 e 45, fls. 68, 72-76; 46-B, fls. 397. No Apêndice 3.1 há uma lista de mudas de plantas de especiarias despachadas de Goa para o Brasil.
[268] HAG: *MR*, 46-B, fl. 392.
[269] HAG: *MR*, 46-B, fls. 387, 393, 397.
[270] AHU: *Baía*, nº. 3082 c.a.
[271] BAL: cod. 51-v-42, fl. 9.
[272] AHU: *Baía*, nº. 3191 c.a.
[273] AHU: *Baía*, cx. 14, doc. 21, dat. 20/3/1683.
[274] Ver no Apêndice 3.2 instruções sobre cultivo de especiarias.
[275] AHU: *Baía*, nºs. 3166, 3169 c.a.

junho de 1682 não germinaram. Houve expressões de esperança na busca de quantidades adequadas de mudas das novas plantas que haviam se dado bem no Brasil[276].

Em 1683, o vice-rei Francisco de Távora despachou 25 embalagens com mudas de pimenta, canela, manga e jaca[277]. O Secretário de Estado Fr. Manuel Pereira relatou em 23 de maio de 1684 que as plantas mandadas para o Brasil e o Maranhão haviam chegado em segurança. Francisco Lamberto, superintendente chefe da Fazenda, no Brasil, informou em 1685 que uma das plantas de canela dentre as enviadas anteriormente havia fornecido cinco brotos em um período de dois anos[278], o que indicava excelentes resultados. Ele mencionou a necessidade de que um cultivador perito fosse mandado da Índia ao Brasil. Outra questão que causava crescente preocupação às autoridades em Lisboa era a premente necessidade de trazer a canela cingalesa da melhor qualidade[279], sem o que se acreditava que o projeto não teria sentido. Percebendo as dificuldades que os colonos na Índia teriam a esse respeito, sugeriu-se que as mudas viessem de uma certa árvore de canela que crescia em Nerul, a cerca de vinte quilômetros de distância de Goa, que era da mesma espécie das do Ceilão, até que pudessem ser mandadas plantas da ilha da pérola[280]. A remessa de 1685 se compunha de plantas de pimenta e canela e também de quatro caixas de mudas e sementes de gengibre[281].

A fim de superar o antigo problema e evitar que as plantas murchassem durante a viagem, recomendou-se que fossem cultivadas em um viveiro em Goa a fim de aclimatá-las antes da remessa. Receava-se que as plantas novas e as mudas corressem o risco de não suportar o clima áspero e suas variações ao longo da travessia. Causava grande preocupação a busca de plantas de canela no Ceilão (assunto que nunca era negligenciado) devido à qualidade superior. Entre outras sugestões estava a ida ao Brasil de oito casais de *canarins* peritos no cultivo de especiarias. Todas as despesas seriam pagas pelo Estado[282]. A ansiedade de Lisboa em fazer com que os brasileiros fossem instruídos por peritos asiáticos é claramente evidente, mas era necessário algo mais do que planejamento e ordens para traduzir em realidade os ambiciosos projetos.

---

[276] AHU: *Baía*, cx. 14, doc. dat. 25/6/1683. Na Índia, a pimenta não era propagada por meio de sementes e sim por enxertos vindos de outra planta. Conforme transparece das informações oficiais, os funcionários da Bahia acreditavam que as sementes de pimentas enviadas da Índia não eram bem conservadas. Por isso não germinaram.

[277] HAG: *MR*, 47, fls.31-33.

[278] HAG: *MR*, 51-A, fl. 25.

[279] Linschoten, II, p. 77. Linschoten observou em 1596 "a canela do Ceilão é a melhor e mais fina e custa três vezes mais".

[280] HAG:*MR*, 49, fl. 335.

[281] HAG: *MR*, 49, fls. 339-340.

[282] HAG: *MR*, 51-A, fl. 25.

Em 1690, o vice-rei D. Rodrigo da Costa enviou à Bahia dois *canarins* supostamente bons conhecedores do cultivo de especiarias[283]. Em breve verificou-se que não eram competentes nesse mister e ambos foram recambiados a Goa via Lisboa[284]. Temia-se que a falta de conhecimento demonstrada quanto à maneira de cortar a casca de forma adequada trouxesse danos permanentes às plantas de canela. A presença dos dois na Bahia foi considerada inútil, porque não eram capazes de transmitir conhecimentos aos colonos locais.

Como o desempenho dos *canarins* foi decepcionante, adotou-se outra estratégia: desta vez foi sugerido o envio ao Brasil de gente de Malabar treinada na cultura do tipo de canela de Quilos e conhecedora dos cuidados necessários à variedade cingalesa da espécie. O vice-rei Conde de Alvor recebeu instruções para mandar dois desses homens à Bahia com recomendações sobre o solo em que deveriam ser plantadas tais especiarias, o tratamento costumeiro das plantas e a melhor época para o corte da casca. Como a Índia e o Brasil tinham clima semelhante, esperava-se que as plantas de canela pudessem receber cuidados similares[285].

Em julho de 1690, o superintendente Francisco Lamberto notificou Lisboa de que não havia necessidade de importar de Goa novas plantas de canela, porque as que tinham sido remetidas oito ou nove anos antes poderiam multiplicar-se fornecendo mais de 4.000 mudas. Sentia-se otimista ao dizer que dentro de dez anos o Brasil estaria em condições de exportar aquela especiaria a Portugal. Os progressos no cultivo de canela foram assim considerados satisfatórios, assim como os de outras espécies vegetais vindas de Goa, como manga, jaca, açafrão e mogarins *(mogras?)*. A pimenta era a única exceção porque não dera frutos e as sementes não haviam germinado[286].

Ao chegar ao Brasil, o Governador Antônio Luís da Câmara Coutinho (8 de outubro de 1690 – 22 de maio de 1694) relatou que apesar da proibição anterior espécies orientais já eram cultivadas. Essa informação foi seguida pela suspensão da antiga restrição, em 9 de novembro de 1692[287]. A medida reforçou consideravelmente o plano oficial. Entre 1705 e 1710, o Governador Luís Cesar de Menezes promoveu diligentemente a plantação de pimenta e canela orientais no Brasil. Durante seu governo,

[283] HAG: *MR*, 55-B, fl. 349; BAL, cod. 51-v-42, fl. 16; AHU, *Baía*, nº. 3626 c.a.

[284] BAL: cod. 51-v-42, fl. 26 v., HAG: *MR*, 57, fl. 25. Os cristãos de Goa não eram peritos no cultivo de especiarias, pois estas não eram cultivadas em Goa em bases comerciais. Cem anos mais tarde, em 1789, havia somente 68.720 plantas de pimenta e 71 de canela nas Antigas Conquistas. HAG: *MR*, 171-B, fls. 506, 544-546.

[285] HAG: *MR*, 58-A, fls. 407-407v.

[286] AHU: *Baía*, cx. 16, doc. 47, dat. 16/7/1690; BAL, cod. 51-v-42, fl. 9.

[287] *Studia*, nº. 18, agosto de 1966, p. 24.

Padre João de Assunção iniciou seu trabalho na Bahia. Verificando que Padre Assunção não havia conseguido fazer germinar as sementes de pimenta, o Governador ordenou que plantas e sementes dessa espécie fossem trazidas de S. Tomé à Bahia, a fim de facilitar os esforços do monge franciscano. O Governador observou que somente os jesuítas possuíam plantas abundantes de canela em sua quinta, devido aos cuidados especiais em combater a ameaça das formigas. Aproveitando a lição da experiência, as autoridades de Lisboa orientaram o Governador do Brasil a promover o cultivo de especiarias não apenas na Bahia, mas também no sertão, em Pernambuco e no Maranhão, regiões semelhantes à Índia para a produção de plantas medicinais e especiarias. Foi solicitado ao Governador do Brasil o envio de plantas àquelas partes da colônia e os jesuítas receberam o encargo de ocupar-se do cultivo, como na Bahia, onde seus esforços tinham tido retumbante sucesso. Em 1716, o marquês de Angeja cumpriu devidamente a ordem real.

Enquanto isso, o rei D. João V pedia repetidas vezes ao vice-rei que obtivesse canela da melhor qualidade no Ceilão e a enviasse ao Brasil. Da estratégia fazia parte a manutenção do mais absoluto sigilo e a busca de auxílio de oratorianos como Padre Joseph Vaz. Nem os naturais da terra e nem os holandeses poderiam suspeitar da existência do plano. A canela continuava a ser a especiaria favorita. No entanto, sementes de cravo e pimenta também figuravam na lista de remessas à Bahia. Todas as informações sobre a época e forma de plantio daquelas espécies, o momento apropriado para o corte da canela ou a colheita da pimenta, além de outros detalhes, deveria acompanhar as plantas, para que nenhuma informação importante ficasse desconhecida aos cultivadores brasileiros. Essa ordem foi enviada a três vice-reis: Vasco Fernandes Cesar de Menezes, em 1716[288], D. Luís de Menezes, conde de Ericeira, em 1719[289] e o vice-rei Francisco Joseph de Sampayo, em 1723[290]. O último desses ainda recebeu ordem de utilizar os serviços dos jesuítas que trabalhavam no reino de Sunda na busca de plantas e sementes de pimenta de boa qualidade. A reação de Goa foi sempre a mesma: as graves dificuldades práticas em burlar a rigorosa vigilância dos holandeses no Ceilão e nas Molucas foram levadas ao conhecimento das autoridades em Lisboa. Mesmo assim, os missionários foram encarregados de fazer tudo o que estivesse ao seu alcance para ajudar a realização dos desejos da Coroa[291].

[288] HAG: *MR*, 83, fl.114.
[289] HAG: *MR*, 88, fl.30.
[290] HAG: *MR*, 89-A, fl.108; 91, fl. 65.
[291] HAG: *MR*, 83, fl.115; 88, fl. 31.

O rei repetia insistentemente que o êxito das especiarias no Brasil, como a canela, e os preços elevados que o cravo alcançava na Europa deveriam motivar todos os interessados em cumprir a orientação real acima de quaisquer dificuldades[292]. Isso simplesmente revela a ansiedade da Coroa em ver o plano materializar-se a qualquer custo. O planejamento e o entusiasmo não eram o suficiente para a Coroa portuguesa. Tendo em vista os problemas existentes, era necessário mais do que ordens escritas, como o tempo viria provar.

O resultado produzido por esses esforços transparece na remessa de vinte e cinco caixas contendo mudas de pimenteiras para o Brasil, em 1718[293]. A origem das plantas não foi revelada. Lamentava-se a impossibilidade de obter plantas da canela do Ceilão e cravos das Molucas[294]. Também parecem ter sido infrutíferos os esforços levados a cabo por meio dos oratorianos para fazer com que cingaleses convertidos trabalhassem nos campos de especiarias no Brasil. Apesar disso, estabeleceram-se contatos para esse fim com um habitante de Colombo, Benjamin Pegolote[295].

O peso da realidade

Após um período de meio século de experimentação do grandioso projeto, que resultados produziu o plano? Por um lado, o esquema nascente ainda estava em fase de infância. Durante o primeiro estágio seu crescimento enfrentou muitos obstáculos, alguns dos quais eram considerados fatores positivos antes da implementação. Apesar de tudo, não se pode dizer que tenha sido um completo fracasso por não haver atingido as amplas expectativas. Uma avaliação das dificuldades ajudará a entender os motivos pelos quais o projeto definhou no segundo império.

Obstáculos enfrentados: um plano tardio

Concebido tardiamente, o esquema foi adotado quando Portugal já havia perdido o controle sobre as regiões de especiarias. Essa situação tornou altamente problemática a busca das melhores variedades de

[292] HAG: *MR*, 86-B, fl.364; 89-A, fl. 108.
[293] HAG: *MR*, 83, fls.319, 349.
[294] HAG: *MR*, 89-A, fl. 109.
[295] HAG: *MR*, 86-B, fl. 485-486. Talvez o piedoso Pe. Joseph Vaz não tenha misturado sua obra missionária com as tarefas de que o rei o encarregou.

plantas. Assim como Portugal se mostrava ansioso por construir no Brasil um novo império de especiarias para substituir o império perdido, também os holandeses estavam dispostos e vigilantes a fim de impedir que o monopólio recém-adquirido fosse ameaçado de qualquer forma. Por isso, os planos secretos, como a intermediação de missionários, não escapavam à atenção dos holandeses. Nessas circunstâncias, as variedades disponíveis, que não eram necessariamente as melhores espécies, eram colhidas nos arredores de Goa e despachadas para o Brasil. Por esse motivo, evidentemente, a origem das mudas de canela e pimenta não era especificada pelas autoridades goenses, apesar das repetidas ordens de Lisboa nesse sentido[296]. Goa argumentou em uma carta datada de 24 de janeiro de 1686 que essa informação não estava sendo revelada pelos fornecedores das plantas. Em 1695, Lisboa encontrou certo consolo ao relatar que as plantas de canela enviadas de Goa eram de muito melhor qualidade do que as encontradas no Brasil[297]. A encomenda de espécies cingalesas de qualidade superior foi repetida ano após ano, mas com uma ressalva de que as de mais baixa qualidade também deveriam ser remetidas à Bahia[298]. Obviamente a qualidade era sacrificada em prol da quantidade. A ênfase na quantidade obedecia à necessidade de êxito imediato das plantações de especiarias no Brasil. Lisboa não percebeu que no fim das contas o projeto somente poderia ter êxito se ficasse assegurada a qualidade das mudas. Tais resultados não seriam obtidos com soluções de curto prazo e sim com esforços constantes durante certo período. Não admira que o êxito do plano tenha sido parcial.

Viagens complexas

A viagem dos navios da rota da Índia em direção a Lisboa, repletos de carga, era outro problema para as delicadas plantas, que precisavam de proteção e cuidado. Como a máxima utilização do espaço para cargas que produzissem lucros imediatos era a principal preocupação, certamente haveria relutância em permitir que esse espaço fosse ocupado por plantas. Ao longo de um trajeto que durava quatro a cinco meses as plantas precisavam ser regadas regular e adequadamente; água demais ou de menos poderia destruí-las. O sol direto as fazia murchar[299]. Por isso tentou-se

[296] HAG: *MR*, 51-A, fl. 195.
[297] HAG: *MR*, 59, fl. 317.
[298] HAG: *MR*, fl. 319. Havia canela de qualidade inferior disponível em Malabar.
[299] HAG: *MR*, 51-A, fl. 25.

obter sementes em Goa, embora essa não fosse uma solução prática, principalmente no caso da pimenta. Os riscos do acondicionamento das plantas foram detalhados em uma carta enviada de Goa e datada de 20 de janeiro de 1685[300]. Uma viagem turbulenta que fizesse o navio oscilar demasiadamente podia danificar as raízes ou destruí-las completamente com a fúria das vagas. Lisboa expediu instruções pormenorizadas, detalhando inclusive a colocação das plantas no interior dos barcos e confiando-as aos cuidados dos oficiais de bordo. Se estes fracassassem no cumprimento do dever, seriam penalizados. Os danos às plantas no trajeto causavam grande preocupação nos dois extremos da viagem.

A disponibilidade de água fresca era também um problema a bordo dos navios. Como as necessidades dos seres humanos eram preferenciais, as plantas chegavam murchas à Bahia[301]. Sendo o transplante de especiarias de interesse oficial, os indivíduos não se preocupavam em proteger as plantas com sacrifício do que lhes parecia mais importante.

Técnicas de cultivo – um problema

Outro obstáculo no caminho eram as dificuldades em dominar a técnica do cultivo de especiarias. Uma vez vencidos outros problemas, obtidas as plantas e iniciado o cultivo, o projeto carecia de cultivadores competentes[302]. A obtenção de agricultores cingaleses foi sempre um sonho distante. A ignorância de dois *canarins* enviados à Bahia em 1690 mostra a dura realidade de que mesmo que possuíssem conhecimento teórico sobre o cultivo, não eram capazes de desincumbir-se das tarefas práticas. Padre João de Assunção teve de entregar-se a um combate solitário e embora tenha tido certo sucesso, a saúde precária o impediu de permanecer na Bahia por mais tempo. Os esforços para conseguir peritos cultivadores prosseguiram, mas as chances de êxito eram sombrias. Por um lado, obtê-los no Ceilão, que era dominado pelos holandeses, era uma rara possibilidade; por outro, os naturais da Índia ocidental não se mostravam dispostos diante das condições oferecidas ou relutavam em mudar-se para uma terra distante como o Brasil. Devido ao sistema de castas e outras barreiras, os hindus hesitavam em empreender viagens cruzando oceanos; o temor de cair em ostracismo diante de suas comunidades os fazia desistir de tais planos.

[300] HAG: *MR*, 49, fl. 339.
[301] HAG: *MR*, 51-A, fl. 25; AHU: *Baía*, nº. 3082 c.a.
[302] HAG: *MR*, 57, fl. 218.

Apatia dos cultivadores coloniais

Embora a experiência jesuíta do *Tanque* tivesse trazido o sabor inicial do sucesso e despertado esperanças dos governos no Brasil e em Lisboa, as expectativas desabaram porque o projeto não encontrou interesse entre os cultivadores. A apatia em relação à cultura de especiarias se devia à relutância em abandonar os cultivos tradicionais, que davam lucros rápidos, em favor de um empreendimento desconhecido e incerto. O fumo, por exemplo, tinha a vantagem de um período de crescimento de seis meses e em condições favoráveis permitia até mesmo a possibilidade de duas colheitas anuais. Além disso, até mesmo os diligentes jesuítas precisavam combater incessantemente as vorazes formigas que constantemente atacavam as plantações. Enquanto persistissem essas preocupações era difícil tornar realidade a implantação do projeto em larga escala. Em 1693 o Governador-Geral do Brasil relatou que os agricultores locais estavam interessados em cultivar apenas açúcar, tabaco e mandioca.

A escassez crônica de mão de obra era outro fator que impedia o cultivo de especiarias em escala ampla no Maranhão. Esse problema fora reconhecido oficialmente, provocando a promoção de emigração dos Açores ao Pará entre 1675 e 1677. Esses emigrantes deveriam auxiliar o cultivo de safras tradicionais e das que haviam sido recentemente introduzidas. No entanto, a quantidade insuficiente de colonos brancos no Estado do Maranhão e a pobreza geral na região reduziram a possibilidade de importação de escravos negros. Dessa forma, a visão de um império de especiarias no Brasil ficou prejudicada[303]. A descoberta de ouro intensificou a escassez de mão de obra. O ouro deslocou o epicentro econômico colonial da agricultura nordestina para as minas do planalto. A corrida às minas teve impacto negativo sobre a agricultura.

Incompatibilidade geoclimática

A incompatibilidade climática também pode haver prejudicado o esforço de transplante de especiarias para o Brasil. Os jesuítas do *Tanque* tinham constantemente de lutar contra os insetos. Dizia-se que a qualidade das especiarias produzidas no Brasil era inferior à das que vinham da Ásia, o que poderia ser consequência das variações climáticas entre as duas regiões. A experimentação prolongada no interior do Brasil poderia trazer melhores resultados, mas a curto prazo a decepção foi grande.

[303] Carl Hanson, *op. cit.*, pp. 229-237.

Também é provável que o entusiasmo inicial das autoridades se reduzisse após a descoberta de ouro em 1695. O projeto de transplante tinha sido concebido nos dias difíceis da perda do território asiático e de recessão no Brasil, quando a mãe-pátria se via atribulada. Com a situação mais favorável decorrente da descoberta de ouro, a intensa urgência do plano gradualmente declinou.

Na altura de 1690, o Provedor Lamberto notou que não havia mais necessidade de enviar plantas de canela da Índia, porque as recebidas anteriormente podiam multiplicar-se, como vimos[304]. Em 1692 o rei informou o vice-rei da Índia de que o cultivo de canela estava aumentando no Brasil e que as plantas se multiplicavam em grande quantidade. Necessitavam-se apenas peritos na extração da canela, como era feito na Índia[305].

Papel dos missionários como intermediários para as especiarias

Os missionários se dedicaram à busca e ao cultivo de especiarias na Índia portuguesa e no Brasil, tornando-se ao mesmo tempo agentes de Deus e dos planos seculares do rei. Utilizaram sua capacidade de organização, os contatos com os irmãos de fé em outras regiões e o fácil acesso aos nativos, transformando-se em instrumentos da estratégia de transplante da flora indo-brasileira. O desempenho dessas tarefas transparecia na dependência da Coroa para com os missionários na Ásia no que toca à busca secreta de plantas de primeira qualidade e de cultivadores competentes, enquanto no Brasil os missionários colaboravam para o êxito da experimentação do projeto. O resultado líquido foi uma mudança drástica na biodiversidade e no uso e aplicações da flora intercontinental.

A Sociedade de Jesus foi a principal ordem a empreender experimentação agrícola na Bahia em sua sede rural na *Quinta do Tanque*, que foi o primeiro viveiro modelo a surgir no século XVI. Plantas de quatro continentes, América, África, Europa e Ásia, foram cultivadas no *Tanque*. Entre essas havia espécies originárias do sertão, como o cravo e o cacau, assim como alienígenas como a cana-de-açúcar, o algodão, o café, a laranja e a jaca[306]. Os jesuítas pediram também autorização para plantar gengibre, assegurando à Coroa que poderiam produzir 20.000 quintais em quinze anos[307].

[304] AHU: *Baía*, cx. 16, doc. 47, dat. 16/7/1690.
[305] HAG: *MR*, 157, fls. 218.
[306] Serafim Leite, *Suma Histórica*, pp. 180-181, 255. Hoje o *Tanque* está transformado em escola de medicina; ver também J. Correia Afonso, op. cit., pp. 32-36.
[307] AHU: *Baía*, nº. 955 c.a.

Padre Antônio Vieira, jesuíta, era defensor entusiasta da política de transplante. Após interessar-se inicialmente pelas minas da África e do Brasil, afirmou que os produtos agrícolas ofereciam maiores possibilidades como fontes de riqueza. O plano foi aceito em grande parte em consequência de suas convincentes recomendações, além das de Ribeiro de Macedo.

Recordando o programa de todo o esquema em uma carta de 24 de julho de 1682, Padre Vieira fala do cultivo de canela no *Tanque*, onde a experimentação começara com apenas um arbusto e crescera depois para cinco plantas. Cerca de um ano depois ele menciona a mesma plantação onde quatro plantas de canela haviam crescido tanto que poderiam ser chamadas de árvores e dez a doze pimenteiras vicejavam, mas ainda não haviam dado frutos[308]. A *Quinta do Tanque* se tornou assim famosa pelo cultivo de canela do Ceilão e pimenta de Malabar. O êxito inicial da experiência jesuíta era altamente estimulante. Por isso, plantas de várias espécies passaram a ser fornecidas anualmente ao Colégio na Bahia[309].

Os jesuítas da Bahia foram encarregados da tarefa de difundir as plantas orientais. Consequentemente, levaram canela da Bahia ao Maranhão em 1688, onde a plantaram em seu Colégio[310]. Em 1690, os dois *canarins* que tinham sido mandados de Goa foram admitidos na mesma quinta do Tanque. A obra de jesuítas como Manuel Nunes frutificou: no final do século XVII, foram enviados a Lisboa quatro barris de canela de qualidade vindos das novas plantações[311]. Isso pode ser considerado como sintoma do êxito que se esperava do novo empreendimento no Brasil. Serafim Leite se refere à observação de Dampier, que havia encontrado muitas plantas de canela na *Quinta do Tanque*[312].

Na Índia, os jesuítas compartilhavam a tarefa de encontrar homens e materiais necessários à implementação do plano. Em 1690, Padre João de Brito, S. J., foi enviado à Índia com a responsabilidade de buscar dois homens experientes no cultivo de especiarias. O Provincial de Malabar também foi chamado a ajudar nesse projeto[313]. No entanto, o plano não se materializou. Padre Brito morreu nas missões em Malabar[314]. Aparentemente, os serviços de cultivadores experientes eram uma necessidade premente. Uma carta datada de 20 de março de 1692 afirma que plantas de canela haviam crescido e se multiplicado no Brasil, mas

[308] Serafim Leite, *História*, IV, pp. 156-157.
[309] Serafim Leite, *História*, V, p. 161.
[310] Serafim Leite, *História*, IV, p. 157.
[311] BNL: *CP*, cod. 495, fl.37. Os portugueses chamavam "fina" à melhor variedade de canela, e à de Malabar "canela selvagem".
[312] Serafim Leite, op.cit., p. 157; Porto Seguro, *História Geral do Brasil*, III, pp. 322-333.
[313] HAG: *MR*, 55-B, fls.348-349.
[314] HAG: *MR*, 57, fl. 25; 59, fl. 6.

por falta de mão de obra experiente a casca não pôde ser retirada como se fazia na Índia[315].

Os esforços para assegurar o concurso de peritos foram renovados, com a preparação de um plano detalhado segundo a sugestão de Padre Miguel do Amaral, que ao regressar do oriente fez escala na Bahia e propôs essas medidas com base em sua experiência na Índia[316]. Procurou-se o concurso de missionários que pudessem servir de intermediários. Desta vez a escolha recaiu em Padre Joseph Vaz, oratoriano de Goa, conhecido como homem virtuoso, desinteressadamente dedicado à obra de sua missão no Ceilão, para selecionar agricultores competentes em canela dentre os cristãos ao seu redor e levá-los a Goa a fim de serem enviados à Bahia[317]. Esperava-se que a reputação de Padre Vaz proporcionasse a necessária cobertura para o plano, que deveria ser executado sob o máximo sigilo em vista da hostilidade política e religiosa dos holandeses que dominavam o Ceilão. A expectativa era de que os missionários proporcionassem toda a colaboração para a realização do projeto real.

O plano alternativo envolvia cristãos, além dos missionários. O vice-rei da Índia deveria confiar a execução a alguns comandantes de barcos que singravam as costas de Coromandel, Bengala ou Macau e que ao retornar a Goa passariam pelo Ceilão. Ali, com ajuda de cristãos que em virtude de sua fé deviam fidelidade ao rei português, fariam embarcar os agricultores em seus navios. No entanto, deu-se preferência ao plano inicial, porque o alternativo acarretaria demora de cerca de um ano e meio devido à necessidade de aguardar o retorno a Goa dos barcos vindos de Macau. Era também um esquema arriscado, pois os holandeses, que vigiavam o movimento marítimo na região, suspeitariam de navios portugueses em seus portos e impediriam o prosseguimento do plano. Por outro lado, esperava-se que Padre Vaz levasse os cultivadores com facilidade à costa, de onde seriam enviados sem demora a Goa e dali ao Brasil[318]. A ênfase na execução imediata do plano indica a urgência da situação, especialmente diante do êxito no cultivo de canela no Brasil, como se afirmava oficialmente[319]. Não se sabe se Padre Vaz conseguiu empregar sua dedicação apostólica em assuntos temporais. Talvez o projeto tenha morrido no nascedouro, porque constantes relatos vindos de Goa realçavam as grandes dificuldades de

[315] HAG: *MR*, 57, fl. 218.

[316] Francisco Rodrigues, *História da Companhia da Jesus na Assistência de Portugal*, I, pp.302, 303. Fr. Miguel do Amaral havia chegado à Índia em 1682 e regressou à Europa na década de 1690. Voltou ao oriente em 1699 e foi por duas vezes Provincial do Japão e Visitante da Província de Goa. Retornou a Portugal em 1725.

[317] Frei José Vaz nasceu em 21/4/1651 em Benaulim, Salcete, Goa. Dedicou-se a difícil obra missionária no Ceilão, onde trabalhou de 1696 a 1711, com incansável zelo, arriscando a própria vida em um ambiente extremamente hostil, pois o Ceilão era controlado pelos holandeses, a quem os portugueses consideravam hereges.

[318] HAG: 59, fls. 319, 20, 321.

[319] HAG: 59, fls. 317.

obter qualquer fornecimento em regiões dominadas pelos holandeses, nas quais tais atividades eram passíveis de pena de morte.

Em uma carta de 5 de abril de 1704, D. Pedro deu ordem de que Frei João de Assunção fosse imediatamente enviado à Bahia a fim de instruir os agricultores a cultivar pimenta e canela. Naquela altura Frei Assunção já se encontrava na Índia havia vinte e cinco anos, na missão franciscana próxima a Quilon, na costa Malabar. A pimenta e a canela eram abundantes no local, onde ele adquirira experiência no cultivo dessas espécies.

Em 1706 o vice-rei Caetano de Melo e Castro o mandou à Bahia a fim de dar instrução a brasileiros e compartilhar com eles sua experiência no campo[320]. O religioso redigiu uma série de instruções para uso dos cultivadores brasileiros de especiarias. Trabalhou com afinco, mas recebeu a parca soma de 150 réis por dia, mais tarde elevada para 400 réis, ou um cruzado. Foi difícil para ele combater as formigas na plantação. Os esforços para fazer germinarem as sementes de pimenta tampouco deram resultado. Frei João contraiu um doença grave no Brasil e voltou a Portugal em 1710. Pouco se sabe a seu respeito depois disso[321].

Por volta de 1788 os carmelitas do Hospício Nossa Senhora do Pilar, na Bahia, haviam desenvolvido uma plantação florescente de pimenta iniciada com apenas uma muda que fora deixada por um navio da rota da Índia com receio de que não resistisse às agruras da viagem até Lisboa. A pimenta se propagou a partir dessa plantação até demonstrar resultados semelhantes nos arredores do porto da Bahia, despertando a curiosidade de muitas pessoas. Era uma pimenta mais pungente do que a produzida na Ásia. Há também uma referência à passagem do bispo de Cranganore pela Bahia, o qual deixou um manual sobre cultivo de especiarias e prometeu enviar dois agricultores peritos ao regressar. O bispo, no entanto, morreu antes de executar esse projeto[322].

Outros eclesiásticos se dedicaram ao cultivo de especiarias. Um documento datado de 22 de junho de 1799 menciona o trabalho de Frei José Mariano da Conceição Veloso, bem conhecido na Bahia por volta do ano de 1799[323]. Frei Augustinho Gomes era rico comerciante na Bahia e sócio de Manuel José de Melo no comércio de especiarias. Em 5 de julho de 1800, os dois sócios propuseram ao Governador D. Fernando José de Portugal a compra de toda a pimenta produzida na Bahia ao preço de 280 réis por arrátel[324].

[320] Ele chegou em 21/3/1706.
[321] Serafim Leite, op. cit., pp. 56-157.
[322] AHU, *Baía*, nº. 12806-12810 c.a.
[323] AHU, *Baía*, nº. 19422 c.a.
[324] AHU: *Baía*, nº. 20654-206-56 c.a.

Interlúdio

O plano de transplante sofreu um percalço temporário durante os cinquenta anos entre 1730 e 1780. O fascínio do ouro que o Brasil passou a produzir em quantidades crescentes de 1700 até a metade do século ajudou Portugal a controlar a profunda recessão econômica do século anterior e inaugurou uma nova era nas relações comerciais luso-brasileiras. Assim, Portugal teve menos preocupação com o déficit comercial para com a Inglaterra, que durante 1701 a 1750 ascendeu a 5.528 milhares de libras[325] e que o ouro e diamantes do Brasil ajudaram a pagar sem maiores problemas. Enquanto o ciclo do ouro no Brasil fazia da colônia uma das fontes principais de renda e riqueza de Portugal, o foco passou da agricultura para a mineração. As tentativas anteriores de diversificação da agricultura foram relegadas a um segundo plano, embora com consequências prejudiciais a longo prazo. Isso porque o brilho do ouro declinou a partir da década de 1750 e mesmo durante a época de maior produção, enquanto mais ouro entrava na Inglaterra do que em Portugal, tanto legal quando clandestinamente. Portanto, na realidade o declínio de Portugal iniciou-se, em certa medida, a partir de seu próprio êxito no Brasil durante o ciclo do ouro. Consequentemente, a revitalização do comércio de produtos agrícolas se tornou uma característica distintiva da política de Portugal em relação ao Brasil, especialmente no último quartel do século XVII. Portugal contribuíra significativamente para estimular o comércio britânico, o que ajudou este último a lançar as bases da futura Revolução Industrial, e Lisboa se contentou em retraçar os próprios passos no sentido da dependência na agricultura. As vicissitudes da política portuguesa revelaram falta de visão e de controle adequado sobre as minas de ouro do Brasil. Confirmou também a sensação de que a fim de preservar Portugal o rei precisava da riqueza do Brasil[326].

Os serviços coletivos de três notáveis governos do período pós-1750 foram não menos responsáveis, entre outras coisas, pela retomada da antiga política agrária e por iniciar uma nova tentativa de transplante. Sebastião José de Carvalho e Melo, mais conhecido como marquês de Pombal, que foi para todos os efeitos o primeiro-ministro de 1750 a 1777; Martinho de Melo e Castro, secretário de Estado da marinha e territórios ultramarinos de 1770 a 1795, e D. Rodrigo de Souza Coutinho, secretário de Estado da guerra e negócios estrangeiros de 1796 a 1812, utilizaram sua

[325] *CHLA*, I, p. 463, tabela II. As exportações de Portugal durante 1700-1750 montaram em 3.209 mil libras, contra compras na Inglaterra no valor de 8.737 mil libras.
[326] AHU: *Baía*, nº. 2430 c.a.

rica experiência no exterior para desenvolver integralmente o potencial das colônias, especialmente em relação ao Brasil, que consideravam essencial para a própria sobrevivência de Portugal. Souza Coutinho foi influenciado em parte por Adam Smith. Esses três homens receberam apoio do vice-rei do Brasil, D. José Luís de Castro (1790-1801), que demonstrou grande interesse pela empresa agrícola.

Revitalização do projeto

Contra esse pano de fundo o interesse pelas especiarias orientais e outras plantas de valor comercial, como o cânhamo, se renovou a partir de 1787. Foram mandadas instruções a Goa solicitando plantas, sementes e informações necessárias sobre os cuidados com elas[327]. Tratou-se da compatibilidade ambiental entre a Bahia e outras regiões para o cultivo de especiarias[328]. As mudas e sementes de pimenta e as plantas de canela, junto com as instruções necessárias sobre seu plantio, tornaram-se mercadorias despachadas regularmente de Goa nas viagens da época de monção entre 1787 e 1791. As plantas destinadas à Bahia e Rio de Janeiro eram remetidas via Angola. O governador de Angola, barão de Messamenes, recebeu o encargo de despachá-las cuidadosamente no prosseguimento da viagem[329]. D. Fernando José de Portugal, Governador da Bahia, informou em uma carta datada de 2 de julho de 1791 que como os navios da rota da Índia não haviam tocado naquele porto em 1790, as plantas enviadas no mesmo ano não tinham chegado. Acrescentou, no entanto, que a pimenta e a canela vicejavam no Brasil, embora não tivessem se tornado parte importante do comércio por causa dos receios de algumas pessoas em plantá-las para essa finalidade. Expressou, porém o desejo de aumentar as plantações por meio da instrução aos agricultores sobre os cuidados com as plantas. Foram solicitados detalhes a respeito do cultivo[330]. Em 1794 foram mandadas pimenteiras e sementes à Bahia e ao Pará[331].

Em 18 de março de 1797, D. Rodrigo de Souza Coutinho escreveu ao vice-rei Francisco Antônio da Veiga Cabral pedindo que obtivesse por quaisquer meios possíveis mudas crescidas de cravo e noz moscada da ilha de Timor e canela do Ceilão. Aconselhou a preparação de um viveiro

[327] HAG: *MR*, 168-D, fls. 1300v-1301.
[328] HAG: *MR*, 169-B, fls.719-719v.
[329] HAG: *MR*, 169-B, fls.719-719v.
[330] HAG: *MR*, 172-B, fl. 831.
[331] HAG: MR, 175, fls. 156, 232-233.

em Goa onde as plantas poderiam ser objeto de cuidados para serem enviadas ao Brasil tão logo factível[332].

A necessidade de estabelecer um jardim botânico em Goa para cuidar de plantas indianas a fim de facilitar sua remessa ao Brasil foi reiterada em uma carta de 5 de dezembro de 1800[333], assim como a de enviar instruções e pessoal para o cultivo de especiarias. Aparentemente, na altura de 1800 a arte de cultivar e extrair a canela ainda não havia sido inteiramente dominada no Brasil, como indica uma carta de D. Rodrigo de Souza Coutinho ao vice-rei do Estado[334]. Pediu-se o envio à Bahia de homens que tivessem se ocupado do cultivo de pimenta e canela a fim de colaborarem no projeto. Na resposta, o vice-rei afirmou que embora estivesse disposto a fazer todos os esforços para cumprir a ordem real, enfrentava a dificuldade prática de encontrar pessoas que concordassem voluntariamente em ir para o Brasil[335].

Em 17 de novembro de 1801, um relato da Bahia fez saber que em breve seria divulgada uma informação detalhada sobre o cultivo de madeira de teca em Ilhéus[336].

Encontrar peritos que cuidassem das árvores de canela, especialmente a extração da casca, continuou a ser um problema irritante no Brasil. Pedidos de trabalhadores foram repetidos em 1800 e em 1808. Cultivadores de canela do Ceilão e de pimenta de Malabar ainda eram os preferidos, porque teriam a vantagem adicional de falar português[337]. Entre algumas das medidas práticas recomendadas estava o envio desses homens a Goa para acelerar os cultivos a fim de que fossem posteriormente mandados para o Brasil, assim como cultivar as plantas da Índia, China e outras regiões em um jardim botânico. Em 1802, mudas e instruções para o cultivo de teca e canela foram despachadas a Goa, pelo *Rainha dos Anjos* [338].

As plantas de cravo e noz moscada também receberam certa atenção. Funcionários de Lisboa propuseram que comandantes competentes de Macau e Timor, cujos navios tocassem em Goa, poderiam ser contratados para colaborarem nesse particular[339]. A resposta habitual vinda de Goa, datada de 18 de dezembro, afirmava que seriam tomadas as medidas necessárias. No entanto, aparentemente as plantas de canela cingalesa e os

[332] AHU: *India*, maço 170, nº. 163; HAG: *MR*, 177-B, fl. 526, 528.
[333] HAG: *MR*, 190-B, fl. 119. Em 1796, foi criado um jardim botânico em Belém do Pará.
[334] HAG: *MR*, 181-A, fls.79, 119.
[335] HAG: *MR*, 180-A, fls. 83, 85.
[336] AHU: *Baía*, nº. 22881 c.a.
[337] HAG: *MR*, 189, fls. 401-401v.
[338] HAG: *MR*, 181-A, fls. 83, 84-84v, 85, 119.
[339] HAG:, *MR*, 189, fls. 401-401v.

agricultores peritos, além de outras espécies vegetais de fora da Índia, não puderam ser encontrados, porque não há menção de nenhuma remessa. Em 1807, o "desembargador juiz conservador" Baltazar da Silva Lisboa, informou o visconde de Anadia (ministro e secretário dos negócios estrangeiros e da marinha), que o cultivo de canela, café e pimenta da Ásia tinha sido levado a cabo com eficiência[340]. O decreto de 27 de julho de 1807 outorgou concessões a agricultores que introduziram o cultivo de especiarias finas da Índia em suas terras[341].

A eclosão da guerra na Península levou ao traslado da corte para o Rio de Janeiro, em 1807. Questões vitais, como a sobrevivência do império, deixaram o cultivo de especiarias em segundo plano. Apesar da turbulência política, D. Rodrigo de Souza Coutinho solicitou ao vice-rei do Estado que conseguisse alguns naturais do Ceilão capazes de utilizar a língua portuguesa e que tivessem experiência no corte da casca da canela. Também pedia mudas de cravo e noz moscada das ilhas Molucas, por meio de algum comandante que viajasse a Macau ou Timor[342]. O trabalho dos anos anteriores, porém, começava a dar resultados no final do período colonial.

Impacto sobre o Brasil

O transplante de gengibre foi o mais bem-sucedido entre todas as especiarias. Em 1762, 400 sacos, ou 2.15 arrobas de gengibre foram exportados da Bahia para Lisboa pelo navio *S. Lazare*[343]. Em 1775, 15 sacos foram exportados do Maranhão pelo *N. S. da Piedade e Amizade*[344]. O Maranhão se tornou fonte regular de gengibre para Portugal, de onde era reexportado a países como Holanda, Inglaterra, Itália, França, e para Hamburgo.

340 AHU: *Baía*, nos. 29949-29951 c.a.
341 L. Britto, Pontos de Partida para a História Econômica do Brasil, p. 510.
342 HAG: *MR*, 189, fls. 401-401v.
343 AHU: *Baía*, ex. 156, doc. 37.
344 AHU: *Baía*, ex. 174, doc. 18.

Tabela 3.1 – Exportações de gengibre: do Brasil a Portugal, 1796-1805

Ano	Quantidade em arrobas	Preço médio (réis)
1796	438	1280
1797	123	1350
1798	662	1400
1799	690	1920
1800	2360	2240
1801	694	1120
1802	470	960
1803	176	960
1805	216	960
TOTAL	**5789**	

Média: 643,2 arrobas. Preço médio: 2354,4 réis.

Fonte: Arruda, *O Brasil no Comercio Colonial*, pp. 496-497.

O Brasil exportou também pequenas quantidades de uma variedade de cravo de melhor qualidade a Portugal. A Tabela 3.2 mostra alguns algarismos dessas remessas.

Tabela 3.2 – Exportação de cravos: do Brasil a Portugal, 1788, 1802

Ano	Exportado de	Quantidade em arrobas	Valor em réis
1788		1531	N.A.
1802	Pará	18.29 ½ 1646 – fino @ 10.800 réis 183 1/2 *grosso* @ 8.000 réis	18059#680
1802	Maranhão	40 @ 8.000 réis	32#000

Fonte: BAL: cód. 46-XIII-23, fls. 6-66.

Tabela 3.3 – Importações brasileiras de especiarias asiáticas, 1797-1806

Ano	Destino	Mercadoria	Quantidade (libras)	Valor (réis)
1797	Bahia	Cravos Pimenta	127 4.864	127#000 2.432#000
1798	Bahia	Cravos Canela Pimenta	123 330 8.294	295#200 330#000 4147#000
1799	Bahia	Cravos Pimenta	15 5.116	36#000 1608#000
1801	Bahia	Cravos Pimenta	311 5.282	1244#000 2112#000
1802	Bahia Rio Pernambuco Maranhão Pará	Canela e pimenta Cravo e canela pimenta Pimenta e canela Pimenta e Canela	13.209 1.459 5.781 22.696 72.724 4.297	6809#200 1456#000 2312#000 10758#000 59228#000 1933#800
1806	Bahia	Pimenta Canela Cravos Drogas	3.884 88 2.228	1242#880 70#400 2673#600 100#000

Fontes: *Baía*, n^{os}. 18229, 18378, 20524, 23562, 19773 c.a; BAL: cód. 46-XIII-23, fls. 6-66.

Em 1809, 115 fardos de pimenta foram embarcados para o Brasil pelo *Rainha dos Anjos*. Pelo menos parte desse carregamento deve ter sido utilizada no Brasil. Tendo em vista a guerra na Península e os problemas do comércio com Portugal, a totalidade da mercadoria pode não ter sido levada à Europa[345]. As exportações de pimenta ao Brasil figuram com frequência nos documentos sobre comércio privado da *Mhamai House*. Uma carta datada de 20 de abril de 1815 afirma que a pimenta foi bastante procurada na Bahia e no Rio[346]. Os fornecimentos aos irmãos Kamat vinham de Tellicherry. Um dos agentes dessa firma em Alleppy menciona a necessidade de pimenta em Goa a fim de ser vendida aos navios que partiam para a América[347]. Pode-se inferir que o Brasil ainda fosse um mercado para a pimenta de Malabar exportada via Goa. Também existe referência a uma encomenda de Simão da Rocha e Domingo Alvares Lobo, sócios dos negócios dos Mhamais no Rio de Janeiro, de fornecimento de vinte e cinco fardos da variedade selvagem da canela (*canela do mato*) ao Rio, em 1819[348]. Isso indica a existência de procura por especiarias indianas no Brasil, apesar de uma longa experiência de mais de um século com os transplantes. O otimismo quanto ao êxito do projeto parece ter sido equivocado.

Plantas comerciais: reciprocidade lucrativa

Teca e sândalo

Entre outras plantas asiáticas de valor comercial, a teca e o sândalo atraíam a atenção dos portugueses. O interesse em teca surgiu devido a sua utilidade na construção naval. Algumas sementes dessa madeira chegaram ao Brasil via Angola em 1788, pelos navios *Senhor do Bomfim* e *Santiago Maior*[349]. Em 1794, quatro frascos de sementes de sândalo foram enviados para a Bahia e o Pará a fim de serem plantadas. Foram transportadas pela fragata *Princeza do Brazil* e entregues por intermédio do Governador de Angola, Manuel de Almeida Vasconcellos. Em 1798 foi solicitado ao vice-rei o envio de mudas de teca de Damão e sândalo de Goa, ou Timor ou Solor, todas para transplante no Brasil[350]. Aparentemente,

[345] HAG: *MR*, 189, fl. 202.
[346] XCHR: *MHP*, doc. dat. 20/4/1815.
[347] XCHR: *MHP*, doc. dat. 1819.
[348] XCHR: *MHP*, doc. dat. 10/6/1819.
[349] AHU: *Baía*, nº. 12806-12811 c.a.
[350] HAG: *MR*, 179-A, fl. 280.

a teca foi cultivada na Comarca dos Ilhéus. Em 1802 o Conservador das Florestas Baltazar da Silva relatou do Brasil que sementes de teca haviam sido cuidadosamente plantadas em todas as partes do Brasil, inclusive capoeiras e terras virgens, a fim de que as preciosas árvores crescessem por toda parte[351].

Era também necessário conhecer pormenores sobre a plantação de teca e sândalo. Em 1800, a fragata *Andorinha* trouxe mudas de teca e sândalo à Bahia, onde seriam naturalizadas. Em 1892, o *Rainha dos Anjos* transportou cinco caixas de plantas de teca, junto com muitas outras que foram distribuídas às colônias, inclusive ao Brasil[352]. Em suma, plantas e sementes de teca foram despachadas anualmente ao Brasil de 1800 a 1811, como aparece no Apêndice 3.1.

Plantas de sândalo também faziam parte dos carregamentos. O extrato de sândalo era usado como medicamento no Hospital Militar em Goa. É provável que tivesse uso semelhante também no Brasil. Em novembro de 1809 foi solicitado ao vice-rei, conde de Sarzedas, que obtivesse mudas em Honavar, Mangalore, Tellicherry, Cannanore e Alleppy. Sugeriu-se que os funcionários em Goa procurassem o enviado do Governador-geral inglês (de Bengala), que ajudaria no cumprimento da missão[353].

Havia grande demanda por cânhamo (*Linho Canhamo*) para fabricação de cordas para navios. Portugal dependia inteiramente da importação desse produto do exterior. Existem referências ao cultivo de cânhamo em Goa relativas aos anos de 1791 a 1827, como se mostra abaixo:

Tabela 3.4 – Cultivo de cânhamo em Goa, 1791-1827

Ano	Produção
	khs/maos/arbs/arts
1791	18 / 9 /- / 31
1812	78 /42/ - / 33
1814	112 / 8 / - / 45
1827	50// 8 /- 43

khs = khandis; arb = arrobas; arts = arráteis.

Fontes: HAG: *MR*, 172-B, fl. 698; 173, fl. 305; 192-B, fls. 530-532v; 193-A, fls. 1311-1314.

[351] AHU: *Baía*, nº. 22881, 23566, 23567 c.a.
[352] HAG: *MR*, 179-A, fl. 280; 181-A, fl.83; 183-A, fl.202; 19I-C, fls.711-711v; AHU: *Baía*, nº. 22563c.a.
[353] HAG: *MR*, 189, fls.401-401v.

Houve tentativas de cultivar a planta na Bahia por volta de 1775[354]. Em 1785 foram enviadas instruções para o plantio e para a manufatura do produto[355]. A plantação de Ilhéus parece ter sido destruída por formigas, conforme relato de 1778[356]. Segundo J. V. Serrão, o vice-rei José Luís de Castro incentivou de diversas maneiras o cultivo de cânhamo (e canela) em São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul, ordenando a distribuição de sementes vindas do jardim botânico do Pará. Em 1800 ele informou a Corte de que a produção daquele ano fora abundante[357]. Em 1819, Domingos Álvares Loureiro procurou obter algumas sementes dessa planta junto aos irmãos Mhamai-Kamat, de Panjim, Goa[358].

É interessante notar que em uma carta datada de 21 de abril de 1801 D. Rodrigo de Souza Coutinho informou o vice-rei de Goa de que as plantas de cana-de-açúcar enviadas haviam chegado completamente estragadas. Não há certeza quanto ao lugar de onde vieram esses exemplares[359].

Árvores frutíferas

Entre as árvores frutíferas mais desejadas levadas de Goa para naturalização no Brasil, a mangueira e a jaqueira eram as principais. Já em 1682 e 1683 haviam chegado mudas ao Brasil pelos navios *S. Pedro da Ribeira* e *S. Francisco Xavier*. Este último transportou entre 30 e 35 mudas de mangueira e 35 a 40 de jaqueira, colocadas em sete contêineres cada uma, junto com instruções sobre o plantio[360]. Outra remessa dessas plantas, acompanhada de mudas de jambo, tamarindo e outras, seguiu para Lisboa[361].

Em 6 de março de 1811 o ministro e o secretário do comércio ultramarino pediram a Goa mudas de mangueira e instruções sobre o plantio e cuidados. Os comandantes de navio deveriam tratá-las com todo o cuidado até serem entregues no Brasil[362]. A resposta de Goa mostra que o *S. Francisco Xavier* já havia levado mudas para serem plantadas no Brasil. Quatro caixas com quatro plantas das deliciosas variedades de manga *Alfonça* e *Fernandina* foram despachadas pelo navio *Fama*.

[354] AHU: *Baía*, nos. 1174-1176, 1696 c.a.
[355] AHU: *Baía*, no. 11718, 11853 c.a.
[356] AHU: *Baía*, no. 12812-12817 c.a.
[357] Serrão, *História de Portugal*, 1750-1807, VI, p. 388.
[358] XCHR: *MHP*, doc. dated 30/8/1810.
[359] HAG: *MR*, 180-A, fl. 121; 180-B, fl. 575.
[360] HAG: *MR*, 47, fls. 33, 35.
[361] HAG: *MR*, 105, fls. 293-294.
[362] HAG: *MR*, 19I-C, fl. 539.

Francisco Gonçalves da Costa, comandante do navio, recebera instruções especiais para tratá-las com o máximo cuidado. O *Europa* levaria outras dessas plantas[363]. Relatos vindos do Rio revelam que em 1830 as mudas de mangueira enviadas pelo *Ulisses* tinham chegado verdejantes e frescas e que as plantas pareciam estar prosperando no Brasil[364].

As mudas de mangueira não eram delicadas como as de especiarias e suportavam melhor as vicissitudes da viagem. Naturalizaram-se com facilidade no Brasil. Hoje em dia o Brasil produz grande quantidade de mangas, parte da qual é exportada para Portugal. Em 1958, havia cerca de 37.010 hectares em cultivo. Minas Gerais, Paraíba, Ceará, Goiás e Maranhão são regiões conhecidas pelas plantações de mangueiras[365].

Coco

O coco está naturalizado hoje em dia em todas as regiões tropicais. Devido à extensão de seu cultivo e às numerosas variedades, os autores asiáticos afirmam que a Ásia é a terra originária e que de lá seguiram as plantas para a América[366]. Como tem a vantagem de poder ser conservado durante muito tempo sem perder a qualidade da germinação, foi possível difundi-lo pelos continentes. O coco era produzido com abundância em Goa. A venda do coco fresco ou seco, chamado *copra*, óleo de coco, fibra de coco (*coir*) e cordame, proporcionou muitos rendimentos ao tesouro. O *arrack* (*feni*), destilado do leite de coco, era outra fonte de receita[367]. Foram feitos esforços para enviar plantadores peritos e destilarias de *arrack* à Bahia, conforme explicado no capítulo anterior.

---

[363] AHU: *India*, nº. 206, maço 182, doc. dat.10/12/1811; HAG: *MR*, 191-C, f1s.539, 540, 541.

[364] HAG: *MR*, 198-D, fl.375.

[365] W. Potsch, *O Brasil e suas Riquezas*, p. 150.

[366] Jose Maria de Sá, *O Coqueiro*, *História Natural e Cultura: passim*. *Cocos nucifera* é uma das espécies família *Palmeiro*. *O* dicionário de plantas medicinais brasileiras de Nicolão Joaquim Moreira escreve mais de cinquenta outras espécies e variedades de coco do Brasil. Muitas dessas são consideradas nativas da América e somente uma a, *cocos nucifera*, é atribuída à Ásia. Segundo J. M. de Sá, uma nota oficial publicada no *Boletim do Governo de* 18 de abril de 1879 informou que cerca de 1/10 da área total de Goa era usada para cultivo de coco.

[367] Renda obtida com o *feni* de Salcete, Bardez e Goa:

Ano	Agricultor	Renda aproximada. *(xerafins)*
1744-46		23,170=0=00
1747	Rama Sinai (Salcete)	25,000=0=00
1747	Roulu Sinai (Goa)	9,100=0=00
1748	Vencu Naik (Salcete)	23,000=0=00
1749	N.A./ (Bardez)	14,140=0=00
1750	N.A./ (Bardez)	14,000=0=00

Fonte: HAG: *Processos judiciais*, 2546, fls. 70-73; *BNL:* FG, cod. 466, fls. l3v-96. Em 1822, o *toddy* rendeu 9,867=4=00 xerafins em Bardez. Uma taxa de duas *tangas* foi imposta pelo aproveitamento de um coqueiro. HAG: *MR*, 200-B, fl. 213v.

Café

Originário da Ásia, o café foi introduzido no Pará e no Maranhão em 1723[368], onde prosperou. Afirma-se que o capitão Francisco de Melo Palha levou cinco mudas e trinta sementes de Caiena. Em breve tornou-se valioso produto de exportação. Dois arbustos foram levados do Maranhão ao Rio pelo desembargador Castelbranco e plantados perto do convento dos Barbadinhos. O vice-rei marquês do Lavradio parece ter se impressionado e estimulou o cultivo[369]. Na Ásia, o café era cultivado em Moca, na Arábia, e ficou conhecido como *café moca*. Esse café foi enviado ao Brasil em 1807[370]. O desembargador Baltazar da Silva Lisboa mencionou em carta ao visconde de Anadia o cultivo de café asiático no Brasil no início do século XIX[371].

O café também era cultivado em Goa. Os algarismos seguintes dão uma ideia geral do número de plantas e produção total de café em Goa ao longo dos anos. Em 1809, D. Rodrigo de Souza Coutinho encomendou plantas de café a Moca e a Goa, afirmando que este último tinha reputação idêntica à do primeiro[372]. No início o café era usado como medicamento e mais tarde se tornou uma bebida popular. Hoje em dia é uma grande fonte de riqueza para o Brasil, o maior exportador de café do mundo. Arruda observa que o café cultivado no Brasil é levemente inferior ao de Moca, porém mais barato, como é o caso da canela brasileira[373].

[368] Roberto Simonsen; *Historia Econômica do Brasil*, II, p. 210. Segundo Boxer, foi introduzido em 1729. C. R. Boxer, *A Idade de ouro do Brasil*, p. 310.
[369] W. Potsch, op.cit., p.375; Porto Seguro, op.cit., IV, pp. 36-37.
[370] AHU: *Baía*, nºs. 29809-29810 c.a.; Arruda, op.cit., pp.618-619.
[371] AHU: *Baía*, nºs. 29949-29951c.a.
[372] *HAG: MR*, 189, fl. 401 v.
[373] Arruda, op.cit., p.617.

Tabela 3.5 – Plantação de especiarias e café em Goa, 1789-1827

Ano	Pimenta nº. de plantas	Produção kh/arbs/arts	Canela nº. de plantas	Produção kh/arbs/arts	Café nº. de plantas	Produção kh/arbs/arts
1789	68.720		71			
1790	72.109	62/11/2	72			
1791	94.412	59/17/17	77			
1792	73.665	58/2/23½	29			
1801	52.484	37/8/8	37			
1802	40.619	35/7/14	3			
1807	56.655	47/9/1	17		11.670	
1808	61.075	42/14/12	18			
1810	52.943	34/7/2	14		16.157	172/7
1812	52.524	92/11/8½	20		25.018	416/32
1814	36.953	77/19/3	14	31/0/0	2.152*	3/39*
1827	69.131	101/9/40				

*Os dados se referem a parte de Goa. kh= *khandis;* arbs = ar rrobas; ar ts = ar ráteis.
Fontes: HAG: *MR*, 171-B, fls. 506, 544-546; 172-B, fl. 698; 173, fl. 305; 174-A, fl. 280; 192-B, fls. 530--532v; 193-A, fls. 1311-1314.

Chá

Em algum momento do século XVII, o chá foi também introduzido em Pernambuco. Duas pequenas caixas de folhas preparadas foram enviadas a Lisboa pela frota de 1661[374]. Arruda menciona que o chá foi introduzido no Brasil por Domingos Vandelli. Outra referência fala da introdução do chá de Macau pelo rei João VI em 1812, que era cultivado no Rio de Janeiro, em Minas Gerais e em São Paulo. Cultivam-se no Brasil três variedades de chá: a *chinesa*, a *Assam* e *Minas*. A Coroa ordenou o envio ao Brasil e mudas de chá e o ensino de seu cultivo aos brasileiros pelos chineses[375]. Hoje em dia, São Paulo, Ouro Preto, em Minas Gerais, e outras partes do

[374] Carl Hanson, op.cit., p.227.
[375] Arruda, op.cit., pp. 618-619.

Brasil são produtoras de chá indiano. O chá brasileiro é exportado principalmente para a Argentina, Chile, Bolívia, Estados Unidos e Reino Unido[376].

Ópio

Uma tentativa tardia de introdução do cultivo da papoula no Brasil ocorreu no final do período colonial. Foi enviado à colônia um relato detalhado sobre o cultivo da planta e a preparação do ópio de Bengala. Como a época de plantio da papoula é entre 15 de outubro e 10 ou 15 de novembro, que é a época de inverno no leste da Índia, sugeriu-se que no Brasil a plantação fosse feita na estação correspondente[377]. O comércio português de tabaco no Estado, ligado ao vício, tornara-se lucrativo negócio; as exportações portuguesas de ópio da Índia para a China foram suplantadas por comerciantes ingleses[378]. Por isso Lisboa planejou o cultivo dessa droga no Brasil colônia, baseada na agricultura, como parte de outra série de experiências de transplante. No entanto, os esforços foram feitos tarde demais para que pudessem produzir resultados positivos.

Do Brasil para Goa

A naturalização não era de forma alguma feita em um único sentido. A índia portuguesa foi tanto beneficiária quanto doadora. A diferença, porém, é que as plantas levadas ao Estado não eram parte de um planejamento de grande escala, como o do transplante de especiarias para a América. Entre as espécies levadas do Brasil para a Índia as mais bem-sucedidas comercialmente foram o fumo, o caju e o amendoim.

Tabaco

O tabaco, ou *nicotina tabacum*, ou *pan* na língua de Konkan, produto natural da América, foi levado para a Índia no século XVI. Mais do que qualquer outra planta dentre as levadas do Brasil, foi essa a que rendeu

[376] W. Potsch, op.cit., p. 158. Encontra-se referência a bichos da seda levados ao Brasil em J. D. Oliveira Martins, *O Brasil e as Colônias Portuguesa*s, p. 386.

[377] HAG: I, 196-B, fls. 471-472. A nota de pé de página diz: "Este tempo he de invernada na costa de Coromandel: por consequencia a sementeira em o Brazil devera ser feita na estação que lhe corresponde".

[378] Man-Houng Lin, *"World Recession*, *India's Opium and China's Opium War"*, em K.S. Mathew, org., *Mariners*, *Merchants and* Oceans, p. 387.

maiores receitas para Goa colonial. A estratégia portuguesa acabou por tornar-se importante elo entre Goa e a Bahia, conforme explicado nos capítulos 6 e 7.

Caju

Chamado *Kaju* no idioma de Konkan, o caju é originário da América tropical e foi levado para a Índia pelos portugueses. Não era conhecido na Índia antes de 1550. Segundo Linschoten, na altura de 1590 já crescia em todo o território indiano[379]. Em meados do século XVII, algumas árvores foram plantadas na costa de Malabar e mais tarde foram naturalizadas. São encontradas em abundância em Goa e crescem nas encostas das colinas baixas, que são secas e impróprias para outras culturas. Fornecem renda de diversas maneiras: os frutos são em geral utilizados em Goa para a destilação de bebida alcoólica, conhecida por seu valor medicinal. Essa bebida, como nome local de *caju fenny* é remédio caseiro para resfriados, tosse, febre, prisão de ventre, etc. A polpa, de sabor delicado, é valioso produto de exportação; o alcatrão extraído do pericarpo da fruta é usado contra formigas brancas e fornece cobertura protetora para barcos, etc.; a goma que brota da árvore é empregada por encadernadores no sul da Índia e na América para proteger os livros contra insetos[380]. O licor de caju e a polpa renderam amplas receitas ao Estado em exportações. No final do século XVIII, 402 *pipas*, nove *almudes* e uma *canada* de *caju fenny* foram exportadas a Portugal, Moçambique e Macau[381]. Em 1992-93, a produção de caju em Goa foi de 12.400 toneladas, com o valor de 316 *rupias lakh*. As plantações de caju ocupavam 48.750 hectares no mesmo ano. A planta brasileira contribuiu não apenas para a biodiversidade mas também para as receitas de Goa[382].

A borracha da Amazônia também foi transplantada para a Índia. Cresceu em Kerala e é fonte de grande receita.

Amendoim (arachis hypogea leguminosae)

Acredita-se que o amendoim tenha sido levado à Índia do Brasil ou da África pelos portugueses. As sementes são comestíveis em estado

[379] *Linschoten*, II, p. 27.
[380] Pharmacographia Indica, I, p. 385.
[381] HAG: *MR*, 177-A, fl. 324.
[382] *Herald*, 9 de março, 1994, Panjim, Goa.

natural, assadas ou cozidas. São ricas em proteína e delas extrai-se óleo de cozinha[383]. Hoje em dia o amendoim é amplamente cultivado na Índia.

Abacaxi (Ananas sativa)

Chamado *ananas* na língua de Konkan, acredita-se que o abacaxi tenha sido introduzido na Índia pelos portugueses, durante o vice-reinado de D. Constantino de Bragança (1558-1561)[384]. O nome brasileiro *anasi* ou *ananás* é bem aceito nos idiomas indianos[385]. A Índia produz hoje cerca de um milhão de toneladas de abacaxi por ano.

Mamão (Carica papaya)

O *habitat* do mamão é a África e também a América, principalmente o Brasil. Conhecido como *papay* na língua de Konkan, a fruta não tem nome em sânscrito e não era conhecida antes do descobrimento da América. Seu nome moderno é evidentemente derivado de *papaia*, usado na América. No Brasil, chama-se *mamão*[386].

Pinha (Anona squamosa)

A pinha é uma fruta deliciosa, de valor medicinal. Chamada localmente *sitaphal*, é originária da América tropical[387]. Ainda hoje em dia é uma fruta popular em Goa.

Goiaba (Psydium guava)

Os portugueses levaram a goiaba para a Índia. Conhecida como *per* na língua de Konkan, sabe-se que veio da América. Aclimatou-se bem na Índia até tornar-se selvagem. Em Goa, a fruta serve para fazer doces e as folhas são usadas como adstringente.

---

[383] *O Oriente Português*, V, p. 307.
[384] *Linschoten*, II, p.17. Pyrard de Laval considerava o abacaxi uma fruta indígena, o que não é verdade. Pyrard de Laval, 2, pt. II, p. 365, nota 1.
[385] *O Oriente Português*, V, pp. 217-218.
[386] *O Oriente Português*, V, p. 310.
[387] *O Oriente Português*, I, pp. 44-46.

Drogas medicinais

O Brasil é ricamente dotado pela natureza com vastos recursos de flora e fauna, nem todos ainda identificados. Os jesuítas no Brasil se dedicaram ativamente às aplicações das plantas para objetivos medicinais. Algumas dessas plantas foram levadas pelos portugueses à Índia. Gradualmente foram naturalizadas. Algumas estão listadas abaixo:

Opuntia dillenti, ou *Cactus Indica*, ou *Kantya-nivol* no idioma de Konkan, é uma planta brasileira, provavelmente introduzida na Índia pelos portugueses. Hoje em dia está perfeitamente naturalizada em Pernem e outras partes de Goa. É útil no tratamento de sebes. O fruto é um bom remédio contra asma e tosse espasmódica.

O *pó de Goa* era um remédio secreto usado pelos cristãos nativos da Índia portuguesa para uma doença da pele chamada *gajakran* em língua marathi. A droga era chamada *Pó de Goa* ou *Pó do Brasil*. Acredita-se que tenha sido levada por jesuítas por volta do final do século XVIII. No Brasil é conhecida como *pó da Bahia*, por ser obtido naquele estado.

Mimosa pudica, ou *lojechem zhad* no idioma de Konkan, é uma planta nativa do Brasil. Cresce nas regiões mais quentes da Índia. É útil no tratamento de doenças provenientes de sangue ou bílis. O suco é aplicado em feridas e fístulas.

A *Bixa orellena* é chamada *kesri* na língua de Marathi. *Bixa* é o nome dado pelos ameríndios a esse arbusto. Os brasileiros a chamam *urucuru*, ou *urucum*, que significa pigmento. É usado para colorir alimentos e como remédio para icterícia e mordida de cobra.

Pau de Cobra, outra planta medicinal, foi levada à Índia pelos jesuítas e outros missionários do Brasil. *Pedra Quadrada* é encontrada em Moçambique, em Minas Gerais e em Portugal, onde é chamada *Pedra de Sant'Ana*. Acredita-se que facilita o parto, mas as observações concluíram que essa crença é falsa e supersticiosa[388].

Mirabilis jalapa ou *Akasa mogri* na língua de Konkan¸ é cultivada em hortas. Secas e pulverizadas, as raízes são usadas como nutriente e fortificante. As folhas servem para curar ferimentos e contusões. Com as sementes pode-se adulterar a pimenta preta[389].

Plantas da flora indiana, como canela, cravo, cardamomo, hortelã, sândalo, limão, rosas e outras foram usadas em forma de extrato para a

[388] HAG: *MR*, *1*78-B, fls. 654. 646-646v.

[389] A informação sobre drogas medicinais foi compilada de *Pharmacographia Indica*; K.M. Nadkarni, *India Materia Medica: Medicinal Plants of India*, I, Indian Council of Medical Research, N. Delhi; *O Oriente Português*, I e V; HAG: *MR*, 197-C, fls. 815-823.

preparação de medicamentos[390]. O uso desses remédios começou também em outras partes do império português.

Em resumo, observa-se que o projeto de transplante de especiarias foi mais um marco na "Guinada Atlântica" de Portugal. A diligência com que ano após ano foram procuradas plantas, sementes, instruções para o cultivo e peritos para ensiná-lo aos colonos indica a seriedade na implementação do plano. A segunda fase do prosseguimento do projeto revela o progresso irregular de Portugal imperial. A demanda de condimentos declinara no mercado europeu. A Inglaterra se encontrava no limiar da Revolução Industrial. Mesmo assim, Portugal estava decidido a reforçar a base agrária da economia brasileira.

No aspecto positivo, a cultura de especiarias produziu realmente resultados encorajadores na Bahia, Pará e Maranhão. Foram exportados cravos a Lisboa em 1826-27. O gengibre e a noz moscada eram produtos comuns no comércio entre Brasil e Portugal[391]. Abaixo estão relacionadas algumas exportações do Pará. Verifica-se certo êxito, embora o projeto não alcançasse os níveis esperados.

[390] HAG: *MR*, 197-C, fls. 815-823.
[391] Arruda, op. cit., pp. 613-615.

Tabela 3.6 – Exportação de gengibre e cravo: do Pará a Portugal, 1826-1827

Ano	Quantidade	Navio/comerciante	Valor (réis)
1826	51 pacts. cravos finos 40 pacts. cravos 40 pacts. cravos 24 pacts. Gengibre	*N. S. Brasileira* Manoel Joaquim Borges Casimiro Luís Patrício Vasques	38#184 5#366 34#056 5#360
Fevereiro 1827	6 pacts. cravos finos e gengibre 28 molhos cravos 8 molhos cravos 28 molhos cravos 3 molhos cravos 38 molhos cravos 34 molhos cravos	*Diana*	4#902 3#096 24#381 5#676 25#155 2#580 39#345 4#781
Março 1827	14 molhos cravos 2 molhos cravos 30 molhos cravos 28 molhos cravos	*Prazeres e Triumfo* *Prazeres e Triumfo* *N. S. de Belém*	14#319 2#967 27#090 26#058
Abril 1827	4 molhos cravos 10 molhos cravos 6 molhos cravos 4 molhos cravos		7#611 8#256 6#518 3#612
Maio 1827	37 molhos cravos 3 molhos cravos 89 molhos cravos 8 molhos cravos 2 molhos cravos 3 molhos cravos 21 molhos cravos 24 molhos cravos 15 molhos cravos	*N. S. de Belém* *Bellas Brasilleira*	5#005 2#967 20#846 9#546 3#612 2#838 17#286 19#350 2#642

Fonte: ANTT: *Alfândegas de Lisboa*, Casa da India (1826-1827), Livro nº. 735.

Também é significativo o fato de que a difusão da flora aumentou a quantidade de alimentos disponíveis e enriqueceu a dieta das pessoas que tiveram acesso. Melhorou o rendimento de cultivos e colaborou para a adoção do planejamento na agricultura. O ímpeto do cultivo de coco proporcionou o progresso da indústria de fibra. A introdução do caju deu nova dimensão às receitas de Goa. Embora o impacto total sobre a vida agrária da Índia não tivesse sido drástico, as economias local e regional foram modificadas. Finalmente, a oportunidade do projeto de especiarias no Brasil, sua implementação em duas fases e a perseverança de parte de Lisboa revelam claramente o papel desempenhado pela economia brasileira no império. Goa funcionou com ator coadjuvante no estágio imperialista, enquanto a Bahia se aproximou do centro. Não é necessário acentuar que Goa foi a intermediária no projeto das especiarias.

Capítulo 4

A Bahia como escala intermediária: elos visíveis e invisíveis

A viagem de Pedro Álvares Cabral em 1500 é o ponto de partida deste exercício sobre os elos visíveis e invisíveis entre a Bahia e a *Carreira da India.* Aquela travessia nos dá uma ideia da perspectiva das ligações posteriores entre a Bahia e Goa ao combinar a descoberta oficial do Brasil com a primeira viagem comercial para a Índia. Longe de ter sido um mero acidente histórico, ela levou ao estabelecimento de um contato comercial íntimo que reforçou os laços subsequentes entre a Índia portuguesa e o Brasil. Tornou claro que Goa e a Bahia não permaneceriam como componentes isolados do império, simplesmente satisfazendo as necessidades da metrópole. Além de ligar quatro continentes do mundo, prenunciava grandes esperanças para uma interação mais estreita e duradoura entre Goa e a Bahia, apesar dos muitos altos e baixos. Ao anunciar a "descoberta" do Brasil a seu correspondente espanhol, D. Manuel afirmou em um despacho de 28 de agosto de 1501 que ela seria "conveniente e necessária" para a navegação à Índia[392]. A preeminência implícita da Índia estava clara já naquele estágio. No entanto, durante as décadas seguintes o rei não abandonou essa convicção, mas também proibiu positivamente tal

[392] Para uma tradução em inglês do despacho, ver W. B. Greenlee, *The Voyage of Pedro Alvares Cabral to Brazil and India*, pp. 5-38. Pero Vaz de Caminha, que acompanhou a frota de Pedro Álvares Cabral, fez a seguinte afirmação sobre o anúncio oficial da descoberta: "Se Vera Cruz não for mais do que uma escala na rota para Calicut, já será o bastante". O cálculo do número de navios que seguiram a rota entre Lisboa e Goa não é fácil e tampouco os dados são uniformes. Um relato lista 643 navios durante os anos de 1500 a 1608. A lista por decênio é a seguinte: 1500-1510:83; 1521-1530:60; 1531-1540:80;· 1541-1550:64; 1551-1560:55. Fonte: BNL, *Fundo Geral*, cod. 581, fls. 170-191.

prática, porque a proteção do valioso comércio com a Índia foi sua principal preocupação.

A aprovação do uso de portos brasileiros como escala na *Carreira da India* reflete primordialmente a mudança no foco da metrópole, passando da Índia ao Brasil, isto é, a "guinada atlântica"[393]. Durante o primeiro século o foco era especialmente sobre as possessões asiáticas produtoras de especiarias porque o potencial do Brasil não havia ainda sido descoberto. Portanto, evitou-se a parada em portos brasileiros que pudesse causar qualquer demora na viagem ou representar perigo para o comércio ao desautorizar a escala. Daí a proibição por meio da *provisão* de 6 de março de 1656, reforçada em seguida por outras ordens e decretos. Por outro lado, quando o comércio oriental perdeu a vitalidade e o Brasil se preparava para assumir o papel comercial até ali executado pelo *Estado da India*, a escala foi permitida: a perda do comércio de especiarias afastou o antigo temor de demora na viagem ou captura da carga por inimigos. Ao contrário, navios da rota da Índia, parcialmente carregados, castigados pelas intempéries ou necessitando de manutenção, podiam aportar na Bahia a fim de valer-se de instalações de reparos, rearrumação da carga e outras necessidades. A escala resultou em consequências muito positivas que beneficiaram a enfraquecida *Carreira da India* e que estão examinadas neste capítulo.

Por outro lado, o resultado negativo se tornou evidente em forma de rede invisível e sub-reptícia entre oficiais dos navios visitantes e as autoridades do porto da Bahia, que a autorização da escala havia fortalecido. Percebendo que o comércio ilícito sobrepujava as vantagens, a Coroa proibiu a escala em 1767. O dano causado, porém, já era irreversível àquela altura e o império se via suficientemente empobrecido. O impacto final somente poderia ser adiado, mas não evitado, como provaram os acontecimentos. Assim, a afirmação de D. Manuel de que o Brasil seria uma etapa intermediária "conveniente e necessária" para os navios da rota da Índia é significativa como pano de fundo das vicissitudes cambiantes de Portugal e da relevância que Lisboa atribuía ao Brasil e à Índia de um momento a outro. As vicissitudes tomaram principalmente a forma de ajustes às exigências da época. Indicavam a natureza precária da rede comercial marítima, da qual na realidade dependia a vida do império.

[393] Sanjay Subrahmanyan, *The Portuguese Empire in Asia*, 1500-1700, p. 114.

A escala: realmente "conveniente e necessária"?

Entre 1500 e 1650, o Brasil foi pouco usado como etapa intermediária pelos navios da rota da Índia. Os portos brasileiros não figuram nos roteiros seguidos pelos pilotos da *Carreira*[394]. Mesmo assim, a fundação da Bahia em 1549, após a qual Tomé de Souza, seu primeiro governador-geral, estabeleceu um estaleiro naval, facilitou a muitos navios da rota da Índia aportarem ali. Esse foi o caso de navios como o *São Paulo* que se atrasou na viagem e foi obrigado a passar o inverno na Bahia em 1556 e 1560. Em 1556 o barco permaneceu nesse porto durante cinco meses e em 1560 durante noventa e quatro dias. O *São Francisco* ficou sem leme na viagem de ida e foi obrigado a atracar na Bahia. Essas visitas à Bahia foram feitas em uma época em que a ordem real de 6 de março de 1565 havia explicitamente proibido aos navios que se dirigiam ao oriente aportarem no Brasil. Tinham ordem de regressar a Lisboa caso não pudessem seguir viagem[395]. No entanto, a extensão do trajeto e o risco aos navios e à carga eram justificativas suficientes para a escala.

Em uma exposição detalhada dos problemas enfrentados pelos navios da rota da Índia, C. R. Boxer observa que os veleiros dependiam tanto dos ventos e correntes prevalecentes que aqueles que zarpavam de Lisboa seguiam um desvio para oeste após a partida das ilhas de Cabo Verde. Além disso, como os ventos equatoriais e as correntes da costa ocidental da África se movem para o norte, os barcos que se dirigiam à Índia não tinham alternativa senão acompanhar o litoral brasileiro a oeste da Trindade, voltando à latitude de 36 graus ao passar pelo arquipélago de Tristão da Cunha, como aparece no mapa. O trajeto total era de 12 mil milhas náuticas e a viagem Lisboa-Goa durava aproximadamente seis meses, durante os quais condições meteorológicas imprevisíveis e ventos impiedosos poderiam causar grandes desgraças[396].

Os atrasos nas partidas de Lisboa também causavam incertezas em alto-mar. Embora a expectativa fosse de que os navios deixassem o Tejo no máximo até o fim de fevereiro ou nos primeiros dias de março, problemas como a dificuldade em juntar o capital necessário para a compra de

[394] Iria, A. "Da Navegação Portuguesa na Índia no Século XVI", pp. 53-58.

[395] C. R. Boxer, *From Lisbon to Goa*, II, p. 48. Há dez artigos de Boxer nesse livro. Desses, "The *Carreira da India*", pp. 33-82, e "The Principal ports of call in the *Carreira da India*" foram extensamente utilizados neste capítulo. *Escala* foi também muito usado por J. R. do Amaral Lapa, em *A Bahia e a Carreira da India*, pp. 139-163. Alexander Merchant também tratou desse assunto. Alexander Merchant; "Brazil and the India Fleets", *Geographical Review*, 1º de julho, 1941.

[396] C. R. Boxer, "The Ports of Call" *passim*. Diffie Winius, *Foundations of the Portuguese Empire*, I, pp. 199-200.

mercadorias na Índia e pagar à tripulação retardavam as partidas com certa frequência. Zarpar tardiamente acabava por provocar a necessidade de arribadas, com os navios sendo obrigados a passar o inverno no Brasil. As ordens de Lisboa eram que voltassem à pátria, mas a desobediência a essa norma era comum. No entanto, nem toda a frota da Índia utilizava os portos brasileiros como escala em caso de necessidade, e sim alguns navios individualmente[397].

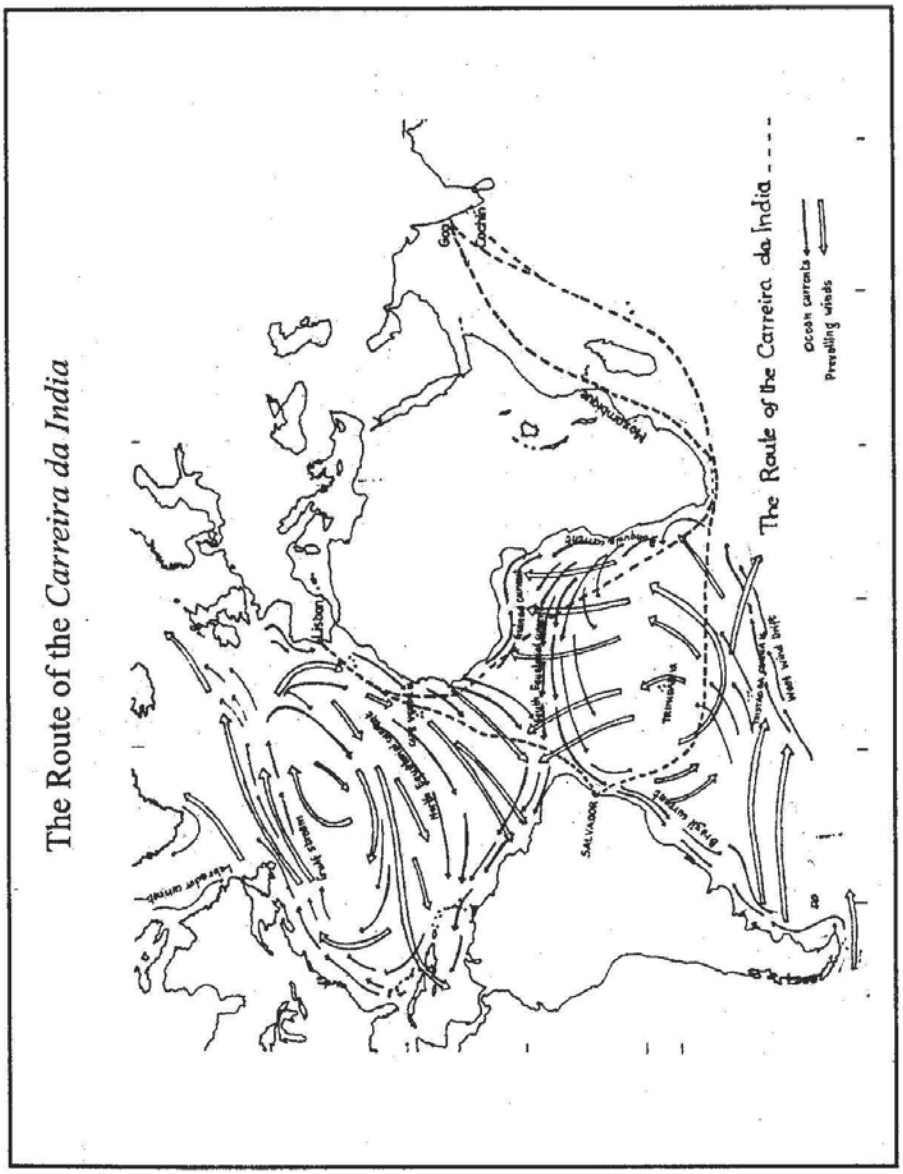
A Coroa proibiu autoritariamente a escala numa época em que o conhecimento e os instrumentos de navegação transoceânica ainda se encontravam na infância e a facilidade de uma escala intermediária poderia proporcionar alívio aos barcos. Embora as estatísticas sobre o comércio marítimo Goa-Lisboa no século XVI não sejam uniformes, fornecem um indício da tremenda pressão a que estava sujeito o tráfego. Entre 1497 e 1612, de um total de 806 navios zarpando de Portugal para a Índia, somente 425 regressaram ao reino[398]; 66 se perderam por naufrágio, 20 tiveram de abortar a viagem, seis se incendiaram e quatro foram capturados por inimigos. Mesmo assim, apenas 22 barcos da rota da Índia escalaram na Bahia no percurso de regresso. Os anos de 1585 a 1597 foram os mais críticos, quando de um total de 66 navios perderam-se 18 por naufrágios e quatro por incêndio. No entanto, somente quatro utilizaram a escala intermediária na Bahia[399]. Isso ocorreu porque até o final do século XVII a Coroa portuguesa fazia questão de que os navios que seguiam para a Índia evitassem escalar em qualquer porto entre Lisboa e Goa, com exceção de alguns pontos específicos como Moçambique e Sta. Helena, tanto na ida quanto na volta.

[397] Sobre todos os efeitos negativos da partida atrasada de navios da Europa, ver a observação do Capitão James Lancaster em *Voyage of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies*. C.R. Boxer "The Carreira da India", p. 55.

[398] Para os navios dos anos 1497-1638, ver BAL: cod, 51-VII-5, fls. 1-39.

[399] BNL: *FG*, cod. 581, fl. 16; Lapa: op.cit., pp. 330-331.

A rota da *Carreira da India*



Apesar do grande risco a que estavam expostos os navios da *Carreira*, desencorajava-se a escala dos navios na Bahia durante a viagem de ida por motivos que refletem a preocupação lusitana com o comércio com a Índia. O argumento era que o Brasil não tinha boas instalações portuárias. Se um navio escalasse nessa colônia a fim de passar o inverno ou sofrer reparos, era provável que permanecesse ocioso por falta de recursos e não pudesse voltar a navegar. Em segundo lugar, era preciso chegar a Moçambique antes do fim de agosto para aproveitar os ventos sudoeste da monção e prosseguir para a Índia. Para os navios que geralmente partiam de Lisboa na altura do final de março ou início de abril e precisavam de cinco meses para chegar a Moçambique, era quase impossível escalar no Brasil e mesmo assim chegar a esse porto africano a tempo de valer-se dos ventos de monção. Se não pudessem utilizar esses ventos, os veleiros eram obrigados a ficar ociosos em Moçambique durante um ano ou cruzar o oceano Índico com os ventos débeis de março. De qualquer forma, a viagem de volta ficava prejudicada. Como era vital completar a viagem de ida na época adequada a fim de poder obter as especiarias do oriente, tudo ficava subordinado ao aproveitamento dos ventos de monção. O otimismo de D. Manuel parece bastante irrealista num momento em que o oriente apresentava vantagens sobre a possessão na América.

Como escala intermediária, o Brasil tampouco servia para o comércio. Seu principal produto, o açúcar, não tinha colocação na Índia, que produzia o suficiente para seu consumo. Consequentemente, em lugar de insistir na conveniência e necessidade de escala nos portos brasileiros, como se cogitava em 1501, as ordens gerais dadas aos almirantes da frota da Índia deixava inteiramente à discrição dos comandantes escalar em portos brasileiros ou não. No entanto, a escala não deveria acarretar perda de tempo[400].

Na viagem de regresso a Lisboa, era mais provável que os navios da rota da Índia escalassem em portos brasileiros em caso de escassez de provisões, atrasos por mau tempo ou ataques de inimigos. Para os funcionários da Coroa tais escalas não eram importantes porque os navios vinham carregados de especiarias, principalmente pimenta, que tinha mercado mais ávido em Lisboa do que no Brasil. Naturalmente, recomendava-se navegar diretamente para a capital portuguesa. Aparentemente, Cabral foi um inovador nesse particular, pois desembarcou na Bahia a caminho da Índia. A partir de 1600, os vasos de guerra predadores da Holanda no Atlântico Sul tornaram arriscada a viagem de volta dos navios carregados de riquezas. Um relato de 1670

[400] Alexander Merchant, op.cit., *passim*; C. R. Boxer, op.cit., II, p. 49.

afirma que os piratas que infestavam a costa brasileira estavam destruindo o comércio[401]. Navios ingleses também rondavam a região. Por exemplo, em 1595 os ingleses saquearam a povoação de Pernambuco, confiscaram a carga de um dos navios da rota da Índia, o *S. Pedro*, que ficou inutilizado, pilharam sete barcos carregados e roubaram 6.000 fardos de açúcar[402]. Depois da expulsão dos holandeses de Pernambuco, em 1654, a zona ficou consideravelmente mais segura e o número de navios que escalavam na Bahia na viagem de regresso aumentou paulatinamente. Em 1649, a navegação entre o Brasil e Lisboa passou a ser protegida pelo sistema de frota com navios de escolta. A Coroa, porém, continuou a proibir essas escalas por meio de numerosos decretos, ordens e cartas, permitindo-as somente em casos de extrema necessidade.

A provisão de 15 de dezembro de 1615, a carta real de março de 1632, a provisão de 15 de dezembro de 1661, as cartas reais de 18 de março de 1665, 17 de junho de 1667, 18 de dezembro de 1670 e 29 de março de 1670[403]ou desautorizavam a escala na Bahia para os navios da rota da Índia ou proibiam a venda das mercadorias a bordo desses navios caso fossem obrigados a aportar no Brasil. Pela ordem de 4 de março de 1671, os compradores de tais artigos eram passíveis das penalidades da lei[404]. O antigo temor de que os navios perdessem a oportunidade de seguir viagem devido a atrasos no Brasil cedeu lugar ao novo receio de contrabando ou de comércio ilegal e deserção. Esse temor era consequência natural do golpe sofrido pelos portugueses no oriente. Por isso, os navios receberam ordem de embarcar alimentos e água abundantes ao partir. A proibição da escala indica também a tendência mercantilista de Portugal, que preferia o intercâmbio comercial com Lisboa às trocas intracoloniais. O nexo Goa-Bahia não tinha lugar nas cogitações metropolitanas.

A situação era um pouco diferente no que dizia respeito aos navios que zarpavam de Lisboa. As instruções entregues em 8 de março de 1672 a João Corrêa de Sá, capitão-mor do *N. S. da Ajuda*, permitiam escalar no Rio de Janeiro caso houvesse muitos enfermos a bordo e o facultavam a passar o inverno na Bahia se não fosse possível dobrar o cabo da Boa Esperança a tempo. Anteriormente, os navios que enfrentavam tais situações tinham ordem de retornar a Lisboa[405]. Dali em diante essa prática se tornou comum.

Enquanto isso, os críticos da viagem direta começaram a articular opiniões em apoio da escala na Bahia. Já se tinham feito ouvir argumentos

[401] AHU: *Baía*, nº. 2431 c.a.
[402] Virginia Rau, "Os Manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil", I, pp. 20, 325.
[403] C. R. Boxer, op.cit., p. 50, nº. 39.
[404] Virginia Rau, op.cit., pp. 202-203.
[405] C. R. Boxer, op.cit., II, pp. 48-51.

sobre a segurança dos navios da rota da Índia em companhia das frotas de proteção do açúcar do Brasil[406]. O vice-rei Antônio de Melo e Castro mostrou que mesmo quando não havia necessidade, os oficiais navais costumavam escalar em portos a caminho de Lisboa, porque a longa viagem causava estresse tanto aos passageiros quanto à tripulação. A Coroa cedeu em janeiro de 1666, permitindo a barcos menores escalar em portos brasileiros na viagem de volta, porém manteve a proibição para navios maiores[407]. Em uma carta de 27 de junho de 1695, João de Lencastre mostrou ao rei as vantagens da escala na Bahia para os navios da rota da Índia, fosse por juntar-se à frota em direção a Lisboa ou incorporar-se à que seguia para o Brasil. Tais escalas seriam benéficas para os soldados, que teriam um alívio para a recuperação dos doentes e se necessário serem substituídos por militares baianos que sem dúvida se dariam bem na Índia tropical. Chamava a atenção para os danos sofridos pelos navios durante as viagens e que poderiam prejudicar os interesses da Coroa. Referia-se com ênfase aos navios ingleses, holandeses e franceses que aproveitavam a facilidade de escalas em suas colônias. Para afastar o temor de comércio clandestino, especialmente o fumo, recomendavam-se medidas adequadas[408].

Embora houvesse viagens sem problemas e mortes mesmo na ausência da escala[409], os argumentos acima eram bastante realistas. A experiência mostrava que os comandantes de navios que necessitavam urgentemente de reparos, alimentos e outras provisões não hesitavam em escalar na Bahia, apesar das proibições. As despesas decorrentes eram pagas pela Fazenda Real à conta da cunhagem de moeda em Salvador, embora em 1667 Antônio de Melo e Castro, vice-rei da Índia, tivesse vendido dez fardos de tecidos para pagar as despesas incorridas pelo *S. Pedro de Alcântara.* Navios como o *N. S. do Populo* (1665), *S. Pedro de Alcântara* (1667), *Caravela* (1673) e outros transportavam caixas de açúcar a Lisboa que serviam para pagar despesas de reparos. Comerciantes de Salvador propuseram o arrendamento de navios desde que pudessem obter transporte, armazenamento e depósitos para o açúcar. As sugestões foram rejeitadas pela Mesa da Fazenda[410].

Dentre os muitos portos ao longo do litoral brasileiro, a Bahia passou a ser mais frequentada pelos navios da rota da Índia do que outros

[406] AHU: *Rio de Janeiro*, nº. 176 c.a.

[407] C.R.Boxer, op. cit., II, p. 51. Pissurlencar ACE, IV, pp.144-145. Em 1665, o *N.S.da Nazareth e St. Antonio* foram autorizados a fundear na Bahia.

[408] AHU: *Baía*, nos. 3944,3953 c.a.; Virginia Rau, op.cit., pp. 303-304.

[409] A viagem do *N. S. da Conceição* para o leste em 1688 e o regresso a Portugal do S. *Francisco de Borja* em 1693 são alguns exemplos.

[410] Lapa, *O Brasil e a Navegação portuguesa para a Ásia*, p. 136.

como Recife, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Pernambuco. A localização estratégica da capital já foi descrita acima. O motivo mais importante, no entanto, é que havia grande demanda pelo tabaco baiano na Ásia, África e Europa. A escala naquele porto proporcionava oportunidades áureas de ganhos financeiros por meio desse comércio. A frequência de navios da rota da Índia que escalavam na Bahia na viagem de volta aumentou consideravelmente na segunda metade do século XVII, como aparece na figura 4.1.

Quanto à taxa de naufrágios, a parte mediana do século XVII foi o pior período para a *Carreira.* Dali em diante os navios tiverem melhor desempenho no mar, como observa C. R. Boxer. No entanto, as escalas aumentaram, embora pareça paradoxal. Os motivos para o drástico aumento do número de embarcações que aportaram na Bahia entre 1651 e 1700 estavam implícitos na natureza da rede de comércio marítimo e adaptações segundo as necessidades da época. Na altura de meados do século XVII, o comércio de especiarias baseado na Índia havia declinado fortemente e os navios retornavam parcialmente carregados. Embora sedas finas, peças de algodão, diamantes e porcelanas chinesas formassem parte da carga, o espaço disponível poderia ser utilizado para transportar produtos brasileiros como açúcar, tabaco, peles e madeira, tanto destinados à Coroa quanto a indivíduos privados. A receita assim gerada serviria para manter a viagem da *Carreira* na época da monção, que praticamente havia perdido o antigo atrativo. Antônio Paes de Sande fez uma proposta nesse sentido ao conde de Ericeira em Lisboa, em 1679[411].

A descoberta de ouro em Minas Gerais em 1695 serviu de catalisador para os navios da rota da Índia que usavam a Bahia como escala intermediária. Houve um repentino aumento na frequência da escala durante os cinquenta anos seguintes, causado pela descoberta de ouro, que por sua vez deflagrou mudanças internas no Brasil. Entre essas estava um drástico aumento da população devido a novas oportunidades de emprego e uma melhoria geral no poder de compra do povo, o que acarretou um mercado melhor para artigos como têxteis indianos e sedas chinesas. A demanda de tecidos grosseiros de algodão também aumentou com o incremento da população escrava nas zonas de mineração. As sedas, porcelanas e outros artigos de luxo do oriente encontraram compradores entre pessoas abastadas das classes superiores. Assim, o declínio do comércio com a Índia e a mudança do tipo de exportações, passando de especiarias para têxteis e outras

[411] Virginia Rau, op.cit., p.252; Lapa, *A Bahia e a Carreira da India*, pp. 139-163, sobre os problemas de navegação enfrentados pelos navios da rota da Índia.

mercadorias, foi contrabalançado pela crescente predominância do Brasil e da demanda por artigos vindos da Índia. Essas considerações motivaram o interesse dos navios da rota da Índia em escalar na Bahia com mais frequência do que antes, apesar da proibição oficial.

Mesmo antes da descoberta do ouro, Padre Antônio Vieira, S. J., explicou suas opiniões em favor da escala em junho de 1691, afirmando que a viagem de cinco meses a partir da Índia, que em média acarretava a morte de mais de cem homens, também podia beneficiar-se com os carregamentos de açúcar embarcados na Bahia e que serviriam como lastro. Embora com relutância, o rei reconheceu esse ponto de vista, que era expresso desde há muito por diversas pessoas de diferentes ocupações. A ordem real de 18 de dezembro de 1692, confirmada por outra ordem de 4 de fevereiro de 1694, permitiu aos navios em viagem de regresso a Lisboa escalar na Bahia e em seguida partir para Portugal em companhia da frota brasileira[412]. As naus da Índia que aportavam na Bahia receberam ordem de fornecer informações sobre o motivo da escala, detalhes sobre a carga a bordo, sobre reparos e assim por diante, e deveriam retomar a viagem dentro de quinze ou vinte dias[413]. A ordem real era sintomática do novo *status* de que o Brasil começava a gozar como pilar econômico do império, não sendo mais tratado como uma colônia penal. Argumentos anteriores sobre a inadequação das instalações portuárias ou a permanência dos navios durante o inverno foram desprezados. Por outro lado, esperava-se que os navios da rota da Índia aproveitassem essas escalas para adquirir provisões frescas, embarcar cargas que lhes trouxessem lucro, fazer reparos que aumentassem a vida útil e o desempenho e obter tratamento médico para os enfermos a bordo. Deve-se observar que a ordem de 1692 constituiu o reconhecimento oficial de uma prática que já prevalecia havia décadas. Inaugurou novas possibilidades de comércio privado para os navios que regressavam ao reino e que habitualmente tocavam na Bahia, até que a escala foi novamente desautorizada em 1767[414].

Durante o período 1700-1750, cerca de 73 navios do trajeto Goa-Lisboa escalaram na Bahia. Durante os cinquenta anos seguintes, 53 barcos ali aportaram. O número caiu para 36 em cada um dos dois primeiros quartéis do século até chegar a parcos 22 no último quartel. A queda da quantidade nessa fase é explicável pela proibição da escala

[412] HAG: *MR*, 58, fl. 39; Esparteiro, *TSM*, I, pt. II; p. 13; C. R. Boxer, op.cit., II, pp. 52-53.
[413] AHU: *Baía*, nºs. 3658-3659 c.a.
[414] HAG: *PDCF*, nº. 1156, fls. 131-132. Ver Apêndice 4.1 sobre a lista de navios a caminho de Lisboa que aportaram na Bahia no século XVIII. Amaral Lapa calculou em 809 o número de barcos que fundearam na Bahia entre 1697 e 1712, na p. 192 de *A Bahia e a Carreira da India*. Como Boxer assinalou com razão, esse número parece exagerado para um período tão curto de quinze anos.

naquela altura. Além disso, o comércio direto de fumo iniciado em 1776 fez com os que navios a caminho da Índia tocassem na Bahia a fim de carregar tabaco. Por isso os navios que retornavam tinham pouco incentivo para visitar a Bahia. Também é digno de nota que de um total de 135 navios listados no Apêndice 4.1 nos anos de 1700 a 1816, 58 atribuíram a escala à necessidade de reparos.

Enquanto os navios da rota da Índia tinham muito a ganhar com tais escalas em forma de serviços visíveis e invisíveis proporcionados pela Bahia, a Coroa se via contrariada em dois aspectos. Primeiro, a ordem era um reconhecimento relutante de uma prática há muito existente e que não tinha sido evitada eficazmente apesar de todas as proibições anteriores. Desmentia o mito da reivindicação da Coroa portuguesa de "Senhor da Conquista, Navegação e Comércio da Etiópia, Pérsia e Índia", revelando sua debilidade. Por lhe faltar capacidade de afirmar-se, a Coroa cedera à pressão externa. A decisão simbolizava a interação intraperiférica, obrigando Portugal a aceitar o inevitável.

Segundo, ao abrir a Bahia aos navios da Ásia, ampliava-se o âmbito do acesso à Bahia não apenas aos navios portugueses da rota da Índia, mas também aos barcos estrangeiros. Isso enfraqueceu lenta, porém seguramente, o domínio econômico de Portugal sobre o Brasil. As autoridades lamentavam incessantemente os prejuízos ao comércio na Bahia e no Rio em consequência do contrabando[415]. Os rivais europeus, por sua vez, aumentavam a pressão sobre Lisboa.

Serviços visíveis prestados aos navios da Rota da Índia na Bahia

Os navios da rota da Índia buscavam escalar na Bahia por motivos que iam da necessidade de reparos, considerações relativas à navegação, suprimento de provisões frescas ou socorro médico. Nenhuma razão única caracterizou a escala durante os três séculos, embora os reparos fossem notoriamente a justificativa predominante durante o século XVIII. Qualquer que fosse o objetivo visível pelo qual os navios aportavam na Bahia, a escala tinha a ver com uma série de atividades, como a inspeção e vigilância do navio, carga e descarga de mercadorias, reparos, serviços médicos, agências intermediárias de transporte, operações financeiras, armazenamento e suprimento de alimentos, além de soldados e marinheiros cujos serviços eram invisíveis, porém vitais. Cada um desses elementos tinha algo a ganhar

[415] AHU: Baía, nº. 19378 c.a.

com os serviços prestados aos navios, embora os benefícios recaíssem em grande parte na própria navegação.

Cuidados e reparos à carga e aos navios

A observação de Linschoten sobre as viagens à Índia não poderia ser mais adequada ao notar que "somente pela graça e favor divino os navios da Índia realizam suas viagens, porém com grande sofrimento, dores, esforço, perdas e obstáculos"[416]. As viagens dos barcos da rota da Índia eram em geral árduas, arriscadas e imprevisíveis. A perda de um ou dois navios da travessia pioneira de Vasco da Gama, seguida pela de sete dentre treze outros na viagem de Cabral a Calicut, foi apenas a ponta do *iceberg* para a *Carreira da India.* Não é fácil calcular o número exato dos navios que partiram de Lisboa para a Índia entre 1500 e 1800 e o daqueles que se perderam ou foram destruídos ou capturados por inimigos. As fontes disponíveis em períodos específicos mencionam várias quantidades. Um desses elementos de informação, mencionado a seguir, pode ajudar a compreender a progressiva deterioração da marinha portuguesa, mesmo na altura da volta do século XVI.

Entre 1497 e 1579, aproximadamente 620 navios, em média oito por ano, chegavam à Índia; esse número se reduziu a seis navios anuais entre 1580 e 1612. Durante o século XVII o número caiu para dois ou três. Os navios portugueses sofriam desastres constantes. As perdas totais por naufrágio ou incêndio foram de 8,4% de 1497 a 1612. Durante a década de 1587 a 1597 as perdas atingiram 33,4%[417].

Diversos fatores contribuíram para a decadência da marinha portuguesa. A crônica escassez de navios fez com que os que estavam disponíveis tivessem de fazer viagens de Lisboa a Goa durante um tempo demasiadamente longo. Alguns eram usados intermitentemente nas frotas do Brasil e da Índia e às vezes também no "comércio nacional". Por exemplo, o *S. José e N. S. da Conceição* serviu na frota do Grão-Pará e Maranhão de 1748 a 1757, quando se incorporou à frota da Índia, onde esteve até 1767[418]. Em geral, a expectativa era de que um navio fizesse três ou quatro viagens de ida e volta, mas alguns permaneceram em serviço além de sua vida útil. A rota além do cabo da Boa Esperança era árdua demais para navios muito antigos ou superutilizados, que eram declarados incapazes de empreender

[416] J. H. Van Linschoten. *The Voyages of John Huyghen Van Linschoten to the East Indies*, 2 vols., 1895.
[417] Oliveira Martins, *O Brasil e as colônias portuguesas*, p. 36.
[418] Esparteiro, *TSM*, III, pt. II, p. 107. Da mesma forma, o *N. S. da Piedade* (1742-54) foi intermitentemente colocado com urgência no serviço de viagens à Índia e de frotas para o Brasil. Ibid., pp. 43-45.

novas viagens. Em 1649, o *S. Roque* (1648-1650) foi considerado velho demais para navegar[419]. A fragata *N. S. da Piedade* atracou miraculosamente em Goa em 20 de setembro de 1715 e não pôde mais seguir viagem[420]. O *Santa Theresa de Jesus* chegou à Bahia em 1665, avariado, sem mastro e sem velas e com todo o madeirame completamente imprestável[421]. Às vezes um navio relativamente novo, como o *S. Pedro da Ribeyra* (1676-1682) era castigado pelas intempéries[422]. O excesso de carga e de passageiros, aliado aos atrasos na partida, apressava a decadência dos barcos[423].

Os navios considerados inadequados para continuar navegando eram desmantelados e incendiados. As peças de ferro e outros acessórios eram postos à venda ou usados em outras embarcações. Alguns dos que foram desmantelados na Bahia figuram na lista abaixo.

Tabela 4.1 – Navios da rota da Índia desmantelados na Bahia, 1671-1756

Ano	Navio	Observações
1671	Santa Teresa de Jesus (1663-68)	Madeirame sem possibilidade de reparos
1680	Bom Jesus de S. Domingo (1658-77)	Viagem abortada três vezes na Bahia, incapaz de navegar
1697	N. S. da Visitação e Almas Santas	-
1755	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula (1744-1745)	Incapaz de navegar
1756	N. S. da Caridade	Incapaz de efetuar a viagem
1756	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	Desmantelado e incendiado

Fontes: AHU; Baía, nº. 2210-2211, 2933, 3353-3365 c.a.; Esparteiro, *TSM*, 1640-1910, 9 vols; J. R. do Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da India*, pp. 330-343.

[419] Esparteiro, *TSM*, III, pt. I, p. 74.
[420] HAG: *MR*, 81, fl. 248.
[421] Esparteiro, op.cit., pp. 131-134.
[422] Ibid, pp. 155-158.
[423] BNL: *FG*, cod. 581, fls. 16-18; HAG: *MR*, 85, fl. 1.

O sistema de construção e reparo de navios por contrato no século XVI prejudicou consideravelmente a marinha portuguesa, porque os contratistas procuravam maximizar seus ganhos usando madeira barata e sem tratamento, assim como outros materiais. Essa prática limitava a vida dos navios a apenas duas ou três viagens completas e exigiam constantes reparos e manutenção. O grande número de viagens abortadas e de naufrágios reduzia a quantidade de barcos. Consequentemente, os navios disponíveis eram obrigados a servir sob vários aspectos – defesa, comércio ultramarino, cabotagem, etc. O declínio do poderio naval português foi um claro indício do ocaso de seu domínio no oriente. O custo da construção naval, reparos, calafetagem e preparação aumentara exponencialmente em Goa. Embora reformas regulares pudessem aumentar a vida útil dos barcos, isso raramente ocorria. Como o foco do império eram o comércio e os lucros, a qualidade das embarcações ficava em segundo plano.

Para piorar a situação, as partidas tardias e o recrutamento de homens inexperientes também se tornaram característica constante na *Carreira*. Boxer tratou longamente desse aspecto no artigo intitulado The *Carreira da India* (Ships, Men, Cargoes, Voyages). Ele afirma que tripulações inexperientes levavam os barcos em águas turbulentas, enquanto os ventos rasgavam as velas e destruíam o mastro. Afortunados eram os que conseguiam ancorar em segurança em algum porto[424].

Situações desse gênero não eram incomuns no porto da Bahia, onde os navios da rota da Índia escalavam em número crescente, principalmente no século XVII. De 1651 a 1700, a quantidade de escalas aumentou. A atracação para o único objetivo de reparos foi também alta durante esse período. Isso indica que ou os navios se deterioravam de tal forma que as possibilidades de reforma e reparos oferecidas na Bahia se tornavam indispensáveis à *Carreira da India* ou os navios daquela rota escalavam regularmente por outros motivos, sob o pretexto de necessitar reparos. Esta última hipótese parece mais próxima da verdade: primeiro, o aumento do número de visitas com o objetivo de reparos começara (de 1651 em diante) em uma época em que a escala era ainda proibida. A necessidade de reparos continuava a ser um pretexto conveniente para justificar as escalas, mesmo depois que estas foram oficialmente aceitas. Segundo, a construção naval para a *Carreira da India* não parece ter passado por mudanças drásticas no último quartel do século XVIII. No entanto, houve uma marcada queda nas escalas para reparos. A produção de ouro

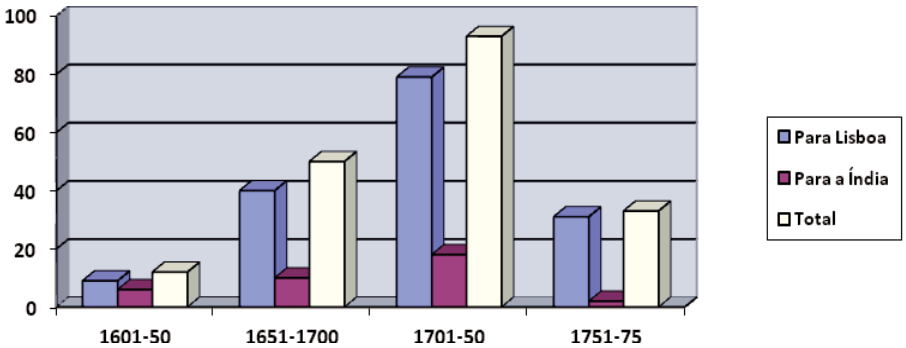
[424] R. Boxer, "The *Carreira da India*, 1650-1750", *From Lisbon to Goa 1500-1700*, p. 36, contém um vívido relato das dificuldades enfrentadas pelos navios da rota da Índia. Virginia Rau, *Da Navegação Portuguesa no Índico no século XVII*, pp. 189-190.

no Brasil havia declinado fortemente na ocasião, dando pouco incentivo para a escala. A teoria de motivação ulterior fica reforçada à luz do fato de que a Bahia era um porto com extraordinária capacidade para o comércio de contrabando. Essa era a característica que atraía para lá um grande número de navios da rota da Índia, embora o lastimável estado dos navios portugueses que serviam à Índia constituísse, na realidade, uma desculpa conveniente.

Os navios que precisavam de reparos eram sujeitos a inspeção e aprovação oficiais no porto da Bahia. A carga era retirada de bordo com rapidez durante o dia, em geral com o trabalho de escravos negros, porém sob a vigilância de funcionários. As arcas que pudessem ser vendidas na Bahia eram levadas para a alfândega e o restante da mercadoria era armazenada separadamente em um depósito, livre da influência prejudicial do calor e umidade e do fator ainda mais danoso do saqueio, e colocada sob cadeado e tranca.

Os artigos como especiarias, têxteis, salitre e outros tinham de ser protegidos tanto durante a descarga quanto no armazém. Os artefatos de porcelana precisavam ser manuseados com o máximo cuidado devido ao receio de que se quebrassem. A pólvora devia ser guardada na "Casa da Pólvora"[425]. A quantidade e qualidade dos demais artigos e do restante da carga tinham de ser registrada separadamente A segurança da carga era mais importante do que o trabalho manual necessário. Entre fevereiro de 1763 e fevereiro de 1766, 754.320 réis foram gastos pelos navios da rota da Índia para a guarda das embarcações[426].

Figura 4.1 – Escala de navios da rota da Índia na Bahia, 1601-1775



[425] AHU: *Baía*, cx.16, doc. 45, dat. 6/3/1787.
[426] AHU: *Baía*, nº.7710 c.a.

Para os reparos, era necessário haver no cais materiais como madeira, pregos, ferro, velas, fibra de coco, alcatrão e outros artigos, além da mão de obra especializada que existia nos estaleiros[427]. Alguns desses artigos vinham de Portugal enquanto outros, como calços de borracha, mastros e bombas, eram feitos no Brasil. Às vezes os navios chegavam à Bahia com o mastro principal partido, velas rotas, bombas estragadas ou com o madeirame em estado avançado de decadência. Em 1623 o *S. Pedro*, de dois mastros, que seguia para Lisboa, foi impelido à Bahia por uma tempestade com os mastros partidos e o próprio navio em decomposição. Foi reparado em duas semanas, recebeu provisões e seguiu viagem[428]. Os barcos que necessitavam reparos menos extensos eram aprontados rapidamente, enquanto os que precisavam de trabalhos mais complexos, substituição de acessórios ou reformas permaneciam por mais tempo. O Apêndice 4.1 indica que alguns navios ficaram na Bahia em reparos durante vários meses.

A tabela seguinte fornece alguns dados sobre as despesas com reparos no porto da Bahia. O total de 296.713,544 réis foram gastos entre 1673 e 1796. Em média, os reparos em cada navio custaram cerca de 12.796,240 réis. Às vezes se tornava necessário apressar os consertos para que os barcos pudessem incorporar-se à frota. Não era incomum que os navios da rota da Índia chegassem depois da partida da frota[429]ou que ocorresse atraso nos reparos devido ao mau tempo. De qualquer forma, colocar o barco em condições de partir era a principal preocupação, porque a proteção da carga contra danos e falsificações exauria os recursos disponíveis no porto. Em 1660, o *N. S. do Populo* zarpou para Lisboa depois de equipado com pólvora vinda dos depósitos em Salvador para autodefesa. Em 1751, os reparos no *N. S. das Necessidades* e *N. S. da Caridade e Francisco de Paula* duraram quatro meses. Quando os navios ficaram prontos, a frota já havia partido. Os dois barcos seguiram juntos para Lisboa, com um deles servindo de escolta[430]. Em tais casos era preciso que a Bahia providenciasse os meios para a segurança dos navios.

Embora em geral os barcos fossem consertados em duas ou três semanas, dificuldades reais como o mau tempo ou a falta de operários especializados e de material prejudicava o progresso do trabalho. Houve uma busca frenética de madeira a preços razoáveis para os reparos do

[427] A madeira de lei geralmente usada para o reparo de navios era jacarandá, conduro e piquila. AHU: *Baía*, cx. 138, doc. 2, dat.1 0/1/1757; cx.61, doc. dat. 26/3/1737; *Baía*, nº. 2660 c.a.

[428] BNL: FG, cod. 1555: fls.314-314v. Lapa, A *Bahia e a Carreira da India*, p. 73 sobre despesas com reparos de navios da rota da Índia na Bahia.

[429] AHU: *Baía*, nº. 2140 c.a.

[430] AHU: *Baía*, nºs. 176-186 c.a.

S. Pedro de Alcantara em 1662. Os trabalhos no *N. S. da Conceição e S. Vicente Ferreira* se atrasou em maio de 1764 devido a um inverno severo[431].

Tabela 4.2 – Despesas dos navios da rota da Índia na Bahia, 1673-1796

(continua)

Ano	Navio	Despesa em réis – Objetivo
1673	S. Pedro de Rates	800#000 – reparos
1708	São Caetano	4404#400 – reparos
1725	S. Antonio de Padua	56#600 – reparos
1725	N. S. da Piedade	262#000 – reparos
1743	N. S. da Conceição, S. Francisco Xavier e Todo o Bem	19307#825 – r eparos
1744	N.S .d aPi edade	7055#328 – reparos
1745	S. João, S. Pedro	39#100 – alimentos
1745	Madre de Deos	30#750 – alimentos
1747	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	9102#359 – r eparos
1750	N. S. do Monte Alegre, S. Francisco Xavier e Todo o Bem	14618#231 – reparos; 127#790 – alimentos
1753	N. S. do Monte Alegre	105#680 – reparos
1754	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	16894#368 – reparos
1755	N. S. das Brotas	221#560 – reparos; 132#840 – al imentos
1755	N. S. da Conceição	204#120 – reparos; 104#550 – al imentos
1756	N. S. da Caridade	5084#870 – reparos
1757	S. Antônio e Justiça	14486#364 – reparos
1757	S. Francisco Xavier e Todo o Bem (incendiados na Bahia)	6124#334 – reparos
1758	S. José e N. S. da Conceição	10777#352 – reparos

[431] AHU: *Baía*, cx,159, doc. 40, dat. 28/5/1764.

Tabela 4.2 – Despesas dos navios da rota da Índia na Bahia, 1673-1796

(conclusão)

Ano	Navio	Despesa em réis – Objetivo
1760	S. José e N. S. da Conceição	6990#887 – atendimento aos enfermos
1763	N. S. Monte do Carmo	32605#307 – reparos; 15382#028 – atendimento aos enfermos
1763-66	-	33822#876 – gastos navios da Rota da Índia
1769	N. S. da Ajuda e S. Pedro d' Alcantara	13235#797 – reparos
1774	N. S. Madre de Deos (Rio)	10329#558 – alimentos
1777	N. S. da Conceição, S. Antonio e Azia Feliz	1805#736 – reparos
1779	N. S. Madre de Deos (Rio)	68829#969 – reparos; 375#500 – alimentos; 4851#504 – provisões para viagem
1784	Infante D. João e S. Pedro de Alcantara (navio privado)	2400#000 – reparos
1791	N.S . da Conceição e S. Antonio	118#800 – atendimento aos enfermos
1792	S. Antônio Polifemo	2092#900 – reparos; 118#800 – atendimento aos enfermos
1792	N. S. de Belem	580#440 – reparos;
		271#600 – atendimento aos enfermos
1794	N. S. da Conceição e S. Antonio	863#272 – atendimento aos enfermos; despesa total: 26412# 570
1794	N. S. de Belem	6000#000 – reparos
1796	N. S. de Belem	4642#697 – reparos

Fontes: AHU: Baía, nº. 69-70, 910-911, 1751-1754, 2504-2508, 2586, 3951-3952, 4764-4765, 8317--8318, 8369, 9349-9352, 10522, 10534, 10538, 10556 c.a; cx. 26, doc. 43; cx. 87, doc. 40; cx. 102, doc. 20; cx. 137, doc. 4; cx. 143, doc. 59; cx. 194, doc. 36; cx. 202, doc. 24; *Índia*, cod. 1528; *Índia*, maço 121, no. 111; ANTT: *Casa da India*, 1500; HAG: *MR*.152-C, fls. 914-916v; Lapa, *A Bahia*, p. 73.

Diversos navios permaneceram na Bahia por mais de seis meses. O *Portas do Céu*, *N. S. dos Prazeres e S. Antonio* ali ficara de agosto de 1708 a junho de 1709; *N. S. dos Prazeres e S. Antonio* de outubro de 1711 a julho de 1712; *N. S. da Piedade* de março a outubro de 1725; *N. S. do Livramento e S. Francisco Xavier* de maio a novembro de 1726; *N. S. da Victoria* de abril a outubro de 1742; *N. S da Caridade e S. Francisco de Paula* de fevereiro a novembro de 1746; *N. S. da Vitória* de junho de 1769 a abril de 1770; *N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula* de fevereiro a setembro de 1770; *N. S. da Conceição e S. Antonio Ásia Feliz* de março de 1777 a fevereiro de 1778; *N. S. Madre de Deus e S. José* de maio de 1799 a abril de 1780. Durante esse intervalo, os navios tinham de ser içados e calafetados, para que não deixassem de poder navegar. Os cuidados com a tripulação representavam uma responsabilidade a mais.

Tão logo o navio estivesse pronto para a viagem, as mercadorias tinham de ser reembarcadas diligentemente, verificando-se que todos os que tivessem sido registrados em Goa fossem armazenados em locais adequados. Era costume das tripulações vender na Bahia os bens de que pudessem dispor e colocar carga em cabines, levando mercadorias brasileiras como fumo, açúcar, madeira e peles no espaço designado. Tanto os bens vendidos na Bahia quanto os reembarcados tinham de ser listados separadamente e os registros eram enviados à *Casa da Índia* em Lisboa.

A Bahia desempenhava também a função vital de suplementar a carga dos navios da rota da Índia que partiam para Lisboa parcialmente carregados conforme a ordem de 1696[432]. A carga adicional embarcada na Bahia reduzia consideravelmente os problemas econômicos enfrentados pela *Carreira*[433]. Além de servir de lastro, as mercadorias representavam um rendimento adicional em forma de frete à *Carreira*, à razão de um cruzado por arroba. Em 1733, o *Charrua St. Thomas Cantuaria* embarcou madeira da Bahia na viagem a Lisboa[434]. Em 1741, o *N. S. da Conceição* ganhou 9771,823 réis com carga semelhante[435]. A ordem de 24 de dezembro de 1734 permitiu que ouro, ouro em barras, diamantes e outras pedras preciosas fossem despachadas a Lisboa em "naus da Índia"[436]. Em 1757, o *N. S. das Neves e Sta. Anna* levou 63.000 cruzados a Lisboa em contas privadas[437]. Os serviços de navios da rota da Índia eram também utilizados

[432] AHU: *Baía*, nº. 4000 c.a.
[433] Ver Lapa, op.cit., p. 165 para um relato das provisões fornecidas aos navios da *Carreira da India.*
[434] *HAG: MR*, 101-B, fl. 1178.
[435] AHU: *Baía*, nº. 19 c.a.
[436] AHU: *Baía*, nºs. 87-88,1079-1080 c.a.
[437] AHU: *Baía*, nºs. 2108-2109 c.a.

por passageiros, o que aumentava os ganhos da *Carreira*. Em 1779, o *Madre de Deus* levou cinco soldados da Bahia, recebendo 1331,000 réis por esse serviço[438]. O *N. S. de Belem* transportou dezessete soldados de Angola à Bahia em 1794, ganhando 838,030 réis. Inocêncio José de Souza, Frei Luís Bolonho e o desembargador Mathias José Ribeiro e família pagaram um total de 1092,000 réis pela passagem da Bahia a Lisboa, em 1796[439]. Depois de 1775, navios a caminho da Índia tocavam anualmente na Bahia a fim de embarcar encomendas de fumo, pelas quais cobravam frete à razão de 400 réis por arroba. Mercadorias como ferro embarcado na Bahia, embora com menos frequência, pagavam 800 réis por quintal[440]. Esses carregamentos davam energia à decadente navegação para a Índia.

Em 1675, duas *navetas*, *Bom Jesus de Nazaré*, *N. S. de Boa Memória* e *N. S. da Oliveira*, necessitavam urgentemente de reformas, de pessoal e de materiais para a viagem de volta a Lisboa. A Bahia prontamente realizou os reparos, forneceu os alimentos e os materiais requisitados pelos Capitães e os navios seguiram para Lisboa junto com a frota.

O Brasil se beneficiava também com as visitas de navios da rota da Índia. Alimentos e outras provisões para a tripulação, soldados e passageiros, atendimento médico, fornecimento de material para reparos e demais serviços correlatos rendiam bons dividendos à Bahia e ao Rio. O suprimento de provisões ao *Robusto,* da rota da Índia, em 1808, custou aproximadamente 12.000 a 15.000 *xerafins*. Mercadorias vendidas no Rio renderam cerca de 15.000 *xerafins*. O navio foi também equipado com artilharia e pólvora no valor de 18.090=4=55 *xerafins*. Estimou-se que essa única viagem representou para o Rio um ganho de mais de 200.000 cruzados[441].

O braço protetor da Bahia proporcionava segurança aos navios da rota da Índia em águas do Atlântico ao largo do Brasil. Guardas costeiras patrulhavam o litoral brasileiro e atendiam as naves da *Carreira* em dificuldades. Em 1625, dois galeões, o *Attalaya* e o *S. Miguel*, acompanhados de outras quatro embarcações, acudiram a tripulação em apuros e salvaram a rica carga do *N. S. da Conceição*, que fora apanhado por uma tempestade em Sta. Helena. Os navios foram a Pernambuco e de lá zarparam para Lisboa em fevereiro de 1626[442]. Em 1700, a fragata *S. Tiago* foi enviada à procura de um navio da Índia[443]. Em 1722, quando aguardava a chegada

[438] AHU: *Baía*, nº. 10538 c.a.
[439] *ANTT*: *Casa da India*, cod. 1500, fls. 43v-49v.
[440] Ibid., fls. 26v-27. O *N. S. de Belem* cobrou um total de 2772#810 réis de frete em 1792.
[441] *HAG: MR*, 188, fls. 24-24v, 25-27; AHU: *Baía*, nº. 2660 c.a.
[442] C. R. Boxer, op.cit., pp. 185-189.
[443] AHU: *Baía*, cx.6, doc. 46; uma busca semelhante ocorreu em 1712. AHU: *Baía*, cx.7, doc. 8.

de navios da rota da Índia, a fragata *Attalaya* abordou um barco francês que vinha de Cantão. Em situação precária, o navio estrangeiro solicitou permissão para atracar na Bahia para reparos[444]. Em 1715, o *S. Jorge e N. S. das Necessidades* serviu de escolta a dois navios da rota da Índia até o arquipélago da Madeira[445]. Em 1725, o *N. S. das Ondas*, da frota do Brasil, acompanhou o *N. S. do Livramento*, da rota da Índia, afastando-se mais de 200 léguas da costa brasileira[446].

Em 1740, o *N. S. de Nazaré,* da rota da Índia, afundou na entrada do porto da Bahia. Alguns dos homens socorridos ficaram no Brasil. O dinheiro e a prata que estavam a bordo foram também salvos por barcos baianos[447]. Em 1747, o vaso de guerra *Madre de Deos* zarpou em busca de uma "nau da Índia"[448]. Em 1752, foi empreendida a busca do *N. S. do Monte Alegre*, que havia partido de Goa em fevereiro do mesmo ano, mas do qual não houve notícias durante quase um ano[449]. A nau *N. S. do Rosario e S. André* pegou fogo no porto da Bahia em 14 de maio de 1737, depois de ter ancorado. A maior parte da carga, que continha porcelanas, têxteis, pimenta, cravo, chá, laca e marfim foi total ou parcialmente queimada ou danificada. Lamentou-se a perda de relatórios e cartas vindas de Goa, que tinham ficado imprestáveis, e foi preciso enviar novos despachos a Lisboa. Entre os resgatados do navio estavam 134 escravos; os demais tinham se jogado ao mar para salvar as vidas e tentar a liberdade. Entre os sobreviventes havia alguns naturais de Goa – três carpinteiros, um barbeiro sangrador, três marinheiros e doze artilheiros[450].

A Bahia servia de escritório de contabilidade ou agência marítima, enviando regularmente informações sobre o movimento dos navios da rota da Índia, o estado em que aportavam, a carga que transportavam, as mercadorias desembarcadas na Bahia e os direitos cobrados[451]. Esses relatórios, levados regularmente pelas frotas brasileiras, ajudavam Lisboa a avaliar a quantidade do comércio baseado em Goa, regulavam os preços, direcionavam as exportações e verificavam os relatos trazidos pelos barcos que vinham da Índia[452]. Tais informações tranquilizavam Lisboa, especialmente quando os navios de Goa se atrasavam. A Bahia se tornou

[444] AHU: *Baía*, cx. 13, doc. 37, dat. 24/1/1723.
[445] Esparteiro, *TSM*, II, p. 32.
[446] Ibid, p. 114.
[447] Ibid, p. 183.
[448] AHU: *Baía*, cx. 98, doc. 31.
[449] AHU: *Baía*, cx. 119, doc. 16, dat. 4/8/1752; cx. 122, doc. 13, dat. 13/1/1753.
[450] HAG: *MR*, 108-109, fls. 5, 15-17, 22-26, 33-34v, 39-42v, 72.
[451] AHU: *Baía*, nº. 103c.a.; HAG: *OR*, 1501, fl.74; 1508, fl.396; *DUP*, IV, pp.184-185.
[452] HAG: *MR*, 63, fl. 461. Sobre o desejo de implantar um serviço postal no *Estado da India* em 1798, que além de outras finalidades poderia assegurar os despachos, ver *MR*, 177-B, fls.505-506v. Sobre as dificuldades de manutenção e despacho de registros oficiais, ver via *Carreira*, ver HAG: *MR*, 180-A, fl. 107.

assim uma etapa intermediária importante no comércio Goa-Lisboa. Da mesma forma, os navios também encontravam refúgio na Bahia, como foi o caso do *Polifemo*, que deixara Lisboa em direção a Goa em 1795 e caiu em mãos dos franceses. O comandante lançou ao mar as cartas e relatórios antes de render-se e atingiu a custo o porto da Bahia[453].

Tabela 4.3 – Carga suplementar embarcada em navios da rota da Índia na Bahia, 1740-1814

(continua)

Ano	Navio	Fumo (arbs/ arts)	Açúcar (arbs/arts)	Madeira (troncos)	Peles	Observações
1740	N. S. da Conceição	12096=03	7497=16		3586	Frete: 9.771#823 réis
1742	N. S. da Vitoria		14 caixas	1433	2792	
	N. S. da Esperança			2392		
1747	S. Francisco Xavier e Todo o Bem		6550=00	220 quintais		
1749	N. S. da Caridade			3100 quintais		
1750	S. Francisco Xavier e Todo o Bem		6950=00 170 cx. 9 feixos	560	6859	
1750	N. S. do Monte Alegre	1075=24	8468=00	306	4290	
1751	N. S. das Necessidades, N. S. da Caridade	40 rolos	13 caixas	1322	3845	
1752	N. S. do Monte Alegre			60		Ouro e dinheiro em contas oficiais e privadas
1754	S. Francisco Xavier e Tudo o Bem	40 rolos	25caixas 19 feixos	60		

[453] HAG: *MR*, *177-B*, fl.612.

Tabela 4.3 – Carga suplementar embarcada em navios da rota da Índia na Bahia, 1740-1814

(continuação)

Ano	Navio	Fumo (arbs/ arts)	Açúcar (arbs/arts)	Madeira (troncos)	Peles	Observações
1755	N. S. da Conceição	15 caixas		Não especificado		
1756	N. S. das Neves e Sta. Anna	4243=00	6 caixas 130 caras		4656	Salitre, mel, 63.000 cruzados; 2 cxs. pedras preciosas conta privada
1757	S. Antonio e Justiça	40 rolos 7 barris 2 caixas	13 cx. 1 brl 94 caras 14 fx.	549	6147	10 sacos pimenta e 9 *lions* em conta privada
1758	S. Joseph		13 cx. 15 barris 50 caras 42 feixos	253	2301	80 barris de mel e farinha de trigo
1759	S. Antonio e Justiça	522=24	20 cx. 2 barris 4 feixes	274	704	3 caixas salitre
1764	N. S. da Conceição	533=24	500=00	133		21 jesuítas embarcados
1769	N. S. da Vitoria e S. José	35 cx. 6 caras 7 feixes				80 barris de goma, cochinilha
1773	N. S. do Paraíso	88 fardos 50 cx. 10 feixos	90	1382		10 brls. mel, 596 pc. marfim
1781	Rainha de Portugal	9 cxs. 16 caras 6 feixos	1464	490		Valor da carga: 1914#030 réis
1796	N. S. de Belem					65 fardos têxteis 27 sacos de algodão

Tabela 4.3 – Carga suplementar embarcada em navios da rota da Índia na Bahia, 1740-1814

(conclusão)

Ano	Navio	Fumo (arbs/ arts)	Açúcar (arbs/arts)	Madeira (troncos)	Peles	Observações
1806	S. Tiago Maior					206 sacos arroz, 2 sacos cacau, 30 sacos algodão
1811	Santa Cruz					378 volumes mercadorias diversas
1811	Marques de Angeja					1666 volumes mercadorias diversas
1814	N. S. da Paz					338 sacos algodão

Nota: Cara, segundo Antonil, é açúcar fino de 1 arroba de peso; 1 feixo, segundo José Antonio Caldas, pesava 13-14 arrobas; segundo Antonil, 12 arrobas.

Fontes: AHU: Baía, nº. 1, 19, 24-26, 27, 176-186, 303, 600, 1177-1180, 1311, 1371-75, 2108-2109, 2482, 2484, 2490-2491, 2814, 2851, 2887, 3654-3655, 4530, 4722-4723, 6643, 10938 c.a.; cx. 95 doc. 3; cx. 147 doc. 57; cx. 145 doc. 23; cx. 149 doc. 39; cx. 152 doc. 36; cx. 201 doc. 35; *Índia,* maço 95, no. 94; 303; 305; 310; Esparteiro, *TSM,* III pt. II, pp. 39, 40; *DUP*, IV, pp. 227-229.

Os navios que já não tinham condições de receber reparos passavam a uma categoria diferente. Os que estavam velhos demais para prosseguir viagem eram descarregados e desmantelados. Tudo o que valesse a pena recuperar era vendido ou reutilizado. Em 1650, o *S. Francisco* foi construído com esses materiais e fez uma viagem de ida e volta[454]. A carga desses navios era transbordada para Lisboa por meio de barcos da frota que seguia para a metrópole, inclusive navios da rota da Índia[455]. Em 1755, a carga do *N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula* foi transferida e despachada para Lisboa pelos seguintes barcos:

N. S. das Necessidades, como navio-escolta; Navio N. S. das Candeyas e Sto. Antonio, Navio Penha de França e Rainha das Nantes; Navio St. Antonio e Sta. Quitéria; Navio N. S. da Boa Viagem e St. Antonio; Navio N. S. da Estrella e S. Boaventura; Nau da Índia N. S. das Brotas e Nau da Índia N. S. da Conceição e S. Antonio de Pádua[456].

[454] Esparteiro, *TSM*, III, pt. I, p.93.

[455] AHU: *Baía*, nºs.1525-1529, 5381-5382 c.a. A segurança da carga era tema de grande preocupação durante essas transferências.

[456] AHU: *Baía*, nºs. 1948-l950 c.a. Sobre transbordo da carga do *S. Francisco Xavier e Todo o Bem* em 1756, ver *Baía*, nºs. 2210-2211, 2320-2321 c.a.

A escala dos navios da rota da Índia foi benéfica para a Bahia, como assinalado anteriormente. Isso pode ser mais bem avaliado por meio do desapontamento expresso na Bahia em 1765 sobre a redução dos grandes gastos anteriores feito por esses barcos na *Ribeira das naus*, o que causou diminuição das receitas reais[457].

Não seria fora de contexto afirmar aqui que a chegada a Goa de navios vindos do Brasil, principalmente depois da mudança da Corte para o Rio, representou lucro para os comerciantes nativos. Além das instalações para hibernação e reparos em Goa, os barcos também recebiam provisões, o que significou a participação em grande escala de agentes locais nessas atividades. Comerciantes como Gopala Pai, Vitoba Sinai Mulgaonkar, Latabagy Chandi Bhai e outros forneciam madeira, cordame, óleo, folhas de cobre, pregos, pimenta e outros artigos[458], conforme explicado em capítulo posterior.

Atendimento aos doentes

Tendo em vista que as enfermidades e a morte constituíam um flagelo na maior parte das viagens à Índia, o atendimento aos doentes era um serviço importante quando os navios da rota da Índia tocavam na Bahia. A elevada mortalidade era causada por diversos fatores cuja erradicação recebeu pouca ou nenhuma atenção durante os três séculos de funcionamento da *Carreira.*

O problema crônico de obter tripulações para as viagens à Índia e em parte para a defesa do império era resolvido pelo alistamento de presos, condenados, vagabundos e recrutas inexperientes. A aptidão física e a idade dos recrutados não importava aos funcionários. Frequentemente homens que já estavam doentes eram obrigados a embarcar em navios que se preparavam para zarpar. Transformavam-se em transmissores de enfermidades porque todos conviviam em condições nada higiênicas. Em uma viagem de ida, o *S. José* se tornou um hospital flutuante, com duzentos doentes a bordo e sem leitos e remédios adequados. Ao chegar à Bahia, quarenta já haviam morrido[459]. As más condições físicas, a extrema juventude, a ansiedade, a alimentação deficiente, a escassez da água potável, o mau tempo e a longa duração da viagem, tudo contribuía para

[457] AHU: *Baía*, cx.161, doc. 51, dat. 16/9/1765.
[458] HAG: *MR* 195-E, fls. 751-757.
[459] AHU: *Baía*, nº. 37 c.a.

um grande sacrifício de vidas[460]. Dizia-se que os oficiais se preocupavam mais com a perda de uma galinha do que com cinco ou seis membros da tripulação[461]. As doenças contagiosas como a febre tifoide, a disenteria e todos os tipos de problemas intestinais se espalhavam rapidamente. Os cuidados médicos eram mínimos: os cirurgiões sangradores recorriam a métodos obsoletos de tratar de forma idêntica todas as doenças. O escorbuto era endêmico nos navios da rota da Índia, pois frutas e vegetais frescos eram impensáveis durante uma viagem que durava mais de cinco ou seis meses. Na ausência de instalações adequadas para o armazenamento, a água potável era incerta e a carne e peixe salgados se deterioravam. Em 1732, dos 579 homens trazidos por três navios, 142 vidas se perderam. Em 1752, 166 dentre 423 morreram durante a viagem. Em 166, 105 degredados morreram a bordo[462].

Os navios que seguiam para Goa estavam mais expostos a esses perigos do que os que singravam na direção contrária, porque transportavam uma quantidade maior de homens que iam servir na Ásia, embora os atrasos nas partidas e o aprovisionamento apressado ou inadequado pudessem causar problemas em ambos os sentidos. Em 1699 o *N. S. dos Remédios de Cassabe* escalou na Bahia por não ter reservas de água[463]. O *Bom Jesus da Trindade* zarpou de Goa em 29 de setembro de 1672 e escalou na Bahia em 22 de fevereiro de 1673 sem alimentos ou provisões a bordo e com o piloto e o copiloto falecidos. Em 16 de junho de 1691 o *N. S. da Conceição* entrou no porto da Bahia com cem homens mortos e escassez de alimentos e marinheiros[464]; em 3 de abril de 1692 o *S. Francisco de Borja* foi forçado a escalar na Bahia na viagem de regresso devido à falta de alimentos[465]. Em 1743 o *N. S. da Conceição e S. João Batista* navegou do cabo da Boa Esperança diretamente para a Bahia a fim de embarcar provisões[466].

Em muitos casos, a escassez de alimentos era causada pela corrupção dos oficiais encarregados do fornecimento de provisões e rações, como foi o caso do *S. Francisco Xavier*, cujo comandante vendeu vinho, óleo e outros artigos em uma taverna na Bahia[467]. O lançamento de barris de água ao mar em ocasiões de perigo ou a venda de rações de

[460] Caso típico de vítimas do mau tempo foi o do navio S. *Pedro Gonsalves* que zarpou de Goa em 20/12/1698 na estação adequada. Encontrou tempestade ao dobrar o Cabo da Boa Esperança e 50% dos homens a bordo estavam mortos quando o barco fundeou na Bahia em *23/4/1699*. C. R. Boxer, op.cit., I, p. 51.
[461] *HAG: MR*, 123-A, fls. 194-203v.
[462] P. Sequeira Antony, "Protecting the Proscribed", op.cit, pp. 11-12.
[463] *DUP*, IV, p. 12.
[464] BAL: cod. 51-V-42, fls. 5v-6.
[465] Ibid., fl. 9.
[466] AHU: *Baía*, nº. 38 c.a.
[467] HAG: *MR*, 86-B, fls. 582-589v.

carne e vinho por parte de marinheiros ansiosos por ganhar um dinheiro fácil eram também circunstâncias que exigiam a escala na Bahia. Em suma, quando os lucros e o egoísmo cegavam alguns e a fome e privações debilitavam outros, a Bahia servia ao objetivo de reaprovisionamento.

Durante certos anos houve viagens livres de enfermidades, sem necessidade de escala. Em contraste, houve tempos em que apenas a metade do número de soldados que embarcavam para a Índia conseguiam chegar a salvo. A taxa de mortalidade era elevada entre a soldadesca. Em 1661-62, Luís de Mendonça Furtado, capitão-mor das naus da *Carreira da India* e cogovernador-geral com D. Pedro de Lencastre, morreu durante a viagem e foi enterrado na igreja dos jesuítas na Bahia[468]. A classe largamente protegida de comandantes e vice-reis não estava absolutamente segura, como se verá em seguida.

Até 1650, Moçambique era oficialmente reconhecida como porto de escala para os navios da rota da Índia. No entanto, à medida que queixas de alta taxa de mortalidade e disseminação de doenças contagiosas iam assombrando a *Carreira*, a Bahia ganhou crescente reputação como melhor etapa intermediária, dotada pela natureza de ar fresco e onde havia alimentos e água em abundância em ambiente hospitaleiro[469]. Consequentemente, embora somente poucos navios tocassem na Bahia exclusivamente para obter provisões ou atendimento médico, quase todos os que ali escalavam, por quaisquer motivos, aproveitavam aquelas vantagens.

Os cuidados médicos dispensados aos marinheiros da *Carreira da India* eram confiados aos jesuítas e às ordens religiosas. As diferenças sociais eram estritamente preservadas mesmo no atendimento médico: a classe superior, composta por funcionários e dignitários era recebida em qualquer dos mosteiros da cidade. Em 1672 o arcebispo Cristóvão da Silva permaneceu no Colégio da Bahia até recuperar-se o suficiente para prosseguir a viagem para a Índia[470]. O comandante do *S. Francisco de Borja* foi tratado no mosteiro de S. Francisco, onde morreu em 1690[471]. Os marinheiros comuns e soldados rasos eram mandados ao hospital da Santa Casa de Misericórdia, estabelecido em 1549, ou ao Hospital Militar[472]. Embora a Santa Casa oferecesse boas instalações médicas, a insatisfação com seu funcionamento levou um grupo de comandantes a propor o

[468] C.R. Boxer, op.cit., I, p. 58; Boxer, *Portuguese India* in *the mid-seventeenth century*, p.41.
[469] HAG: *MR*, 123-B, fls.530-530v, 657.
[470] AHU: *Baía*, nº. 2515 c.a.; A. J. R Russell-Wood, "Men Under Stress: The Social Environment of the *Carreira da India*, 1550-1750", *passim*.
[471] AHU: *Baía*, nº. 3598 c.a.
[472] AHU: *India*, nº. 145; *Baía*, nº. 11910 c.a.

estabelecimento de um hospital para marinheiros. Embora o projeto tivesse sido aprovado pelo vice-rei em 1715, acabou por ser estancado. O sofrimento dos marujos era patético. Marinheiros desesperados que desejavam libertar-se deixavam o hospital por conta própria e recorriam à mendicância. Os comandantes e oficiais não usavam essas estratégias devido ao grau hierárquico e posição social[473]. A hierarquia social era mantida nos tempos de bonança e em todos os demais.

Os presos doentes recebiam auxílio médico sob vigilância na Fortaleza de S. Pedro ou no Barbalho. Havia outros fortes na Bahia, como Santa Maria da Barra, S. Paulo, Forte do Mar, Santo Antônio do Carmo, Forte da Ribeyra e Fortaleza do Morro. O *N. S. de Belem* despendeu 271,660 réis para cuidar de prisioneiros doentes durante a escala de 2 a 25 de maio de 1792. As mulheres ficavam separadas[474]. Os que se encontravam demasiadamente enfermos para prosseguir viagem ficavam em terra e eram substituídos por homens válidos, quando necessário. Após a recuperação os presos permaneciam detidos até a chegada do navio seguinte para a Índia[475]. Em 1756, o *N. S. das Neves e Sta. Anna* tinha tantos doentes a bordo que a Bahia não foi capaz de acomodá-los a todos. Por isso alguns foram mandados para Lisboa[476]. Em 1763, o *N. S. Monte do Carmo* incorreu em despesa total de 15.382,08 réis por tratamento de enfermos na Bahia. As quantias gastas em cuidados com doentes na Bahia aparecem na Tabela 4.5.

[473] A. J. R. Russell-Wood, op. cit.
[474] AHU: *Baía*, nos. 25-28, 7700-7701, 10595, 11007, 11790 c.a.; *ANTT*: *Casa da India*, cod. 1500, fls. 26v-27.
[475] AHU: *Baía*, nos. 2880-2883, 11910, 14387 c.a.
[476] AHU: *Baía*, nos. 2108-2109 c.a.

Tabela 4.4 – Mortes de pessoas ilustres durante a viagem de Goa a Lisboa, 1640-1758

Ano	Navio	Comandante/vice-rei falecido
1640	S. Antônio	Cap. Frutuosa Barbosa
1650	S. João Evangelista S. Jorge (Lisboa a Goa)	Vice-rei Vice-rei conde de Aveiras
1651	S. Francisco	Vice-rei D. Filipe Mascarenhas
1673	Bom Jesus da Trindade (Goa-Lisboa)	Piloto e subpiloto
1690	S. Francisco de Borja (Goa-Lisboa)	Capitão
1706	Salvador do Mundo (Goa-Lisboa)	Cap. Manuel Loyo de Faria
1728	N. S. do Livramento e S. Francisco Xavier	Comte. Filipe de Miranda
1736	N. S. Madre de Deus e S. Francisco Xavier	Cap. Antonio Marinho de Moura
1748	Bom Jesus de Vila Nova	Cap. José Correia
1755	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula (Goa-Lisboa)	Cap. Joaquim Roquete da Silva
1756	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	Gov. Antonio José de Melo e Mestre José do Pilar
1758	S. José N. S. da Conceição (Goa-Lisboa)	Comte. Luís Pereira de Sá e Saldanha

Fontes: AHU: *Baía*, papéis avulsos catalogados e HAG: série *MR*; Boxer, *Portuguese India in the mid-seventeenth Century*, pp. 23-24.

Os soldados e marinheiros feridos também encontravam refúgio na Bahia. Em 1795 o *S. Antonio e Polifemo* entrou em combate com a fragata francesa *La Prencuse* e regressou à Bahia com 209 homens a bordo. No Forte de S. Pedro, onde os feridos foram atendidos, morreram oito soldados, inclusive um baiano, seis se recuperaram e dois conseguiram escapar[477].

A Bahia era uma dádiva para os desertores. O temor à deserção preocupava a Coroa durante muito tempo. Quando a escala foi autorizada, as autoridades baianas foram advertidas contra esse risco. Mesmo assim, os recrutados à força desertavam, aproveitando a oportunidade que a extensão do porto da Bahia e do sertão fornecia para ocultar-se[478]. Em 12 de maio de 1780 onze presos escaparam da Fortaleza de Barbalho,

[477] AHU: *Baía*, nºs. 16181, 16183 c.a.; cx.199, doc.6; dat. 8/11/1796.
[478] AHU: *Baía*, nº. 5417-5419, 10595 c.a.

apesar da guarnição de setenta homens. Esses presos tinham sido levados para lá pelo *Principe do Brasil*, a caminho de Goa. Entre um emprego melhor ou uma vida mais fácil, de um lado, e um salário parco e irregular, de outro, a primeira opção foi rapidamente escolhida[479].

Tabela 4.5 – Atendimento a doentes levados por navios da rota da Índia à Bahia no século XVIII

Ano	Navio	Número de homens	
		Doentes	Mortos
1714	S. Francisco Xavier	50	18
1729	N. S. do Livramento e S. Francisco Xavier	Não especificado	–
1743	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	200	40
1756	N. S. das Neves e Santa Anna	Tantos doentes que alguns foram mandados a Lisboa	–
	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	N. A.	17
1760	S. José, N. S. da Conceição	84	–
1763	N. S. Monte do Carmo	143	–
1777	N. S. da Conceição, S. Antonio e Azia Feliz	48	4
1779	N. S. da Esperança	30	9
	N. S. Madre de Deus e S. José	71	17
1782	Sr. do Bomfim e S. Tiago Maior	23	2
1794	N. S. de Belem	17	–
1795	S. Antonio e Polifemo	6	8
	N. S. da Conceição	7	–
1796	N. S. de Belem	A conta médica foi de 863#272 réis. Número de doentes não especificado	–

Fontes: AHU: *Baía,* nos. 37, 2108-2109, 10124, 10241-246, 10235-10276, 11041, 11049, 14871, 14873, 16181, 16183 c.a; cx. 176, doc. 9. dat. 29/3/1777; cx. 198, doc. 24, dat. 8/8/1795; *Índia*, nº. 145; cod. 1528; ANTT: *Casa da India*, cod. 1500, fls. 48v-50; Esparteiro, *TSM*, II, pt. II, p. 100: III, pt. 11, p. 42; HAG: *MR* 81, fls. 248; 164-G, fls. 1974, 1975; 169-B, fl. 727.

[479] AHU: *Baía*, nº. 6978 c.a., sobre as fugas de marinheiros.

Alguns se aventuravam a embarcar em navios da rota da Índia em Goa sem permissão, usando a escala na Bahia para esconder-se[480]. Para as autoridades do porto da Bahia era uma tarefa hercúlea localizar cada desertor e enviar a Lisboa os que eram descobertos. Na maior parte das vezes, porém, os desertores ludibriavam os captores. A Tabela 4.6 mostra o número de homens que conseguiram escapar naquele porto. As revoltas de marinheiros e os desligamentos resultantes não eram raros. Cinco marujos do *N. S. da Vitoria* foram dispensados por esse motivo na Bahia em 1767[481]. Tais rebeliões eram sintoma de ressentimentos reprimidos e um pretexto para romper as barreiras do serviço militar muitas vezes forçado. Em 1776, um rapazinho, Patrício José Vicente Targene, acusado de causar desordens a bordo do *Santíssimo Sacramento*, escapou na Bahia[482]. Ocasionalmente, passageiros com destino a Lisboa desembarcavam na Bahia e não voltavam ao navio. Tais homens tornavam possível a difusão de conhecimentos sobre a Índia, especialmente seu potencial para o comércio.

Não era incomum que homens embarcassem sem autorização no momento da partida para Goa. Relatou-se que, em 1761, cinco a seis indivíduos chegaram à Bahia pelo *S. José*. Um deles foi identificado como Plácido, degredado que servira como granadeiro em Goa.

Embora reconhecendo os cuidados médicos recebidos pelos doentes no porto da Bahia, as repercussões da situação não podem ser inteiramente ignoradas. Marinheiros enfermos transmitiam doenças à população local. Afirma-se que as tentativas oficiais de colocar navios em quarentena eram apenas parcialmente eficazes. Por outro lado, os que já se encontravam a bordo poderiam contrair malária ou febre amarela por parte de marinheiros que embarcavam na Bahia. Um desses casos ocorreu em 1800, quando o navio *Marialva*, comandado pelo capitão Antonio Joaquim dos Reys Portugal, escalou no Rio a caminho de Goa. Vinte e dois degredados embarcaram no Rio a fim de servir no Arsenal Real em Goa. Esses homens já sofriam de malária e o contágio se espalhou a duzentos outros a bordo. O comandante foi obrigado a aportar em Colombo para obter quinino a fim de combater a febre[483]. De qualquer maneira, o quinino necessário para debelar a malária vinha do Brasil.

[480] AHU: *Baía*, nºs. 3660-3665, 5019-5026, 5510-5512,6978 c.a.
[481] AHU: *Baía*, nº. 7702 c.a.
[482] AHU: *Baía*, nº. 9158 c.a.
[483] HAG: *MR*, 180-A, fl. 1; AHU: *Baía*, nºs. 5510-5512 c.a.

Tabela 4.6 – Lista de desertores de navios da rota da Índia, 1737-1795

Ano	Navio	Número de desertores
1737	N. S. do Rosário e S. André	160
1755	N. S. das Brotas e Conceição	10
1758	S. José	13 fugiram da prisão
1761	S. José	5
1765	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	5 desligados por revolta
1766	N. S. das Brotas e Conceição	14
1767	N. S. da Vitoria	4
1779	N. S. Madre de Deus e S. José	15
1780	Príncipe do Brazil	11 fugiram da prisão
1795	Princeza do Brazil	3
	S. Antonio e Polifemo	2

Fontes: AHU, *Baía*, n^{os}. 1997-1998, 5417-5419, 5510-5512, 5598-5599, 6912, 6978, 7703, 10241-10246, 10253-10270, 11910, 14871, 14863, 16181, 16183 c.a; cx. 162, doc. 31, dat 14/4/1766; *DUP*, 1, pp. 124-26.

A escala tinha outras dimensões: mulheres e bebida, as formas populares de recreação para marinheiros em terra, também deixaram marca na Bahia. Bebedeira e prostituição conspurcaram as ruas da baía de Todos os Santos, quando as tripulações dos navios da rota da Índia desciam a terra. Em 14 de agosto de 1557 estourou um conflito armado entre os marujos de um desses barcos e moradores da cidade da Bahia, que foi controlado pelos jesuítas. Da mesma forma, marinheiros do *S. Antonio e Justiça* criaram grandes perturbações na Bahia em 1762[484].

A Bahia era uma etapa de reposição de vitualhas para os navios da *Carreira*. Os marinheiros gostavam do alívio proporcionado pela escala, que ia de uma ou duas semanas a vários meses, após os sacrifícios da longa viagem. Os marujos agiam de forma individual na busca de suprimentos em terra a fim de suplementar suas magras rações a bordo, apesar das restrições de movimentação. O reaprovisionamento dos navios que transportavam de 600 a 800 homens por viagem de três ou quatro meses

[484] A. J. R. Russell-Wood, op.cit., p. 27.

sem dúvida exigiam muito dos recursos da Bahia. As provisões eram adquiridas e armazenadas no porto a fim de poderem estar disponíveis aos navios da rota da Índia que precisavam zarpar segundo a ocorrência de ventos favoráveis. Havia grandes quantidades de farinha, biscoitos, vinho, vinagre, sal, legumes, arroz, carne bovina salgada e defumada, carne de porco, aves vivas e seus alimentos, sem esquecer barris de água doce e uma variedade de produtos farmacêuticos a serem armazenados pelos navios antes de fazer-se ao largo[485].

O *N. S. da Conceição e Sto. Antonio* pagou 2.253,785 réis pelas provisões embarcadas na Bahia em 1789[486]. Em 1740 o vice-rei do Brasil tentou introduzir a macrobiótica, dando ênfase aos frutos e legumes cultivados por métodos orgânicos com grande valor nutritivo e uma correspondente redução da carne salgada[487]. O esforço acabou sendo inútil. Em 1779 o *N. S. Madre de Deus e S. José* aportou na Bahia com setenta e um homens doentes. Foram alimentados com legumes e laranjas no hospital de Salvador, porque a maioria sofria de escorbuto[488].

Construção naval

A navegação era a espinha dorsal do império português predominantemente marítimo. A *Carreira da India*, que já se encontrava em processo de exaustão na altura da volta do século XVII[489], foi sustentada pelo Brasil mais do que por qualquer outra colônia. A potencialidade do Brasil para a construção de bons navios repousava principalmente na disponibilidade de madeira de lei e bons portos[490]. O pau-brasil era considerado superior à teca indiana e ao carvalho europeu e resistia melhor aos insetos. A partir de meados do século XVII o estaleiro baiano produziu alguns navios excelentes para a Coroa. Também foram estabelecidos estaleiros no Rio de Janeiro, Belém do Pará e Ilha Grande[491].

Os barcos construídos na Bahia tinham ótima reputação, embora houvesse opiniões frequentes sobre o custo da obra. Já em 1618 Fernão Cardim, S. J., afirmava que podiam ser construídos em Portugal ou na

485 AHU: *Baía*, nº. 14873 c.a.
486 ANTT: *Casa da India*, cod. 1501.
487 A.J.R. Russell-Wood, op.cit.
488 AHU: *Baía*, nºs. 10241-10246, 10253-10276, 10283-10287 c.a.
489 HAG: *MR*, 105, fls. 277-278v; 106, fls.17, 18, sobre o mau estado dos navios na Índia em 1736.
490 Virginia Rau, op.cit., p. 109.
491 C.R Boxer, "The Portuguese Seaborne Empire", pp. 210-211; "From Lisbon to Goa", I, p. 43.

Alemanha pela metade do preço em comparação com o Brasil[492]. O alto custo decorria da busca da madeira no interior e seu transporte até o porto, do preço do cordame, geralmente comprado aos holandeses, e da indisponibilidade de materiais correlatos, como velas, alcatrão, resina, ferro e pinheiros para os mastros. O Brasil dependia de Portugal para mão de obra especializada barata, o que junto com a manutenção e salários elevava o custo de navios a astronômicos 50.000 cruzados[493].

Alguns dos navios construídos na Bahia que serviam à *Carreira da India* nos séculos XVII e XVIII estão listados abaixo.

O *N. S. do Populo* (1655-1666) foi construído por Antonio de Couros Carneiro. Tinha sido encomendado para o serviço na Índia e foi incorporado à marinha na listagem de 14 de dezembro de 1662. Em janeiro de 1664, transportou uma carga de 527 quintais de pimenta e 600 quintais de salitre, chegando a Lisboa em dezembro de 1666[494].

O *N. S. da Conceição* foi construído na Bahia em 1686 pelo mestre Amaro Gomes Morim para a *Carreira da India*. Era um navio reforçado e foi também chamado *Conceição Grande*[495].

O *N. S. da Estrela* era um navio de 70 canhões. Os mastros foram trazidos de Lisboa. Zarpou para Índia em 1699 e serviu de nau capitânia em muitas expedições e combates entre 1713 e 1721, como a expedição a Kanara em 1713-14, aos Estreitos em 1714, a Cambay em 1721 e contra os *angrias* de Colaba no mesmo ano. Ao ser informado em 1718 que o capitânia não poderia mais combater nem fazer outra viagem, o vice-rei quis que o substituto fosse um barco de igual qualidade, feito de pau-brasil. Em carta à Coroa em 12 de janeiro de 1719, o vice-rei explicou o estado precário da marinha na Índia e insistiu em que fosse reforçada mediante a incorporação de navios construídos no Brasil porque duravam mais tempo na Índia e os insetos não penetravam neles[496]. Dizia-se que os barcos feitos no Brasil conseguiam fazer cinco viagens completas contra as três ou quatro de que outros eram capazes.

Construído em 1715 por Amaro Gomes Morim, que afirmou que esse seria o melhor barco feito na Bahia, o *N. S. dos Prazeres e Sto. Antônio* (1696-1715) entrou para a lista das *naus da Índia* em 1702 e serviu até 1715[497].

A fragata *N. S. da Palma e S. Pedro* (1714-1729) foi construída durante o vice-reinado de D. Pedro Antônio de Noronha. Em abril de 1723,

[492] Serafim Leite, *História*, I, p. 163.
[493] AHU: *Baía*, nos. 5401-5403 c.a.; Virginia Rau, op.cit., pp. 424-429.
[494] Esparteiro, *TSM*, III, pt. I, pp. 123-125.
[495] Esparteiro, op.cit., pp.79-90.
[496] Esparteiro, op.cit., pp.107-123.
[497] Esparteiro, *TSM*, I, pt. II, pp.107, 126-128.

zarpou para a Índia, onde tomou parte em numerosas expedições. Foi desmantelada em 1729 ao ser considerada inadequada para a navegação[498].

O *N. S. de Betancor*, construído por volta de 1700, foi enviado à Índia com 400 homens da Bahia para a retomada de Mombaça. Atracou em Goa em 12 de outubro de 1701. Não foram calculadas suas despesas e por isso o valor permanece desconhecido[499].

A fragata *N. S. do Pilar* (1715-1721), construída em 1715, partiu do Tejo com a frota do vice-rei conde de Ericeira e entrou no Mandovi em 9 de outubro de 1717[500].

A "nau de guerra" *N. S. Madre de Deus e S. Francisco Xavier* (1720-1738) foi construída na Bahia usando teca. Foi a capitânia do vice-rei conde de Sandomil em 1733 e chegou a Goa após seis meses de navegação sem qualquer escala[501].

O *N. S. do Livramento e S. Francisco Xavier* (1723-1735) e o *Sta. Tereza de Jesus* (1724-1735) eram navios de 66 canhões construídos durante o vice-reinado de Vasco Fernandes Cesar de Menezes. Diz-se que ambos eram excelentes barcos feitos com as melhores madeiras do Brasil, como *supurias pique e masutaibas* a custo mínimo. Tinham sido projetados para superar defeitos estruturais de outros navios anteriormente produzidos[502].

O *S. Francisco Xavier e Todo o Bem* (1741-1757) era um navio de guerra construído por Manuel de Araujo Silva por volta de 1740. Fez cinco viagens à Índia. Em 1747, transportou a Lisboa diamantes no valor de 200.000 a 300.000 cruzados. A última viagem ocorreu em 1756-1757. Ficou muito danificado ao dobrar o cabo da Boa Esperança. Atracou na Bahia, onde foi incendiado depois de inspecionado[503].

A necessidade de produzir na Bahia navios para a *Carreira da India* foi objeto de frequente debate[504]. Quando o navio da rota da Índia *N. S. da Caridade* foi incendiado na Bahia após ser considerado inadequado para a navegação, encomendou-se na Bahia em 15 de setembro de 1755 um navio com 60 peças de artilharia a ser pago com rendimentos dos quintos[505]. O custo total do novo barco, batizado como *N. S. da Caridade, S. Francisco de Paula e Sto. Antônio*, foi de 105.746,588 réis[506].

---

498 Sebastião Rocha Pita, *História da América Portuguesa*, p. 375.

499 HAG: *MR*, 65, fl.234; Virginia Rau, op.cit., p. 237; Pedro Calmon, *Historia do Brasil*, II, p.443.

500 Lapa, *O Brasil e a navegação Portuguesa para a Ásia*, p. 150. Lapa listou cerca de 15 navios construídos na Bahia e colocados urgentemente em serviço na *Carreira da India.* Lapa, *A Bahia e a Carreira da India*, pp. 307-320, Apêndice 1.

501 BAL: cod 51-VI-41, fl.205v; Esparteiro, *TSM*, II, pt. II, pp. 88-93.

502 AHU: *Baía*, cx.31, doc. dat.30/4/1725; Esparteiro, op.cit., pp.109-112, 118-123.

503 AHU: *Baía*, cx.87, doc. 23, dat.15/611743; Esparteiro, *op. cit.*, pp.37-42.

504 AHU: *Baía*, cx.67, doc. 28; cx.87, doc. 12, dat.1612/1745.

505 AHU: *Baía*, nos. 2169-2172 c.a.

506 AHU: *Baía*, nos. 2289-2296, 2455-2456,3314-3319 c.a.; cx. 143, doc. 55.

Em 1753 ordenou-se a aceleração da construção naval na Bahia, devido à escassez de navios e à grande demanda. A ordem coincidiu com a autorização concedida a um comerciante privado, Feliciano Velho Oldenburg, para comerciar com a Índia, a China e a costa de Coromandel por um período de dez anos. Ele era proprietário dos navios *S. Tiago, Santa Anna e Almas* e *Rainha dos Anjos*[507].

O barco *N. S. do Monte do Carmo* foi construído na Bahia a um custo de 91.049#875 réis e foi lançado ao mar em 2 de fevereiro de 1760[508].

A fragata *N. S. da Guia*, construída por volta de 1771, serviu na *Carreira da India* e parece ter sido refeita na Índia. A *Princeza do Brasil* foi construída nos estaleiros baianos e fez a viagem inaugural a Lisboa em 1803[509].

A referência a certa quantidade de madeiras brasileiras nos armazéns do porto de Goa em torno de 1777-1780 indica que esse material deve ter sido transportado a Goa para construção e reparos de navios[510].

Comparada com o número total de barcos que foram colocados em serviço durante os séculos XVII e XVIII, a contribuição da Bahia parece insignificante. No entanto, a originalidade está no fato de que embora houvesse estaleiros em outros portos do Brasil colonial além da Bahia, os navios ali construídos foram os preferidos pela *Carreira da India*. Como essa fosse uma escala comum para os barcos da rota da Índia, as necessidades da *Carreira* em termos de projeto e construção e eram as que o pessoal dos estaleiros conhecia melhor.

O *Estado da India* também tinha boa reputação na construção naval. Embora parcos, vale a pena mencionar os serviços prestados ao Brasil pela Índia portuguesa. Em 1807 um navio construído em Damão foi comprado para a viagem Brasil-Lisboa[511]. A fragata *Real Carolina* foi feita em Damão ao custo de 4.38,075 *xerafins*. Uma importância adicional de 1,71,821=1=20 *xerafins* foi gasta em Goa a fim de aparelhar o barco para a viagem, fazendo o custo total chegar a 6,09,897=0=10¼ *xerafins*[512]. Em 1820, a construção de um brigue de vinte canhões foi encomendada em Damão para a marinha brasileira. Vinte e cinco mil cruzados foram enviados a Goa para ocorrer às despesas com esse barco[513].

[507] AHU: *Baía*, nos. 1018-1023 c.a. Feliciano Velho Oldenburg era um dos principais acionistas da *Companhia de Comercio do Oriente*, fundada em 1753. AHU: *Rio*, doc. nos. 13510-13511 c.a.
[508] AHU: *Baía*, no. 10210 c.a.
[509] AHU: *Baía*, no. 24958 c.a.; cx. 170, doc. 104.
[510] AHU: *Índia*, maço 134, no. 134. Foi ordenada uma busca da melhor madeira de Goa para mastros a serem fornecidos ao Arsenal de Goa, em 1788. HAG: *MR*, 70-A, fls. 209-210.
[511] BNL: *CP*, cod. 633.
[512] HAG: *MR*, 195-B, fl. 577; 197-A, fls.5-5v.
[513] HAG: *MR*, 198-B, fls. 523-523v, 524.

O elo invisível

As relações comerciais Goa-Bahia cresceram paulatinamente a partir do século XVI, quando os navios da rota da Índia começaram a tocar extraoficialmente na Bahia sob vários pretextos. Enquanto estavam em águas brasileiras, parte da carga era vendida legal e ilegalmente aos habitantes da colônia. Desde então ficou estabelecido o mercado para artigos indianos, como peças de algodão e seda, porcelanas e chá da China e acima de tudo os mundialmente renomados diamantes e pedras preciosas da Índia. O comércio apresentava duas facetas: uma era o intercâmbio privado legítimo e o outro o contrabando em larga escala. A permissão outorgada ao primeiro alimentava o segundo, tornando em seguida difícil coibir os abusos. Tão logo o apetite de oficiais, mercadores e compradores se sentiu estimulado, o comércio ilegal transformou-se em prática costumeira. Por mais daninho que fosse para a metrópole, esse elo foi o que acabou sendo o mais forte entre Goa e o Brasil, porque criou um nexo simbiótico entre comerciantes e autoridades portuárias.

O comércio privado legítimo foi reconhecido por meio dos baús particulares e espaço nas cabines ("agasalhados") que oficiais e tripulantes de retorno a Portugal tinham direito de levar da Índia. As mercadorias levadas ao abrigo desses privilégios após serem registradas em Goa podiam ser vendidas no Brasil desde 1672. No entanto, a frouxidão da Coroa na implementação dos regulamentos relativos a tais direitos, aliados à atração de dinheiro fácil por meios legais ou ilegais transformaram os privilégios em práticas escandalosamente abusivas. Pedras preciosas eram ocultas em caixas de mercadorias, ou eram transportados fardos inteiros, em vez de metade. Volumes de carga que deveriam ser de determinadas dimensões[514] eram tratados com completa desatenção. Mercadorias francas eram despachadas por meio de amigos e até mesmo meros conhecidos, sem qualquer registro.

A dolorosa realidade era que os lucros que a Coroa esperava obter transformavam-se em oportunidades para exploração. Em retrospecto, parece haver faltado a essa política a percepção das consequências de longo prazo para um império essencialmente marítimo e comercial. Também não houve o reconhecimento do fato de que a rapacidade febril impedia que os funcionários, fosse qual fosse a posição hierárquica e social, colocassem os interesses da Coroa antes dos seus próprios. Sobrecarregar os navios até o ponto de comprometer a segurança era outra expressão da primazia dos interesses pessoais. A Coroa foi advertida sobre as consequências desses

[514] *DUP*, IV, pp. 51-52, 99-101,197; C.R. Boxer, op.cit., pp. 53-55.

privilégios. Após serem abolidos temporariamente, foram reinstituídos em 1652 sob o pretexto de que os marinheiros deles dependiam para sua subsistência.

Na realidade aquelas liberdades significavam mais do que subsistência: eram uma fonte de vantagens ilícitas para todo o mundo oficial. Foram descobertas muitas maneiras de lucrar com o privilégio. Os comandantes encontravam sempre algum pretexto para tocar na Bahia; uma vez em terra, as perspectivas de negócios eram exploradas ao máximo, embora a Coroa proibisse expressamente a venda de artigos a bordo dos navios da rota da Índia que ali aportassem. Apesar de tais ordens, os reparos extensos, a manutenção da tripulação e dos oficiais ou danos sofridos pela carga tornavam necessária a venda de mercadorias na Bahia. Em outras palavras, as exigências da situação agiam em favor dos que estavam presentes no local e não no dos legisladores. A suscetibilidade a situações tentadoras era compreensível, pois os salários dos tripulantes e mesmo os dos funcionários da alfândega nada tinham de atraentes[515]. A prática de venda de cargos públicos exacerbava ainda mais a situação.

Comércio de contrabando

O comércio clandestino prosperava com o clima favorável das transações legítimas ou da venda das mercadorias francas. Em breve outros fatores nutriram seu crescimento. Entre eles pode-se mencionar a exploração do sistema monopolista de comércio[516]. O desejo de provar o fruto proibido se fortalecia com as tentadoras circunstâncias da própria duração da viagem Goa-Lisboa. O fumo baiano, mercadoria altamente lucrativa na Europa e outras partes, despertava a atenção dos navios da rota da Índia em viagem de retorno que atracavam na Bahia. Caixas ou fardos de tabaco eram levados secretamente a Lisboa, que se tornou o centro do comércio ilegal do produto. Expressões de temor a essas práticas foram ouvidas em Lisboa antes mesmo que a escala na Bahia fosse autorizada. Os defensores da escala haviam proposto que um ministro fosse encarregado de fiscalizar as exportações de tabaco para o reino[517]. Apesar de todas as leis, o intercâmbio furtivo dessa mercadoria continuou a representar um pesadelo para as autoridades nacionais, mesmo nos anos posteriores a 1750[518]. Isso pode haver sido em parte responsável pela

[515] Para detalhes do pagamento de salários a marinheiros e funcionários, ver HAG: *MR*, 195-E, fls. 739-746.
[516] *DUP*, IV, p. 46. Boxer, op.cit.
[517] Virginia Rau, op.cit., pp. 303-304.
[518] HAG: *OR*, 1501, fl. 170; 1508, fl. 120.

abertura de comércio direto entre a Bahia e Goa em 1766, embora o reino já tivesse sofrido fortes perdas nesse particular.

A descoberta de ouro no Brasil fez surgir novas formas de comércio invisível. Foi sintomático dessa atividade o repentino aumento na escala de navios da rota da Índia na Bahia. Rápidas mudanças demográficas provocaram uma crescente demanda por tecidos indianos de algodão, que os marinheiros de regresso começaram a trocar por ouro brasileiro[519]. Ouro em barras, em pepitas ou em pó era transportado oculto em caixas ou fardos que continham outras mercadorias, embora relatos vindos da Bahia se referissem a medidas tomadas para reprimir esse contrabando como prática rotineira[520]. A ameaça de deportação para cinco ou seis anos de trabalhos forçados não reduziram a cobiça pelo metal amarelo. Em suma, a descoberta do ouro empobreceu Portugal e enriqueceu seus vassalos e os vizinhos europeus[521].

O comércio de diamantes e outras pedras preciosas baseado em Goa também foi objeto de intercâmbio clandestino. A perpétua escassez de diamantes na Europa aumentou ao mesmo tempo a demanda por brilhantes indianos, para os quais havia um mercado lucrativo na Europa e em Portugal[522]. O comércio de diamantes atraía os homens de negócios, pois os elevados rendimentos resultantes eram uma tentação irresistível. A vantagem dos diamantes era que o pequeno tamanho facilitava a ocultação enquanto o elevado valor favorecia a expansão do intercâmbio ilícito. Em 1706, foram contrabandeados diamantes levados para Lisboa em cabines privadas de dois navios, o *N. S. dos Prazeres* e o *Salvador do Mundo*[523]. Brilhantes e pedras preciosas escondidos em caixas de outras mercadorias eram vendidos sub-repticiamente na Bahia. Tais atos ludibriavam até mesmo os funcionários mais atentos e tornavam quase impossível qualquer cômputo da magnitude do comércio invisível.

A maioria dos diamantes exportados não era registrada em Goa, o que gerava o problema da quantificação das exportações. As pedras sem registro eram muito mais numerosas do que as levadas oficialmente para Lisboa. Em 1615, relatou-se que pelo menos 300 *bizalhos* foram transportados a Lisboa. A verdade foi revelada acidentalmente quando um dos barcos naufragou em Faial e a carga, que continha diamantes

[519] HAG: *PDCF*, 1156, fl. 130v. Lapa, *A Bahia e a Carreira da India*, pp. 195-231, Boxer, "The Ports of Call", pp. 55-58.
[520] AHU: *Baía*, nº. 13188 c.a.; Lapa, op.cit., pp. 233-234.
[521] AHU: *Baía*, nºs. 2216-2218,13210-13211 c.a.; cx. 77, doc. dat. 19/5/1789. O vice-rei Sabugosa comentou ironicamente em 1729 que a verdadeira idade de ouro do Brasil fora antes da descoberta de ouro; com essa descoberta, o Brasil passava por uma era de ferro. *CHLA*, II, p. 52.
[522] HAG: *MR*, 80, fl. 213. Goa explorava diamantes nas minas de Golconda, Bijapur e Vellore, que se mantiveram no topo do mercado europeu desce cerca de 1650 até 1740. Sobre o comércio de diamantes baseado em Goa, ver George Winius, "Jewel trading in India in the sixteenth and seventeenth centuries" *Indica*, vo1. 25, nº. 1. Setembro de 1988, pp. 14-34.
[523] HAG: *MR*, 69 e 70, fl. 378; 76, fl. 151; AHU: *Baía*, nº. 19737 c.a.

não registrados, foi salva por funcionários[524]. Da mesma forma, o *N. S. da Vitória*, que afundou perto da Bahia em 1748, levava diamantes que não tinham registro[525]. Esse mal era objeto de incessante guerra por parte dos funcionários.

O problema era em parte sistêmico. Embora as repartições administrativas contassem com numerosos funcionários, o pagamento que recebiam era parco. Em Goa, cada alfândega tinha nada menos do que trinta homens, inclusive um administrador, um coletor de impostos, um escrivão, um auxiliar de escrivão, um superintendente, um carregador, um vigia dos armazéns e mais de doze guardas. O administrador recebia 600 *xerafins* e o sentinela apenas 92 por ano[526]. Vencer a tentação de buscar meios compensatórios que proporcionassem melhor qualidade de vida deve ter sido uma dura tarefa para os titulares desses cargos. A opção mais fácil era sucumbir às tentações.

As taxas exorbitantes dos direitos cobrados sobre as mercadorias eram também responsáveis pelo comércio ilegal. Os impostos de entrada, saída e transbordo em Goa e Lisboa, além do frete e outras despesas, multiplicavam o custo dos produtos. O comércio clandestino, que assumia proporções alarmantes na Bahia, era em parte uma forma de escapar a essa carga fiscal excessiva. Os colonos locais se beneficiavam tanto quanto os funcionários. Diz-se que a compra e venda ilegal de mercadorias ocorria em botequins dos arredores, dos quais existiam duzentos somente na Bahia[527]. O complexo labirinto de ruas e praças desordenadas da Bahia era o palco de um comércio febril de bens contrabandeados. Funcionários da *Casa da India* se queixaram em 1725 de que os têxteis desembarcados em Lisboa eram o que não conseguiam ser vendidos na Bahia[528]. A afirmação não é totalmente destituída de veracidade.

A facilidade de escala sustentava a ambição insaciável por riqueza fácil ao abrir caminho para pequenos abusos. Os navios que fundeavam após o ocaso do sol encontravam na escuridão a oportunidade para transações furtivas antes da inspeção dos navios na manhã seguinte[529]. Os barcos permaneciam ao largo e enviavam o contrabando para a terra em pequenos botes ou às vezes abortavam propositalmente a viagem[530]. Outra tentação difícil de resistir era a busca de mercadorias recuperadas de navios em dificuldades, fosse por princípio de incêndio, naufrágio,

[524] Afzal Ahmad, "Portuguese Trade in 17th century (1600-1663)", p. 136.
[525] AHU: *Baía*, cx. 102, doc. 13, dat. 8/7/1748; *DUP*, IV, p. 206.
[526] HAG: *MR*, 192-B, fls. 624-624v.
[527] Lockhart and Schwartz, *Early Latin America*, p. 232; Lapa, op.cit., pp. 238- 240.
[528] *DUP*, IV, p.57; C.R. Boxer, op. cit., II, p.54.
[529] AHU: *Baía*, nº. 10331 c.a.
[530] AHU: *Baía*, nºs. 8457, 22644 c.a.

tempestade ou ataque de inimigos. As falsificações e manipulação eram comuns quando a carga passava do navio para o armazém ou a alfândega, assim como nos leilões de cargas danificadas. O *N. S. do Populo* (1665), o *S. Pedro Gonçalves e S. Caetano* (1708)[531], o *N. S. do Rosário e S. André*, que pegou fogo na Bahia em 9 de maio de 1737, e o *S. Antonio e Justiça* (1757)[532], estavam entre muitos navios que regressavam à metrópole e ancoravam na Bahia com a carga em estado lastimável. Os carregamentos enviados a comerciantes privados encontravam destino conveniente. Segundo se alegou, mercadorias trazidas pelo conde de Ega e sua mulher a bordo do *N. S. das Brotas* foram fraudulentamente desviadas na Bahia em 1766[533].

Funcionários que haviam comprado seus cargos descobriram nos registros da alfândega e outros lugares formas fáceis para enriquecimento, ao aprovar tais transações[534]. Ano após ano reclamações vindas de Lisboa denunciavam desaparecimentos de mercadorias no porto da Bahia, facilitados pela grande desordem nos registros lavrados em Goa[535]. A ordem de 19 de novembro de 1737 permitiu a venda na Bahia somente de mercadorias registradas como francas em Goa[536]. Em 1800, foram descobertas mercadorias de contrabando no navio *Comerciante*, vindo da Índia[537]. Em 1799, o Guarda-Mor da Bahia, Francisco Manuel Henriques, lamentou a indolência com que seus antecessores agiam à chegada de navios ao porto. Acentuando o contraste, afirmou haver detectado despachos de contrabando no valor de 680#898 réis[538].

A venda de mercadorias sob o pretexto de pagamento de despesas de reparos e manutenção indica a cumplicidade entre oficiais de bordo e autoridades do porto[539]. Em uma palavra, os próprios encarregados de fazer respeitar as leis eram cúmplices em transações desonestas. Em 1711[540], vigias de serviço em barcos da rota da Índia foram demitidos por não haverem impedido o desvio fraudulento de mercadorias, segundo a ordem real de 7 de fevereiro daquele ano[541].

---

[531] AHU: *Baía*, cx. 6, doc. 10, dat. 11/2/1710.

[532] AHU: *Baía*, nºs. 2074; 2492-2494 c.a. O *N. S. do Rosário e St. Andre* fundeou na Baía às 10 horas da noite de 9/5/1737. No dia seguinte verificou-se um incêndio quando o navio estava sendo inspecionado. Em breve o fogo tomou todo o barco; mais de setenta homens morreram e grande parte da carga se queimou.

[533] AHU: *Baía*, nºs. 7415-7420 c.a.

[534] AHU: *Baía*, nºs. 20695-20697 c.a. Para detalhes da venda de cargos em 1761, ver AHU: *Baía*, nºs. 6173-6202 c.a. O posto de *Guarda-mor* da Alfândega da Baía foi vendido a Luis Coelho Ferreira por 16,000 *cruzados* naquele ano. Essa prática prevalecia em toda a Europa.

[535] AHU: *Baía*, cx. 64, doc. 49, dat. 1713/1738; cx. 91, doc. 21 , dat. 17/1/1746; cx. 94, doc. 34, dat. 29/10/1746; cx. 99, doc. 24; nºs. 7596, 7597, 11717, 19736 c.a.; BAL: cod. 51-VIII-20, nº. 72, fl. 84; *HAG:MR*, 49, fl. 185; *OR*, 2376; *DUP*, IV, 52, 80-81, 86-87, 102, 175.

[536] AHU: *Baía;* cx.62, doc. 21.

[537] AHU: *Baía*, nº. 20695 c.a.

[538] AHU: *Baía*, nº. 20697 c.a.

[539] AHU: *Baía*, nº. 19738 c.a.

[540] AHU: *Baía*, cx. 7, doc. 2; *DUP*, IV, pp. 37-38; Lapa, op. cit., p. 233, para ordens reais do século XVII com o mesmo objetivo.

[541] AHU: *Baía*, nº. 19738 c.a.

A indulgência dos encarregados da vigilância contra o comércio ilícito era generalizada. Foi determinada uma investigação sobre roubos no carregamento do *S. Pedro da Ribeira* (1682). O inquérito revelou o envolvimento do guarda que estava de serviço, Manuel Pereira, e um civil, Manuel Ventura, ambos baianos[542]. Foi também investigada a denúncia de desvio fraudulento de mercadorias a bordo do *S. Francisco de Borja* (1692*), N. S. das Brotas* (1766) e *Rainha de Portugal* (1781)[543]. Em 1785 verificou-se o envolvimento do comandante do *N. S. da Conceição* em transações ilícitas na Bahia[544]. Em 1742, a *Casa da India* expressou desagrado porque a alfândega do Rio de Janeiro deixou de reportar a atracação do navio *S. Pedro e S. João*, vindo de Macau, e exigiu o pagamento de uma importância de 1363#762 réis em mercadorias retiradas naquele porto[545]. Em 1711, foi informado o roubo de bens de um navio da rota da Índia[546]. A dedicação desinteressada ao serviço da Coroa sem dúvida era escassa no império português[547].

Práticas semelhantes eram também comuns em Goa. Uma queixa frequentemente repetida era a diferença entre as quantidades registradas e as que efetivamente entravam na Casa da India[548]. O caso de Frei Joseph Pereira, S. J., cuja mercadoria chegou a Lisboa pelo *N. S. da Aparecida* em 1723 sem ter sido registrado em Goa[549], mostra que funcionários negligentes permitiam sem preocupação o embarque de mercadorias causando grandes perdas ao tesouro real por conta de fretes e impostos não cobrados sobre despachos sem autorização. Em 1731, afirmou-se que por esse motivo a Casa da India sofria perdas à razão de um terço de seus rendimentos líquidos. Ambrósio Alves Pereira, tesoureiro geral da Bahia, disse haver coletado 1.237#989 réis devidos por mercadorias não declaradas confiscadas nas "naus da Índia", por ele levadas a leilão por volta de 1730[550].

A natureza extensa do porto da Bahia, que era centro de comércio em larga escala tanto oceânico quanto regional, capaz de acolher inúmeros navios, ocultava contrabandistas e fraudadores. William Dampier, que visitou a Bahia em 1699, considerou-a "lugar de grande comércio",

[542] AHU: *Baía*, nº. 3157 c.a.

[543] HAG: *MR*, 58, fls. 49, 322-322v; AHU: *Baía*, nºs. 7597, 11065-11066 c.a. Garcia de Melo foi suspenso sob alegação de corrupção em 1610 do cargo de *Vedor da Fazenda* de Cochin, ao ser verificada uma discrepância de mais de 1.530 quintais na carga anual de pimenta despachada para Lisboa. A.R. Disney, *Twilight of the Pepper Empire*, p. 89.

[544] AHU: *Baía*, nºs. 11769, 11776 c.a.

[545] *DUP*, *IV*, p. 153.

[546] AHU: *Baía*, nº. 8457 c.a.

[547] Sobre fraudes no exercício do cargo, ver AHU: *Baía*, nº. 8124 c.a.

[548] HAG: *OR*, 1532, fl. 384; *DUP*, IV, pp. 57, 61, 81, 102, 176. Essas reclamações se referem a anos diferentes.

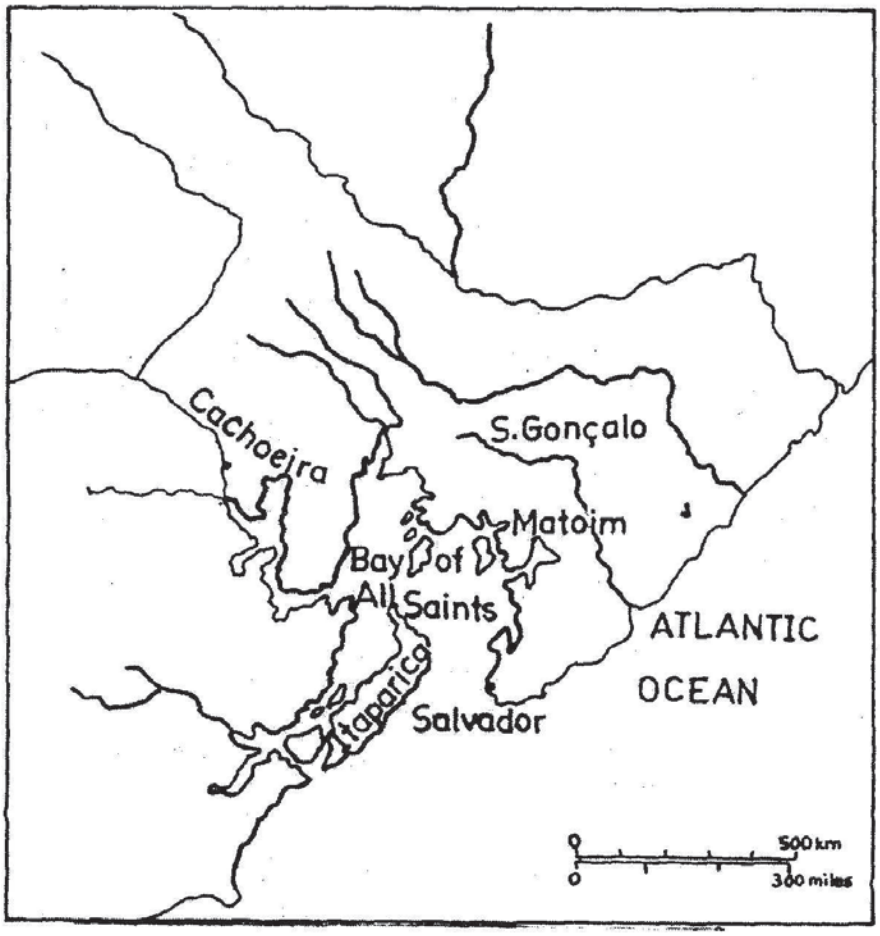
[549] *DUP*, IV p. 57.

[550] *DUP*, IV, pp. 85-86. Em suma, S. Francisco Xavier tinha razão ao escrever que império significa apenas "conjugar o verbo roubar em todos os modos e tempos", Scammell, *The First Imperial Age*, p. 92.

com trinta e dois barcos europeus, dois de Angola e ampla navegação costeira[551]. Um século mais tarde, em 1799, um total de 305 navios entrou na Bahia. Em 1803, 305 barcos entraram e 269 saíram desse porto[552]. As ruas da Bahia eram inundadas de mercadorias de contrabando, principalmente tecidos indianos. Pela ordem de 21 de abril de 1751, somente foi permitida a venda de bens oriundos do reino[553]. Funcionários foram encarregados de vistoriar os navios da rota da Índia a fim de impedir o desembarque de mercadorias[554]. Não era possível fazer obedecer de maneira eficaz às leis destinadas a erradicar o contrabando e o tráfico ilícito, nem mesmo na capital. A provisão de 7 de fevereiro de 1711 ordenou a colocação de guardas a bordos dos navios da rota da Índia[555]. Após uma representação feita pelo vice-rei conde de Sandomil sobre roubos em grande escala de mercadorias indianas trazidas por navios, o rei permitiu a venda de tais produtos na Bahia por meio de uma resolução de 17 de março de 1734, mediante pagamento de direitos no valor de 10%[556]. Em 1751, até mesmo os navios de guerra estavam sujeitos a inspeção na Bahia[557]. Em 1761, a escala na Bahia de barcos que se dirigiam a Lisboa foi desestimulada. Em 1801, utilizou-se força militar para verificar transações ilícitas[558].

[551] C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire*, p. 155.
[552] AHU: *Baía*, nºs. 20522, 20523, 25771 c.a.
[553] AHU: *Baía*, nº. 10981 c.a.
[554] AHU: *Baía*, cx. 179, doc. 17, dat. 10/4/1779.
[555] AHU: *Baía*, nºs. 19736, 19738 c.a.; *DUP*, IV, pp. 44-45.
[556] AHU: *Baía*, nº. 19736 c.a; HAG: *MR*, 103 , fl. 130.
[557] AHU: *Baía*, nº. 19740 c.a.
[558] AHU: *Baía*, nºs. 22683-22687 c.a.

THE BAY OF ALL SAINTS



Os navios da rota da Índia em viagem de retorno desviavam parte do carregamento de têxteis para Angola, de onde eram contrabandeados para o Brasil em embarcações menores. As peças de algodão grosseiro vindas da Índia, popularmente chamadas "fazenda de negro" tinham grande procura em Angola. O Brasil comprava esses tecidos e os usava para adquirir escravos na África. Os navios da rota da Índia descarregavam parte dos tecidos ao escalar em Angola para receber provisões. Uma ordem de 19 de junho de 1772 proibiu essa prática. Os regulamentos alfandegários de 1774 não deram muito resultado[559]. Em 1776, Manuel

[559] AHU: *India*, cod. 1196.

Teixeira de Souza, comandante da corveta *N. S. da Aparecida, S. José e Almas*, transportou quinze fardos de têxteis indianos e um pequeno barril de cravos de Luanda para a Bahia[560]. Nesse caso, também a rede oficial de comércio podia ser também sutilmente utilizada para transações ilegais.

Moçambique desempenhou também papel de intermediária no comércio de contrabando Goa-Brasil. Entre os esforços para conter essas atividades estava a busca de mercadorias de contrabando em navios na Bahia[561]. No entanto, as buscas se transformavam em meros arremedos. Fazia-se vista grossa quanto às ordens de proibição a fim de manter vivo o lucrativo comércio invisível. Em 1811, reportou-se que navios portugueses vindos do Rio atracaram no porto de Bombaim. Uma carta de 19 de outubro de 1811 levantou objeções ao nexo entre Damão, Bombaim e Rio, que desconhecia Goa completamente e prejudicava os interesses da Fazenda Real[562].

O comércio invisível afetava negativamente os interesses do reino mediante o não pagamento ou evasão de frete e impostos no embarque e desembarque. Além disso, ao desviar mercadorias que teriam resultado em lucro para a Coroa, a navegação se tornava mais dispendiosa. Por sua vez, afetava o *Estado da India*, para cuja preservação era preciso despender grande parte das receitas reais[563].

Em suma, a Bahia não foi usada como etapa intermediária até 1650, quando a *Carreira* mais poderia ter se beneficiado de suas instalações. Quando a escala foi permitida, o poder naval português já se encontrava em declínio e o comércio de Portugal no oriente perdera a antiga opulência. O bizarro comércio invisível revelava a porosidade do porto da Bahia. O processo de ocaso do poder lusitano foi acelerado pelo abuso da escala. A incapacidade da Coroa de coibir com eficácia essas práticas fortaleceu os contrabandistas e traficantes a tal ponto que a restauração da escala em 1765 não conseguiu revigorar o comércio legítimo. No processo, o domínio de Portugal sobre o Brasil se debilitou gradativamente, embora as relações intracoloniais Goa-Bahia ficassem reforçadas.

Segundo Boxer, a *Carreira da India* passou por dificuldades durante 1647-50, recuperou-se durante 1651-57 e novamente teve problemas em 1658-64, com modesta recuperação depois dessa data[564]. Vimos de que forma foi revitalizada por meio das instalações de reparos e hibernação proporcionadas pelo porto da Bahia. Os homens exaustos a bordo dos

[560] AHU: *Baía*, nºs. 7886-7889 c.a.
[561] AHU: *Baía*, nº. 9085 c.a.
[562] HAG: *MR*, 192-B, fls. 625-626.
[563] HAG: *OR*, 1508, fl. 120.
[564] C. R. Boxer, *Portuguese India in the mid-seventeenth century*, p. 26.

navios se recuperavam e embarcavam provisões para seguir viagem. Os navios que retornavam de Goa parcialmente carregados embarcavam mercadorias na Bahia, o que injetou novo vigor à navegação entre Goa e Lisboa no século XVIII. A perda do comércio de especiarias foi em parte compensada pelos carregamentos de tabaco, algodão e outros produtos da Bahia para Lisboa. Navios construídos na Bahia também ajudaram a fortalecer a *Carreira*. Neste ensaio fica evidente que Goa periférica cada vez mais se tornou dependente da Bahia, que gozava de uma posição quase central no mundo colonial português. Os esforços crescentes, porém inúteis, da metrópole para restringir, senão erradicar, os elos invisíveis de comércio entre Goa e a Bahia durante o período da permissão oficial de escala (aproximadamente entre 1695 e 1765) refletem a intensidade dessas atividades. Tais benefícios culminaram no florescente comércio privado do último quartel do século XVIII e início do XIX, conforme tratado nos capítulos seguintes.

Capítulo 5

O comércio legítimo

O comércio e o intercâmbio formavam a essência do império português, no qual o dever das colônias era servir exclusivamente à metrópole. No século XVI, a organização comercial tinha centro em Lisboa. A metrópole empunhava as rédeas tanto do governo quanto do intercâmbio. O rei gozava do monopólio comercial. Finalmente, enquanto os tentáculos do império se espalhavam pela vastidão do mundo, tornou-se impossível para Portugal exercer controle efetivo sobre o império fragmentado. Compelida pelas circunstâncias, Lisboa foi obrigada a partilhar com outros os frutos do comércio. Uma vez iniciada a partilha, já não era possível voltar atrás. Em pouco tempo os comerciantes privados emergiram vitoriosos e o comércio oficial reduziu-se consideravelmente. A Coroa permaneceu em grande parte restrita ao controle remoto do comércio mediante a coleta de impostos e fretes.

As características cambiantes do comércio no interior do império revelam dois fatores: primeiro, mercadores privados entraram na arena que anteriormente era monopólio da Coroa. Segundo, isso refletia claramente o declínio da centralização em Lisboa e a interação intracolonial que crescia gradualmente. A mudança das políticas mercantilistas do império lusitano decorreu de muitas forças e fatores. Este capítulo procura localizar as linhas da participação privada no comércio e focalizar seu impacto sobre as relações periféricas entre Goa e a Bahia, mostrando que a Coroa foi pressionada para conceder sanção oficial a ligações intraperiféricas desde o século XVII.

O intercâmbio com a Bahia baseado em Goa apresentava muitas facetas. Havia dois tipos de comércio oficial: a ligação triangular Goa-Lisboa-Bahia e o comércio direto Goa-Bahia. Ambos estavam em grande parte diretamente ligados ao fumo baiano. Neste capítulo, comenta-se o comércio direto e indireto de ouro em barras, medicamentos e outros artigos. O comércio oficial relacionado com o tabaco é tratado nos dois capítulos seguintes.

O segundo aspecto é o intercâmbio privado. Este pode ser categorizado em dois tipos: o legítimo e o invisível, ou sub-reptício. O comércio de contrabando já foi tratado no capítulo anterior no contexto da escala na Bahia de navios da rota da Índia. O presente capítulo procura examinar as seguintes dimensões do comércio legítimo: por um lado, ele subentendia o privilégio de transportar mercadorias francas livres de impostos, enquanto o espaço nas cabines permitia aos oficiais e à tripulação vender esses artigos na Bahia. Também implicava em considerações que levavam à formação de uma empresa comercial com capital privado. Incluía as mercadorias despachadas por comerciantes individuais em navios da *Carreira da India*, que podiam ser vendidas na Bahia por causa da facilidade de escala. Finalmente, compreendia também o comércio oficialmente autorizado ao Brasil por navios particulares.

O comércio privado legítimo foi reconhecido por um "Regimento" de 1515, que permitiu a funcionários transportar bens livres de impostos na viagem de regresso. A venda de mercadoria franca na Bahia foi sancionada pela Coroa em 1672, após o término do monopólio sobre o comércio e o intercâmbio, dando liberdade a todos os portugueses habitantes do império para comerciar com têxteis, especiarias e escravos. Isso facilitou a entrada de mercadores privados na arena, que era estritamente monopólio real[565]. Foi concedido aos comerciantes privados acesso aos lucros do comércio, até então monopolizado pelo rei. Vinte anos depois, em 1692, veio a permissão para usar a Bahia como escala intermediária por navios da rota da Índia em viagem de regresso. Isso estimulou a venda de mercadoria franca e outros artigos na cidade capital do império na América. O século XVIII conheceu um surto de medidas de liberalização adotadas por Lisboa, com o objetivo de reduzir os impostos pagáveis em vários portos. Os comerciantes privados foram os beneficiários de todas essas medidas, como se explica a seguir.

[565] HAG: *MR*, 37, fls. 194-194v.

Introdução do capital privado

Em 1691, foi feita uma tentativa oficial de iniciar a introdução de capital privado no comércio marítimo mediante o abandono do plano de estabelecer a Companhia das Índias, estratégia já adotada pelos ingleses e holandeses. O objetivo era preservar o *Estado da India* contendo o rápido declínio do comércio por estrangeiros e a abjeta pobreza dos súditos, assim como o decréscimo das receitas do governo. A renda das alfândegas era parca e a Coroa tinha grande dificuldade em aprestar navios para a viagem anual, a qual em geral trazia pouco lucro. Portanto, todos os vassalos do império foram convidados a contribuir para a empresa. Os baianos abastados não pareceram convencidos pelos argumentos reais, pois ofereceram a magra quantia de 9.950,000 réis, alegando estar esmagados pelo fisco. Pedro Reis Aranha foi o único baiano a contribuir com mil cruzados[566]. Embora o Brasil como um todo estivesse em recessão, a falta de entusiasmo em participar do empreendimento foi também responsável pela fraca reação dos capitalistas brasileiros.

Não obstante, as circunstâncias eram favoráveis a uma iniciativa de parte dos comerciantes privados do Brasil em prol do intercâmbio com a Índia. Na esteira da descoberta de ouro em Minas Gerais, alguns desses comerciantes haviam acumulado riqueza. Estavam altamente interessados em estabelecer comércio direto com Moçambique e a Índia portuguesa. Sentiam-se estimulados pela crescente aceitação do tabaco brasileiro no oriente, aliada à sólida posição financeira de que gozavam. Afirmava-se que o comércio direto enriqueceria os habitantes da colônia, realçaria a opulência dos assentamentos e melhoraria a situação fiscal da Coroa[567].

Em 1699, surgiu a proposta de que, a cada ano, três barcos zarpassem da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro para Moçambique, Goa e outros portos do oriente. Segundo, a Índia poderia receber do Brasil, em vez de Portugal, auxílio militar em forma de soldados. Terceiro, os navios do Brasil poderiam levar à Índia açúcar, tabaco e pau-brasil. Finalmente, esses navios transportariam a carga que desejassem na viagem de retorno[568]. A Coroa solicitou opiniões da *Casa da India* em Lisboa, da Junta do Tabaco e do governo de Goa.

As reações à proposta variaram. A *Casa da India* se mostrou cética quanto ao êxito de cada uma das quatro recomendações. O principal argumento daquela instituição foi que aquilo prejudicaria as receitas

[566] BAL: cod. 54-XIII-16, nº. 163; 51-V-42, fls. 7v-8v; AHU: *Rio de Janeiro*, nºs. 1804-1806 c.a.
[567] HAG: *MR*, 63, fls. 428-429.
[568] HAG: *MR*, 57, fl. 5 ; 64, fls. 160, 166v; 65, fl .347v; B.S. Shastry, "Goa and Brazil: Economic Ties, 1700-1750", PP, op.cit., pp.87-93

da Coroa e traria empecilhos ao comércio[569]. A opinião de Goa foi também fortemente negativa, alegando que não seria possível vender em Moçambique o conteúdo de três navios carregados de mercadorias como açúcar, tabaco, vinho, carnes e coisas semelhantes. Temia-se que não houvesse em Moçambique mercado nem sequer para um único navio. A experiência anterior foi mencionada em reforço do argumento. Durante o governo do conde do Lavradio, um navio do Rio de Janeiro tinha aportado em Moçambique. Foi incapaz de vender a carga e sofreu grandes perdas. Os receios foram maiores porque o ouro trazido de Moçambique tinha perdido entre 25% e 30% do valor devido à queda dos preços do metal na Europa. Essa situação se repetiu durante o vice-reinado do conde de Alvor, quando um navio procedente da Bahia sofreu prejuízos semelhantes[570]. O ponto principal era que caso fosse iniciado o comércio entre o Brasil e Moçambique, o marfim e o ouro necessários para serem trocados por mercadorias indianas seria desviado[571].

Na argumentação contrária, a iniciativa esperava beneficiar a Índia, isto é, dava-se ênfase à liberalização do comércio de Portugal e suas colônias com a Índia. A questão de participação de comerciantes privados no comércio, por intermédio da *Carreira*, era vista positivamente. Sugeria-se que navios brasileiros obtivessem permissão para atracar em portos portugueses e não portugueses, como Mecca, Surat, Goa, Bengala e China. Pagariam os direitos em Goa ou em Portugal. Na viagem de volta trariam tecidos finos e salitre de Bengala e Surat. O vice-rei da Índia, Antônio Luís Gonsalves da Câmara Coutinho, propôs que todos os navios brasileiros que singrassem águas indianas transportassem pelo menos duzentos soldados e vinte e cinco peças de artilharia com objetivos defensivos e ofensivos. Esperava-se que esse plano beneficiasse tanto o povo quanto o Estado[572]. Pode-se inferir desses argumentos que o governo de Goa pretendia primordialmente proteger seus próprios interesses. No fim das contas, os adversários do projeto levaram vantagem sobre os defensores e o comércio do Brasil com Moçambique não foi permitido. Em 1702, dois navios chegaram da Bahia com auxílio militar. Um deveria prosseguir para Mombaça e o outro para Goa[573].

[569] HAG: *MR*, 64, fls. 166-167v; P.S.S. Pissurlencar, "A presença do Brasil no Arquivo Histórico de Goa", *Atas III*, *Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros*, 1960, pp. 354-355; ver também HAG: *MR*, 63, fls. 449-451 para uma opinião diferente.

[570] HAG: *MR*, 63, fls. 420-420v, 439v.

[571] HAG: *MR*, 63, fls. 418-419.

[572] HAG: *MR*, 63, fls. 420-422, 449-450.

[573] HAG: *MR*, 65, fls. 197, 222, 234; 66, fl. 162; Pissurlencar, ACE, V, p. 142; Lapa, op.cit., p. 268, refere-se à concessão de licença a comerciantes para enviar três navios a Goa em 1702.

A abertura do comércio com o Brasil foi o ponto focal do debate em vários níveis. Revelava a importância que o Brasil adquirira nos cálculos da metrópole. As discussões sobre a decadência do comércio, principal meio de subsistência do Estado, tornaram-se frequentes no início do século XVII. Em 1733, comentava-se que o intercâmbio do Estado com o reino, com Moçambique, com a Pérsia e com a China não era ativo. Por isso, propôs-se abrir o comércio entre Goa e os portos da América, permitindo o envio de mercadorias à Bahia, onde poderiam pagar 10% dos direitos, sendo o restante pago em Lisboa. As mesmas transações de outros portos com a Bahia seriam proibidas. Esperava-se que a estratégia reduzisse o comércio clandestino com a Bahia e resultasse em maiores receitas para os cofres reais em forma de direitos alfandegários. A proposta foi adotada pouco depois.

As deliberações sobre a extensão do comércio da Europa e América com a África e a Índia prosseguiram até o segundo quartel do século XVIII. Feliciano Velho Oldemburg sugeriu a criação de três companhias para importação de vinhos a Pernambuco, Pará e Maranhão. Em troca da isenção de direitos para os respectivos navios, ele se dispunha a enviar homens para defender e apoiar a colônia de Goa. A proposta foi apresentada ao ministro liberal marquês de Pombal[574]. Embora o plano não fosse aceito, por envolver comércio livre de direitos, a empresa de Oldemburg recebeu permissão para comerciar com a Índia durante dez anos.

Liberdades e agasalhados

O comércio privado legítimo, corolário do intercâmbio oficial, foi reconhecido pelo "Regimento das caixas de liberdades" de 1515, permitindo a oficiais e marinheiros transportar especiarias ou têxteis isentos de direitos na viagem de regresso. O volume e valor dessas mercadorias dependiam da posição hierárquica[575]. Os baús francos tinham dimensões determinadas e eram oferecidos como pagamento de manutenção segundo uma escala gradual[576]. Os espaços no convés e

[574] HAG: *MR*, 101-B, fls. 968-969; 103-A, fl. 130; 177-B, fls. 432-452v, 479-498; J. Lucio de Azevedo, *O Marquês de Pombal e sua época*, 2ª. edição, p. 94.

[575] C. R. Boxer, "The Carreira da India, 1650-1750", *The Mariners's Mirror*, vol. 46, pp. 35-544; HAG: *MR*, 49, fl. 185.

[576] Sobre detalhes das provisões permitidas em 1652, ver HAG: *MR*, 22-A, fls.201-202v. Em virtude dessa ordem o principal comandante, por exemplo, podia transportar quinze caixas no valor de três mil réis, uma dúzia de escravos, cem quintais de cera para lacre, trinta de cânfora e trezentos de pau-rosa, entre outros artigos; os demais capitães podiam cada qual levar seis caixas no valor de 250,000 mil réis; cada escrivão dois escravos, duas caixas no valor de 200,000 mil réis cada e doze fardos de canela, cada qual de um quintal. A concessão permitida a cada um dos oficiais a bordo foi definida por meio de uma revisão em 1649.

nas cabines acima do porão oferecidos aos oficiais por disponibilizarem semelhante facilidade eram chamados *agasalhados*. A quantidade e valor das mercadorias francas estavam sujeitos a revisões periódicas. Pelo alvará de 13 de fevereiro de 1672, as mercadorias levadas nos baús francos ou nas cabines, devidamente registrados em Goa, podiam ser vendidas no Brasil ou em outros lugares. Essa concessão gerou uma florescente operação intracolonial legítima e de contrabando, apesar do fato de que tais atividades já prevaleciam há tempos em forma clandestina[577].

O reconhecimento desses privilégios foi uma ação tática que objetivava reduzir os pagamentos feitos aos servidores da Coroa. Esta não desejava, ou não podia, efetuar pagamentos adequados. Dessa forma, os desembolsos em forma de salários poderiam ser reduzidos. Tal prática não era incomum em outras potências imperiais. A Companhia das Índias Ocidentais, inglesa, também suplementava os magros salários de seus servidores mediante a permissão de comércio privado, finalmente abolido em 1773. Em segundo lugar, acreditava-se que a defesa dos navios em alto-mar seria mais eficaz transformando os oficiais em sócios no comércio. Como observou com exatidão Boxer, sabia-se que as tripulações conspiravam com piratas e se rendiam quando eram simplesmente agentes ou transportadores por conta de terceiros. Os privilégios também tinham o objetivo de atrair marinheiros para servir na *Carreira*. Os baús francos, completa ou parcialmente livres de direitos, eram iscas para contrabalançar o ressentimento de marujos que demonstravam compreensível relutância em trabalhar para a *Carreira da India* e preferência pela *Carreira do Brasil*.

As percepções da Coroa estavam longe de ser realistas. Por um lado, a liberdade para vender mercadorias francas em portos brasileiros tinha sido autorizada na esteira de uma série de ordens que proibiam a escala ou permanência naqueles portos de navios da rota da Índia em viagem de regresso. As cartas reais de 18 de março de 1665, 17 de junho de 1667, 29 de março de 1670 e 18 de dezembro de 1670 haviam ou desautorizado a escala de navios da rota da Índia na Bahia ou proibido a venda de mercadorias a bordo desses navios quando as circunstâncias os obrigassem a tocar no Brasil[578]. A compra de tais artigos era também passível de punição, segundo a ordem de 4 de março de 1671[579]. Apesar dessas restrições, a nova concessão feita em 2 de março de 1672, que autorizava os navios da rota da Índia em viagem de regresso a aportar na Bahia em caso de urgente necessidade,

[577] P. Sequeira Antony, "Liberty Goods and Private Trade ...", Charles Borges, Oscar Pereira e Hannes Stubbe, orgs., *Goa and Portugal*, *History and Development*, pp. 23-24.

[578] C.R. Boxer, "The principal ports of call in the *Carreira da India* (16th to 18th centuries)", Boxer, *From Lisbon to Goa* 1500-1750, *passim*.

[579] Virginia Rau, op.cit; pp. 202-203.

assim como a venda de mercadorias francas, mostra que a Coroa cedera à constante pressão dos advogados da escala. Em 1672, os navios maiores da rota da Índia foram autorizados a escalar na Bahia. Na verdade, essa permissão representava o reconhecimento formal, ainda que relutante, de uma prática há muito existente. Comerciantes e indivíduos não tardaram em explorar essas oportunidades em proveito próprio. Observou-se também que as mercadorias francas eram embarcadas nos navios antes que as pertencentes a Sua Majestade fossem levadas para bordo[580]. Investigações revelaram que funcionários e comerciantes compartilhavam os lucros da concessão de mercadorias francas: os primeiros recebiam em dinheiro o valor das caixas nas quais os comerciantes despachavam suas próprias mercadorias[581]. Os benefícios que a Coroa pretendia obter com a concessão de baús francos se transformavam em oportunidades vantajosas para indivíduos.

Ao atracar na Bahia, os navios da *Carreira* tratavam de vender suas mercadorias por quaisquer meios. Funcionários da *Casa da India* lamentaram, em 1725, que os tecidos desembarcados em Lisboa eram os que não tinham podido encontrar compradores na Bahia[582]. Em 17 de março de 1734, a Coroa ordenou que os navios da rota da Índia em viagem de retorno poderiam vender mercadorias na Bahia mediante pagamento de 10% (dízimo) e garantia do pagamento do restante à *Casa da India* em Lisboa[583]. A carga não vendida podia ser remetida a Lisboa[584]. Esperava-se que essa disposição revivesse o comércio do *Estado da India* em decadência. Dali em diante a Bahia, empório comercial do Brasil, foi inundada de mercadorias indianas. Diversas variedades de peças provenientes da Índia, porcelana e chá da China e outros artigos encontravam fácil escoamento na Bahia. Não surpreendentemente, também apareciam escravos entre as mercadorias vendidas. Os números da tabela 5.1, relativos ao dízimo cobrado na Bahia, fornecem uma rápida visão do comércio privado que se desenrolava naquele porto.

Pelo decreto de 19 de novembro de 1737, a Coroa permitiu a venda na Bahia apenas das remessas registradas de mercadorias francas[585]. A ordem foi seguida por uma venda frenética de "liberdades", especialmente têxteis. Em 1742, 567 *corjas* de mercadorias francas foram vendidas na Bahia. Em 1759, o *S. Antônio e Justiça* vendeu mercadorias

[580] HAG: *MR*, 106, fls. 290-291 v.
[581] HAG: *MR*, 106, fl. 294.
[582] *DUP*, IV, p. 57; Boxer, op.cit., p. 54.
[583] HAG: *MR*, 103-A, fl. 130; AHU: *Baía*, nos. 19736, 19739, c.a.; Lapa, op.cit., II, pp. 257-258.
[584] AHU: *Baía*, nos. 1779-1781 c.a. Sobre a proposta de liberalização do comércio Macau-Goa-Lisboa-Brasil, ver HAG: *MR*, 103-A, fl. 126.
[585] AHU: *Baía*, cx. 62, doc. 21.

isentas de direitos, a maioria das quais pertencia ao conde de Ega. Em 1762, foram vendidas 243 trouxas, 415½ fardos e 84 caixas de mercadorias francas. Em 1763, três fardos de têxteis no valor de 12.873=2=30 *xerafins* encontraram comprador naquele porto. Em 1765, 69 *corjas* de tecido *cafre* foram comerciados à razão de 6.000 réis por *corja*; 193 peças de *zuarte* renderam 1.500 réis por peça. Em 1766, 87 *corjas*, 2 trouxas e 1.120 peças no valor de 2.795#050 réis foram vendidas. Entre 1763 e 1766 foi coletado um total de 120.663#469 réis pela venda de mercadorias indianas na Bahia, somente em termos de dízimos. Em 1796, 304 fardos e 11 trouxas de têxteis, no valor de 17.370#400 réis em mercadorias francas foram vendidos na Bahia.

Tabela 5.1 – Dízimos coletados na Bahia sobre mercadorias indianas, 1735-1796

Ano	Navio	Direitos em réis
1735	Sta. Teresa de Jesus	27#270
1736	N. S. Madre de Deus	7.452#464
1738	N. S. Madre de Deus	N. A.
1740	N. S. da Conceição	3.340#003
1742	N. S. da Vitória	166#921
1742	N. S. da Esperança	1.163#197
1744	S. Francisco Xavier	533#206
1744	N. S. da Conceição	80#170
1747	Coletado entre junho e setembro 1747	4.061#260
1748	N. S. do Monte Alegre	236#400
1751	N. S. das Necessidades e N. S. da Caridade	4.356#529
1754	N. S. do Monte Alegre	202#793
1757	S. Antonio e Justiça	561#728
1759	S. Antonio e Justiça	950#200
1760	S. José	14.000 cruzados
1762	S. Antonio e Justiça	157#844
1763	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	8.115#200
1764	N. S. da Conceição e S. Vicente Ferreira	189#788
1765	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	67#458
1766	N. S. das Brotas	279#505
1796	N. S. de Belem	1.737#040

Fontes: AHU: *Baía*, nos. 12, 21, 27, 31, 33, 5002, 5005, 5007, 5019, 5026, 5053, 5040, 7497, 7499, 7501, 7527,7710, 16600 c.a; cx.75, doc. 5, dat. 5/1/1741; cx.82, doc. 47, dat. 10/7/1743; cx. 88, doc. 57, dat. 10/5/1746; cx. 115, doc. 67 dat. 2/5/1751; cx. 165, doc. 83, dat. 28/9/1767; cx. 166 doc. 52, dat. 28/4/1768; cx. 210, doc. 35; AHU, cod. 682: *DUP*, IV, pp. 216, 246, 256, 280, 347-348.

Em seguida veio a permissão aos oficiais para embarcar carga na Bahia. As ordens reais de 13 de outubro de 1744 e 29 de dezembro de 1750 autorizaram os oficiais de navios da rota da Índia em viagem de regresso a carregar peles do Brasil no espaço de suas cabines. Essa concessão levou a resultados semelhantes aos decorrentes da permissão de "liberdades". Demonstrando escasso respeito aos interesses da Coroa, indivíduos embarcavam mercadorias por conta própria antes mesmo que os de propriedade da Coroa fossem levados para bordo[586].

Essas medidas representaram uma bonança para os comerciantes privados; dispondo da opção de vender mercadorias tanto na Bahia quanto em Lisboa, nunca se sentiram pressionados a desfazer-se de suas cargas. Ao contrário, elas levaram ao estabelecimento de um nexo entre os comerciantes e seus agentes em Goa, Bahia e Lisboa. Além disso, a venda de artigos na Bahia lhes permitiu investir recursos financeiros na compra de produtos brasileiros como açúcar e peles, para venda em Lisboa. Os registros de carga de navios da rota da Índia revelam a participação crescente de comerciantes privados na rota Goa-Bahia-Lisboa em comparação com a carga oficial.

A carga transportada pelo navio *S. Francisco Xavier e Todo o Bem* pode servir de exemplo. Por conta de Sua Majestade, o barco transportou 899 sacos de salitre, 2.506 de pimenta, uma caixa e 5 fardos de têxteis e 202 barris de *arrack*. Por outro lado, por conta de privados, havia 217 fardos e 16 caixas de têxteis, além de 110 barris de pimenta. A mercadoria franca pertencente ao vice-rei compreendia 444 fardos e 16 caixas de tecidos, 80 barris de pimenta, 45 pacotes de canela, 294 caixas, 26 jarros, 838 pacotes e 40 pacotes pequenos de porcelana, 32 barris de incenso, 13 barris de lacre e 26 *mutras* de diamantes[587]. Em 1774, os despachos de pimenta e têxteis da Coroa a bordo do *Princeza do Brazil* na viagem entre Goa e Lisboa tinham um valor de 38.948=0=1 *xerafins*. Por outro lado, as mesmas mercadorias em contas privadas valiam 107.764=2=21 *xerafins*[588]. A carga oficial em outros navios como esse frequentemente tinha valor insignificante, como revela a Tabela 5.2.

[586] AHU: *Baía*, nos. 4524-4530 c.a.
[587] AHU: *Baía*, nos. 2133-2134, 2210-2211 c.a.; Lapa, op.cit., pp. 284-285.
[588] AHU: *Baia*, no. 15680 c.a; cx. 197, doc.16, dat. 14/4/1775.

Têxteis

O espectro das mercadorias francas cobria uma ampla gama, que ia da pimenta, canela, peças de porcelana, diamantes e especiarias até o marfim. Esses artigos, no entanto, eram sobrepujados pelos têxteis, que tinham mercado imediato no Brasil e na África ocidental. Em 1764, o *N. S. da Conceição* e *S. Vicente Ferreira* foi carregado com mercadorias francas pertencentes a vários oficiais, inclusive o despenseiro e o carpinteiro. Consistiam em 155 trouxas, 8 caixas, 9 fardos, 3 caixotes, um baú e 25 outros volumes de têxteis, 9 caixas, 18 frasqueiras, 180 caixotes de porcelana e 11 escravos. Dos 1.135 volumes de mercadorias francas, 97 se destinavam à venda a Bahia, além de dois escravos. Frei Eusébio de Jesus Maria José, capelão da fragata, optou por vender na Bahia cinco das nove trouxas de tecidos que trazia à conta de "liberdades". Em 1763, têxteis no valor de 4.054=0=00 *xerafins* registrados à conta das "liberdades" do vice-rei conde de Ega foram colocados à venda na Bahia. Em 1764 foram vendidas mercadorias francas do mesmo vice-rei a bordo do *N. S. da Conceição e S. Vicente Ferreira*, contendo 725 peças de tecido. Embora o volume do intercâmbio possa não parecer impressionante, gerou comércio privado legítimo de mercadorias indianas na Bahia e deu alento ao comércio baseado em Goa[589]. O intercâmbio intracolonial de mercadorias francas pode ser medido por alguns detalhes fornecidos na Tabela 5.3.

Abertura para a liberalização: levantamento da carga tributária

A participação de funcionários no comércio legítimo na Bahia por meio da venda de mercadorias das "liberdades" foi um dos aspectos do nexo comercial. Simultaneamente, o envolvimento de comerciantes privados no intercâmbio marítimo asiático também recebeu detida atenção. O controle tanto do império oriental quanto do americano não era tarefa fácil para um pequeno país europeu como Portugal. Além disso, a perda do império oriental de especiarias, o lamentável estado da frota naval, a crise de mão de obra, os terríveis desastres que afetaram algumas das viagens da *Carreira* e uma série de outros fatores compeliram Portugal a buscar a liberalização do comércio.

O decreto de 9 de março de 1762 concedeu a todos os portugueses habitantes do reino, do Brasil e de qualquer das colônias, liberdade para comerciar todos os tipos de tecidos, pimenta, cravo, canela e medicamentos,

[589] P. Sequeira Antony, op.cit., pp. 26-27.

além de escravos. A ordem entrou em vigor a partir de março de 1763[590]. As cartas reais de 13 de fevereiro de 1674 e 1 de maio de 1779 praticamente repetiram o decreto anterior[591]. Essas medidas encerraram o monopólio de comércio da Coroa e facilitaram a participação de indivíduos no intercâmbio de mercadorias entre as colônias. No entanto, dada a organização estática do sistema comercial, Lisboa continuou a ser o centro da reexportação. Havia restrições ao comércio privado, com pesados impostos em Goa e Lisboa. Embora pudessem ser vendidas mercadorias na Bahia com o pagamento de 10% dos direitos, o restante tinha de ser pago em Portugal. No fim do século, foi tratado esse assunto e o comércio foi facilitado.

[590] HAG: *MR* 6-A, fl. 114; 37, fl. 194. P.S.S. Pissurlencar foi o primeiro a esclarecer a relação multifacetada entre Goa e o Brasil fornecendo provas documentais dos Arquivos de Goa. Sobre aspectos do intercâmbio e comércio, o artigo cobre as medidas de liberalização de 1672, a procura de tecidos indianos no Brasil e o comércio de tabaco em folhas, além da experiência com o anil. P. S. S. Pissurlencar, "a Presença do Brasil" op.cit., pp. 349-358.

[591] HAG: *MR*, 39, fls. 73-74; AHU: *Cod.* 232, fls. 170-177v.

Tabela 5.2 – Remessas oficiais *vs.* particulares, 1758-1794

Ano	Navio	Têxtil		Salitre		Temperos		Chá	Porcelana
		Oficial	Privado	Oficial	Privado	Oficial	Privado	Privado	Privado
1758	S. Joseph	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	2351vols	2160vols		38 cxs
1759	St. Antonio e Justiça	19vols	1668vols	N.A.	N.A.	219vols	2052vols		
1773	N. S. do Paraizo	55fdos	953vols	2728sac		112vols	827vols		
1777	N. S. da Conceição e Azia Feliz	16 bxs	501bndls	1233sac	331sac		350vols	3 cxs	35 cxs
1778	Neptuno	N.A.	858vols	N.A.	56sac		581vols		
1780	N. S. da Conceição e St. Antonio	N.A.	813vols	276vols	2074sac	539vols	29vols		6 cxs
1785	Conceição, Princeza do Brazil	80fdos		600sac			3239sac	37 cxs	
1794	Princeza do Brazil	636vols	1085vols	N.A.		339vols	591vols		

Fonte: AHU: *Baía*, cx. 176, doc. 7; cx. 197, doc. 16; *Baía*, nos. 3654-3655, 9349-9352, 11775, 15680 c.a; *Índia*, maço 95, no. 94; no296.

Tabela 5.3 – Mercadorias francas levadas de Goa para a Bahia, 1732-1796

Ano	Navio	Têxteis	Outras mercadorias
1732	Europa (prop. Vasco Lourenço Veloso)	Valor: 4.715#510 réis	
1740	N. S. da Vitória	109 txs, 567 *corjas*	Pimenta, porcelana, café, 121 escravos
1740	N. S. da Conceição	545 txs, 1855 *corjas*	Pimenta, porcelana, incenso, 143 escravos
1759	S. Antonio e Justiça	Valor: 5.295,817 *xerafins*	
1762	S. Antonio e Justiça	243 txs, 415½ fdos, 84 cxs, 2 baús, 3pcts	Porcelana 224 pct, incenso 9 brs.
1763	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	24 fardos	
1764	N. S. da Conceição e S. Vicente Ferreira	155 fdos, 8 cxs, 3 pcst, 1 baú, 23 brs	Porcelana 9 cxs, 18 frasqueiras, 180 pacotes
1766	N. S. das Brotas	170 trouxas	Chá, 1 caixa, porcelana, 51 escravos
1796	N. S. de Belem	304f ardos,11t rouxas valor: 18.417#900 réis	Lacre, 98 *paens*

Fontes: AHU: *Índia,* maço 105, 106; HAG: *OR*, 1506, 1508, 1509, 1511; *DUP*, IV, p. 347.

O comércio oficial sempre se ressentiu de falta de capital, o que resultou na abertura do intercâmbio marítimo a operadores privados. O comércio oficial recorreu a ajustes de curto prazo, priorizando ora um produto, ora outro, ou trocando as variedades de tecidos. Os comerciantes privados aproveitaram essas limitações do comércio oficial. Uma questão, porém, contribuiu para debilitar o comércio privado: a carga tributária. Os impostos cobrados dos operadores privados eram importante fonte de receita para o império, em vista das limitações do comércio oficial. Havia também a necessidade de aumentar a receita coletada por meio do incremento do volume de intercâmbio. Era imperioso remediar a situação.

O livre movimento e venda de têxteis indianos era prejudicado pelos elevados impostos em diferentes etapas da rede comercial. As tarifas cobradas por ocasião da entrada de tecidos em Goa e direitos adicionais

de 13½% na saída aumentavam o preço do produto. Além disso, Lisboa cobrava direitos de 30% sobre o preço registrado no embarque em Goa. Os tecidos vendidos no Brasil pagavam um imposto adicional de 10% (dízimo), ficando o restante para ser pago na Casa da India em Lisboa. Os têxteis reexportados de Portugal para outros países pagavam novos direitos, de 30% a 40%. Essa carga tributária debilitava especialmente o comércio de tecidos, que desempenhava importante papel na pauta de exportação. Por isso a questão exigia atenta consideração. A rejeição de confecções indianas por parte dos comerciantes da Bahia devido aos elevados preços em meados do século XVIII se tornara importante preocupação.

As circunstâncias impeliram Portugal a uma reviravolta em suas tradições mercantilistas. A Idade da Razão já havia raiado na Europa na segunda parte do século XVII. O *laissez-faire*, a livre empresa individual e a liberdade de comércio eram algumas das ideias que circulavam no continente. As reformas fiscais de Pitt, o Jovem (1759-1806), que negociara com a França a redução recíproca de tarifas em 1786, e os esforços do Parlamento britânico para administrar com eficiência as possessões da Companhia das Índias Orientais na Índia exerciam pressão sobre o império português. É preciso reconhecer, em última análise, o papel de três notáveis ministros portugueses: o Marquês de Pombal (1699-1782), Martinho de Melo e Castro (1716-1795) e D. Rodrigo de Souza Coutinho (1755-1812). Todos haviam presenciado os movimentos liberais na Europa e estavam decididos a usar sua experiência no exterior para implementar reformas semelhantes em seu próprio país a fim de acompanhar o ritmo do progresso econômico e intelectual daquelas nações. Todos eles concordavam com a ideia de que o Brasil era a pedra angular do império e que deveria ser desenvolvido para exclusivo benefício da metrópole[592]. Lisboa abriu de par em par as janelas aos ventos de mudança e acabou tendo as portas arrombadas.

O decreto real de 8 de janeiro de 1783 aboliu o dízimo sobre produtos exportados da Índia ao império via Lisboa. Os direitos sobre as peças *de negro* exportadas de Goa para consumo em Portugal pagariam 8½% em Goa e 14½ em Portugal. Todas as demais variedades pagariam 8½% em Goa e 29½% em Portugal, independentemente da qualidade, caso destinadas ao uso na metrópole; as destinadas à reexportação seriam taxadas em 34% em Lisboa. As exportações de Goa destinadas a

[592] HAG: *OR*, 1506, fl. 103; *MR*, 171-B, fls. 501-501c; Rudy Bauss, "Legacy of British Free Trade Policies. The End of Trade and Commerce between India and the Portuguese empire", *Calcutta Historical Journal*, Jan-Jun, 1982, pp. 81-115. Ver Apêndice 6.2 sobre o alto preço de têxteis indianos *vis-à-vis* o preço oferecido pelos comerciantes baianos. Sobre o papel dos ministros portugueses, ver Frédéric Mauro, "Portugal and Brazil...", *CHLA*, I, p. 471.

reexportação em Portugal pagariam menos 5% do que as exportações de fora de Goa. É evidente que a expansão do comércio baseado em Goa era a única motivação dessa estratégia[593].

O alvará surtiu efeitos práticos: o número de navios que entravam em Goa aumentou e a quantidade de comércio e direitos coletados sobre produtos dirigidos ao comércio marítimo também cresceu. Entre 2 de março de 1784 e 8 de março de 1785 os seguintes navios portugueses entraram no porto de Aguada, em Goa: *Santo Antonio e Polifemo, N. S. dos Prazeres, N. S. do Amparo, Santo Antonio Bom Sucesso, Princeza de Portugal, N. S. da Piedade, S. Tiago Maior, Santa Quitéria, Princeza do Holstein, Netuno Grande, N. S. da Gratidão, N. S. do Carmo, N. S. da Arribada, Santo Antonio e Almas* e duas corvetas[594]. Vinte navios mercantes portugueses e vinte e um ingleses aportaram em Goa em 1785[595]. Em 1783, 433.998=0=00 *xerafins* foram coletados à conta de direitos alfandegários sobre mercadorias trazidas por navios vindos de Lisboa para Goa. Os vinte e quatro navios que tocaram em Goa entre 1784 e 1788, constantes da lista abaixo, indicam claramente o intenso comércio somente em torno de Goa.

Tabela 5.4 – Chegada de navios a Goa, 1784-1788

Ano	Navios
1784	Jesus Maria José, Mercúrio, Navio de Viagem, S. José de Triunfo
1785	Princeza de Portugal, Princeza de Holstein, Conde de Atalaya, Navio de Viagem, N. S. dos Prazeres, N. S. da Piedade
1786	N. S. do Ó, Santíssimo Sacramento, N. S. da Coroa, Grande Condestavel
1787	Amavel Donzela, Lampadoza, Navio de Viagem, N. S. da Vida, Bomfim e Santa Maria, São Tiago
1788	Navio de Viagem do Mesquita, N. S. da Arrabida, Estrela da Azia, N. S. do Amparo, Navio de Viagem Conceição

Fonte: HAG: MR, 171-B, fls. 491-491 v.

O comércio de portos asiáticos para Lisboa também passou por transformações, embora ainda curvado ao peso dos impostos. Durante aqueles anos os tecidos malabares, mais baratos, foram menos procurados,

[593] HAG: *MR*, 164-A, fls. 152-154; 171-B, fls. 499-501v; *Provisões*, 8089, fls. 9-10; Lapa, op.cit., pp. 262-263 sobre o Alvará de 17/1/1783 e seus efeitos. Ver também P. Sequeira Antony, "Goa - Based Textile Trade 17501808", S. H. K. Mhamai, org:, *Goo: Trade and Commerce*, pp. 148-152.
[594] HAG: *MR*, 164-E, fl. 1335.
[595] HAG: *MR*, 195-C, fls. 1335-1335v.

pois a demanda dos têxteis de Coromandel aumentara. Os comerciantes descobriram a conveniência de obter variedades de peças de boa qualidade também no porto de Bengala. O abandono dos portos de Malabar foi compensado por um febril movimento de compras em Calcutá. Durante 1784-85, o *Lusitania*, o *Monte do Carmo*, o *Neptune*, o *Sacramento* e o *Maria e Belizario* aportaram em Calcutá[596]. Os números da tabela 5.5 mostram o surto de atividade comercial entre 1784 e 1788.

Percebia-se que os impostos excessivos ainda prejudicavam o comércio entre o oriente e o império português o oeste. Grandes quantidades de têxteis foram deixadas na Casa da India em Lisboa sem que os impostos fossem pagos. Os comerciantes privados tinham dificuldade em vender peças avulsas. Uma representação nesse sentido foi feita por um natural de Bassein, comerciante português de boa reputação baseado em Madras, o qual observou que os baixos impostos e a total ausência de perturbações em outros portos de nações europeias atraíam os comerciantes para eles. Em contraste, todos fugiam dos portos portugueses ("todas as nações fugirão de nós"), afirmou ele[597].

Tabela 5.5 – Movimento de navios entre a Ásia e Lisboa, 1784-1788

Ano	Navios da Ásia entrados em Lisboa	Navios que partiram de Lisboa para a Ásia	Impostos coletados em *xerafins*
1784	19	12	450.998=0=00
1785	16	13	360.432=0=00
1786	14	12	552.557=0=00
1787	12	9	422.476=0=00
1788	14	10	N. A.
Total	75	56	1.786,463=0=00

Fontes: HAG *MR,* 171-B, fl. 491v; 173 fl. 407.

Redução de direitos sobre exportações de têxteis para o Brasil

Além disso, o decreto de 1783 não tratava de têxteis exportados para o Brasil e para a costa africana. A ordem seguinte que buscou remediar a situação foi o decreto de 27 de maio de 1789, que facilitou o fluxo de têxteis

[596] HAG: MR, 195-C, fls. 304-305.
[597] HAG: *MR*, 168-C, fls. 906-907. Ver também, fls. 904, 908-909v, 910-913.

de Goa para o Brasil ao reduzir os impostos para 8½% em Goa e 17% em Lisboa, enquanto que os destinados a Portugal pagariam direitos de 29%. As exportações de têxteis de fora de Goa para o Brasil teriam um imposto de 22% em Lisboa[598]. O Apêndice 5.1 fornece um quadro comparativo dos decretos reais de 1783 e 1789. Este último facilitou a venda na Bahia dos têxteis exportados de Goa. Em 1796 o *N. S. de Belem* vendeu, entre outras mercadorias, 304 fardos e 11 trouxas de têxteis por 17.370,400 réis naquele porto.

O decreto de 27 de abril de 1797 deu um passo adiante ao conceder isenção de direitos de entrada e saída nas alfândegas de ultramar a têxteis tecidos, cardados, estampados ou pintados em Portugal, Goa e Damão. Dessa forma, os têxteis manufaturados no interior dos domínios recebiam tratamento "mais favorecido", pois eram cobrados impostos sobre os tecidos produzidos em outros lugares[599].

Os tecidos feitos em Damão e Diu e destinados à exportação para o Brasil e alhures ainda tinham de enfrentar a desvantagem de pagar impostos em vários portos do *Estado da India*. O decreto de 25 de novembro de 1800 estabeleceu direitos iguais nas alfândegas de Goa, Damão e Diu. Os têxteis despachados de qualquer desses portos não pagariam direitos em outros portos.

Toda a estrutura alfandegária fiscal foi simplificada e colocada ao alcance dos operadores privados. O efeito geral desses esforços foi que Goa e Bahia entraram em uma relação comercial mais estreita com o sistema mercantil lusitano. A variedade e o volume das exportações asiáticas para a Bahia aumentou. Um panorama detalhado sobre cerca de 50 variedades de tecidos exportados para a Bahia durante os anos de 1792 a 1806, mostrando quantidade e valor das variedades, aparece no Apêndice 5.2. Os dados seguintes sobre exportação de têxteis para a Bahia mostram o mercado proporcionado por esse porto a peças indianas nos anos 1797-1806.

O salto no comércio privado foi notável. Comerciantes privados assumiram o comando da situação quando a Coroa abriu o caminho para seu ativo envolvimento. Em 1782, Antonio Pereira, dois comerciantes cristãos e diversos mercadores nativos de Goa enviaram 225 fardos de tecidos finos de algodão pelo *S. Luís e S. Maria Magdalena*. O valor do despacho de Antonio Pereira foi de 16.000 *xerafins*. Em 1773, Jacinto Domingues enviou 123 fardos de têxteis de Surat no valor de 63.582=26 rupias.

[598] AHU: *Baía*, nos. 13944-13945 c.a. sobre o Alvará de 27/5/1789. O Apêndice 5.1 fornece uma comparação entre os decretos reais de 1783 e 1789.
[599] HAG: *MR*, 181-B, fl. 578.

Em 1794, nove comerciantes baseados em Goa despacharam 1.159 fardos e 137 trouxas de tecidos avaliados em 83.813=2=33¾ *xerafins*[600].

Em 1809, dezesseis mercadores de Goa embarcaram 92 fardos de têxteis e 1.115 de pimenta para serem vendidos no Brasil. Foi-lhes cobrada a quantia de 125 *xerafins* por fardo a título de frete, pagáveis em Goa, e 29% por ocasião da venda no Rio de Janeiro[601]. Em 1815, Gervasio Peres Ferreira, proprietário do navio *Espada de Ferro*, despachou 500 fardos de têxteis para a alfândega de Goa a fim de serem exportados em seu navio para o Brasil. Eram ao todo 54.000 peças, no valor de 353.100 *xerafins*. Os direitos cobrados sobre esse carregamento, à razão de 8=2=20 *xerafins* por cem peças, montaram a 29.660=2=00 *xerafins*. Seu agente em Goa era Narayan Kamal[602]. A fatura desse despacho aparece abaixo. Em 1816, o capitão Joaquim Ignacio Lobo, comandante do *Charrua Princeza Real*, recebeu permissão para transportar cinquenta fardos de têxteis por conta própria para o Brasil. Em 1818 o capitão Pedro Antonio Nunes, comandante do mesmo navio, foi também autorizado a levar cinquenta fardos de tecidos finos de algodão para o Rio[603].

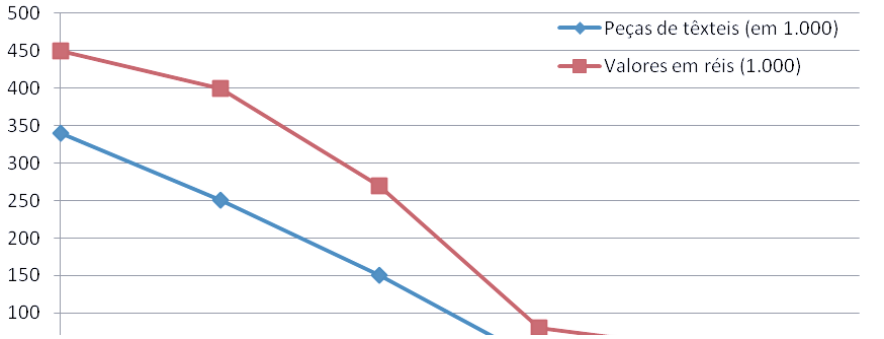
Tabela 5.6 – Exportações de têxteis para a Bahia, 1792-1806

Ano	Número total de artigos exportados em peças	Valor em réis
1792	149.178 peças	272.315#200
1797	352.459 peças	427.421#460
1799	329.400 peças	534.218#038
1801	249.232 peças	339.202#000
1803	268.723 peças	349.647#900
1806	258.177 peças	335.038#400
Total	1.607.169 peças	2.257.842#998
Média	267.861,5 peças	376.307#166

Fonte: AHU, *Baía,* nos. 18299, 18378, 20524, 23562, 25769-25770, 29773 c.a.

[600] ANTT: *Casa da India*, 1500, fls. 38v-40; HAG*: MR*, 173, fls. 348-351; 175, fls. 163, 164-164v, 165-166.
[601] HAG: *MR*, 189, fls. 202-203. Ver lista desses comerciantes no Apêndice 5.3.
[602] HAG: *MR*, 195-C, fls. 304-305.
[603] HAG: *MR*, 195-A, fl. 157; 195-C, fls. 190-191; 196-B, fls. 763-764.

Figura 5.1 – Exportações de têxteis da Índia para portos no Brasil em 1802 (via Portugal)



Fontes: BAL: cod. 52 – IX-25, fls. 1-149; 46-XIII – 23, fls. 6-66.

Tabela 5.7 – Têxteis despachados para o Brasil por Gervasio Peres Ferreira pelo *Espada de Ferro*, 1815

Quantidade em peças	Tipo de tecido	Frete por *corja*	Valor total (xerafins)
12.000	Zuarte	160 *xerafins*	96.000
12.000	Cadeas inglezas	145 *xerafins*	87.000
2.000	Cadeas fragata	120 *xerafins*	12.000
8.000	Chellas de 9 vissas	165 *xerafins*	66.000
6.000	Coromandels de 8 vissas	130 *xerafins*	39.000
2.000	Coromandels de 10 vissas	165 *xerafins*	16.500
2.400	Cobertas ordinarias	60 *xerafins*	7.200
2.400	Chitas de Baroche	60 *xerafins*	7.200
6.000	Panos de Gentia	50 *xerafins*	15.000
1.200	Chitas de Baroche	120 *xerafins*	7.200
54.000			**353.100**

Fonte: HAG: *MR*, 195-C, fls. 304-305.

Vários navios particulares trouxeram produtos de Bengala e Malabar para comerciar em portos do Brasil. Em 1801, o *Gratidão* e o *Macapá* zarparam de Bengala para a Bahia e Lisboa. Um navio partiu da Bahia para Bombaim no mesmo ano. Em 1802, o *S. Francisco Xavier*, pertencente a José Pereira de Souza Caldas & Sons, zarpou de Lisboa para Bengala, via Rio. Em 1807, dois barcos da *Carreira da Asia*, chamados *Grão Pará* e *Spik*, saíram de Bengala para a Bahia. Em 1819, o N. S. da Paz e Rozalia, de propriedade de Anselmo Franco, foi da Bahia para Bengala, com escala em Pernambuco. Os navios *Vasco da Gama,* de Joaquim dos Ramos & Cia., e *Triunfo da Laveja* alcançaram o porto de Malabar no mesmo ano[604]. Os barcos licenciados para comerciar nos portos da Ásia de 1795 a 1815 estão relacionados abaixo. O comércio de tecidos Índia-Bahia-Lisboa ganhou importância na esteira de uma série de medidas a partir de 1783.

As visitas a portos brasileiros também resultaram em embarque de novas mercadorias para venda na Europa. Em 1806, o navio *S. Tiago Maior* transportou a Lisboa 293 volumes de algodão, café e açúcar. Em 1811 o *Santa Cruz* levou 378 volumes de peles, açúcar e café à metrópole. Seguiram para Lisboa 333 sacos de algodão pelo *N. S. da Paz e Rozalia*. Era uma viagem longa e lucrativa para os navios particulares. Remessas de anil também aparecem na carga dos barcos que seguiam para o Brasil. Artigos variados como lacre, incenso e outros *que* não figuram na tabela também faziam parte da mercadoria transportada.

O *N. S. de Belem* vendeu têxteis no valor de 92.915=0=20 *xerafins* na Bahia. A quantificação de todas as mercadorias comerciadas por esses barcos na Bahia continua a ser um problema. No entanto, pode-se entender que alguma parte da carga era ou vendida diretamente em portos brasileiros ou reexportada de Lisboa para o Brasil.

As exportações da Ásia para o Brasil experimentaram um salto quantitativo durante os anos 1796 a 1807, como revelam os dados estatísticos. A Bahia importou da Ásia mercadorias no valor de 548.657,380 réis em 1798 e 540.474,033 réis em 1799. A Bahia, o Rio e Pernambuco eram centros comerciais ativos em produtos asiáticos. Uma apreciação detalhada desse intercâmbio aparece no Apêndice 5.4. Esses números são uma demonstração convincente de que as exportações do *Estado* e outros portos da Índia eram maiores do que as importações vindas do Brasil. A balança comercial entre o Brasil e os portos asiáticos era favorável a esses últimos. No entanto, as exportações brasileiras para Portugal eram maiores do que as que iam da Ásia para a metrópole. Em 1802, as remessas da Ásia para Lisboa montaram em 2.333.266,030 réis. No mesmo

[604] AHU: *Baía*, nos. 22666-22679, 23560, 29928; *Índia*, no. 271; 290; 302.

ano, os produtos asiáticos reexportados a partir de Portugal atingiram 443.448,820 réis. Inglaterra, Hamburgo, França, Espanha, Rússia, Itália, Estados Unidos e Barbaria importavam produtos de Portugal, como se pode ver no Apêndice 5.5.

Uma rica variedade de produtos indianos em peças foi exportada para a Bahia entre 1792 e 1806. A maior venda foi de 330.067 peças, em 1799, e a menor foi de 133.146 peças em 1797. Entres os têxteis, *cada Balagate, cadea Surate, cassas, coromandeis, bafetas, chitas Balagate, dotins, garraz, gangas, cobertas, lenços, linhas Surate, linhas Patavar, pericaes, panos de cafre,* e *zuartes* gozavam de grande procura. Pequenas quantidades de outros tipos, a saber, *amamos, alcabadas, beatilhas, borralhos, chitas Surate, cheias, chitas de Damão, chitas Guzartes, goxis, guingoens, elefantes, gozinas, gamazes, linhas de bengala, linhas de Patana, lonas, longuins, morins, mamodiz, maraganis, sanas, Selampuris, quipor, neucarizes* e *xapurizes* também chegaram ao mercado da Bahia durante o período, como mostra claramente o Apêndice 5.2.

Tabela 5.8 – Navios privados licenciados para comerciar em portos da Ásia e Brasil, 1795-1816

(continua)

Ano	Navio	Destino	Têxteis e outros artigos
1795	Princeza de Portugal N. S. do Carmo e Sta. Tereza Triunfo	Bengala-Bahia-Lisboa Bengala-Bahia-Lisboa	1511 vols 1417 vols
1796	N. S. de Belem	Bengala-Bahia-Lisboa	1433 vols, 315 vols vendidos na Bahia
1796	Marques de Angeja	Malabar-Bahia-Lisboa	1087 vols, 550 sacos de pimenta
1801	Gratidão	Bengala-Bahia-Lisboa	Têxteis valor 6.345#400 réis p/ Lisboa
1802	S. Francisco Xavier	Madeira-Rio-Bengala	N.A.
1803	N.S .Pen had aF rança, Ligueiro N. S. da Conceição e S. Antonio	Bengala-Rio Rio-Bengala Rio-Moçambique-Goa	N.A. N.A. N.A.
1804	Dom José Primeiro	Rio-portos da Ásia	N.A.
1805	Rainha dos Anjos	Costa Malabar	N.A.

Tabela 5.8 – Navios privados licenciados para comerciar em portos da Ásia e Brasil, 1795-1816

(continuação)

Ano	Navio	Destino	Têxteis e outros artigos
1806	S. Tiago Maior	Costa Malabar-Bengala	N.A.
1807	Santa Cruz	Rio-portos da Ásia	N.A.
	Voador	Rio-portos da Ásia	N.A.
1809	Grão-Pará	Rio-Bengala	N.A.
	Flor da Murta	Goa-Bahia	N.A.
	Marquez de Angeja	Madeira-Rio-Bengala	N.A.
1811	Camoens	Bengala-Bahia-Lisboa	1848 vols
	Marquez de Angeja	Bengala-Rio-Lisboa	1525 vols
	Santa Cruz	Bengala-Rio-Lisboa	1640 vols/ 141.345 peças de tecidos
	D. José Primeiro	Rio-portos da Asia	N.A.
1812	Nova Aliança	Madeira-Rio-Bengala	N.A.
	S. Antonio Brilhante	Brasil-Bengala	N.A.
	Rainha dos Anjos	Bengala-Goa	N.A.
	Marquez de Angeja	Madeira-Rio-Bengala	N.A.
1814-15	Triunfo da Inveja	Bahia-Bengala	N.A.
	Marquez de Angeja	Calcutá-Rio-Lisboa	1889 fardos, 30 pct. têxteis, 800 sacos pimenta, 134 caixas de anil
	N. S. da Paz, Rozalla	Bengala-Pernambuco--Lisboa	279 vols. 4159 sac. pimenta 23 cx. anil
	Camões	Bengala-Pernambuco--Lisboa	1693 vols; 500 sac pimenta, 148 cx. anil
	Ciano	Bengala-Rio-Lisboa	N.A.
	Comerciante	Bengala-Pernambuco--Lisboa	263 vols; 1300 sacos salitre, 875 sacos pimenta, 240 sacos gengibre, 16 cx. anil, 2952 sacos café
	D. José Primeiro	Bengala-Pernambuco--Lisboa	2364 vols; 3235 sacos pimenta; 50 cx. anil

Tabela 5.8 – Navios privados licenciados para comerciar em portos da Ásia e Brasil, 1795-1816

(conclusão)

Ano	Navio	Destino	Têxteis e outros artigos
1816	Luconia	Ásia-Rio-Lisboa	N.A.
	Galera Gratidão	Lisboa-Pernambuco-Ásia	N.A
	Galera Joaquim Guilherme	Lisboa-Rio-Ásia	N.A.
	Nau Tres Capelão	Lisboa-Pernambuco-Ásia	N.A.
	Gran Careta	Tellycherri-Calcutá-Bahia--Lisboa	3209 vols; 120 cx. anil
	Príncipe do Brazil	Madras-Bengala--Pernambuco-Lisboa	2638 vols; 620 sac. pimenta, 220 cx. anil
	Vigilância	Goa-Pernambuco-Lisboa	316 vols.

Nota: "Volumes" compreende fardos, caixas, baús e trouxas.

Fontes: AHU: *Baía*, cx.197, docs. 16, dat. 7.1796; cx.201, doc. 40; *Baía,* nos. 16600, 22666, 23560, 25926-25931 c.a; *Índia*, maço 47, no. 410; maço 190, no. 204ç nos. 302, 303, 305, 310.

Durante o mesmo período (1796-1806) houve importações de mercadorias asiáticas por parte de outras capitanias do Brasil, particularmente Rio de Janeiro, Pernambuco, Maranhão e Pará. As exportações da Ásia para o Rio de Pernambuco atingiram o auge em 1801. As remessas de têxteis para Lisboa também cresceram consideravelmente durante esse intervalo. Os têxteis eram o artigo predominante no comércio. As exportações eram principalmente feitas por comerciantes privados.

Tabela 5.9 – Exportações asiáticas para a Bahia, 1792-1811

Ano	Exportações em réis
1792	280.384#400
1796	341.627#953
1797	432.685#490
1798	548.657#380
1799	540.474#033
1800	138.518#700
1801	356.423#500
1802	452.685#300
1803	355.667#960
1804	466.595#720
1805	305.694#180
1806	272.746#980
1807	213.049#480
1808	11.790#820
1809	160.907#520
1810	44.146#180
1811	17.597#000

Fontes: AHU: *Baía*, 18299,18378, 20524, 23502, 25769, 27093, 29773 c.a; BAL: cod. 52-IX-25, fls. 1-149; Arruda, *O Brasil no Comercio Colonial*, pp. 175-258 (Com base nas informações obtidas em arquivos, os números de Arruda foram alterados).

Especiarias

A pimenta, artigo preponderante no comércio oficial desde os primeiros dias do colonialismo, também temperou o intercâmbio privado. Embora esse produto tivesse perdido parte do sabor na altura do século XVIII, indivíduos continuaram a exportar pimenta por conta própria. Não há certeza de que fosse vendida na Bahia ou levada a Lisboa para o mercado europeu. Em 1794, 1948 fardos de pimenta e 4 de canela, 1 de cravo e outros artigos faziam parte da mercadoria exportada por Sebastião Garcia, Anta Bhandari, Guinda Sinai, Narba Kamat, Quensua Parab

Lawande, Anta Narayan, Soirea Sinai, Venkatesh Naik e Calu Parah[605]. As especiarias exportadas por navios autorizados a comerciar nos portos da Ásia e do Brasil estão relacionadas na Tabela 5.10. Duzentas e quarenta arrobas de pimenta foram despachadas para o Rio por conta de Rofino Peres Bauptista, em 1812[606]. Em 1814-1815, o navio *Comerciante* transportou 240 sacos de gengibre. Como o gengibre já se havia naturalizado no Brasil, essas exportações não foram muito significativas no comércio entre as duas colônias. As exportações de pimenta e outras especiarias para o Rio via Lisboa aparecem na tabela 5.8. Eram remessas privadas. Por ser tênue a linha divisória entre o comércio oficial e o privado, a quantificação do intercâmbio apresenta considerável dificuldade.

Porcelana

Os artigos de porcelana eram uma antiga especialidade chinesa. Marco Polo os menciona como objeto de um comércio florescente. Depois das conquistas portuguesas no oriente, as cerâmicas da China passaram a ser levadas a Goa a fim de serem reexportadas para Portugal. Embora chamadas "louça de Macau", ficaram popularmente conhecidas como louça ou porcelana "da Índia". As compras brasileiras dessa mercadoria estavam ligadas à escala dos navios da rota da Índia que escalavam na Bahia na viagem de regresso.

A porcelana chinesa era ricamente variada. Havia pratos, rasos, de sopa, tigelas, travessas, serviços para chá, molheiras, frascos, jarras, vasos, serviços para jantar e muitos outros tipos, pintados em cores brilhantes com figuras que iam de formas culturais chinesas tradicionais a símbolos ocidentais como o escudo de armas de fidalgos portugueses. A variedade e a novidade desses artigos os tornaram populares no Brasil, em Portugal e na Europa.

Os oficiais e marinheiros geralmente levavam artigos de porcelana tanto como objetos de uso durante sua estada na Índia quanto como mercadoria em seus baús e cabines. A vulnerabilidade das peças a quebras em trânsito, especialmente quando os navios eram descarregados para reparos na Bahia, forneciam conveniente oportunidade para venda. A demanda proporcionava facilidade de colocação no mercado. Embora

[605] ANTT: *Casa da India*, 1500, fls. 38v-40.

[606] HAG: *AG*, 9255, fl. 91; C Pinto, *Situating Indo-Portuguese History*, *A Commercial Resurgence*, *1770-1830*, pp. 91, 94, 101 sobre comércio para o Brasil; pp.108-117 se referem ao comércio oficial via *Carreira da India* e esclarecem aspectos do comércio oficial e privados. Os Apêndices 7.1 e 7.2 contêm uma lista dos comerciantes dedicados ao comércio Goa-Brasil.

artigos de porcelana também fossem fabricados em Portugal e vendidos a preços mais baixos, a "louça da Índia" sempre gozava de preferência.

Quando os navios *N. S. do Rosário* e *St. André* se incendiaram na Bahia, em 1737, a mercadoria recuperada foi posta à venda.

Tabela 5.10 – Exportações de especiarias para a Bahia via Lisboa, 1792-1806

Ano	Exportações de pimenta	Valor (réis)	Cravo e canela	Valor (réis)
1792	8.294 lbs.	4.147#000	453 lbs.	625#200
1797	4864 lbs.	2.432#000	127 lbs.	127#000
1799	5.116 lbs	1.608#000	N.A.	1.000#000
1801	5.282 lbs	2.112#800	311 lbs.	1.244#000
1802	13.209 arts. (pimenta e canela)	6.809#200	-	-
Para o Rio	5.781 arts.	2.312#400	1,459	1.436#000
Para Pernambuco	22.696 arts. (pimenta e canela)	10.758#400	-	-
Para o Maranhão	72.724 arts. (pimenta e canela)	29.228#000	-	-
Para o Pará	4.497 arts.(pimenta e canela)	1.933#8000	-	-
1803 (Bahia)	11.458 lbs.	4.626#000	984 lbs.	4848#000
1806 (Bahia)	3.883 lbs	1.242#880	-	-

Fonte: *Baía,* nos. 18299, 18378, 23562, 23769-23770, 29773 c.a; *BAL,* cod. 46-XIII-23, 52-IX-25.

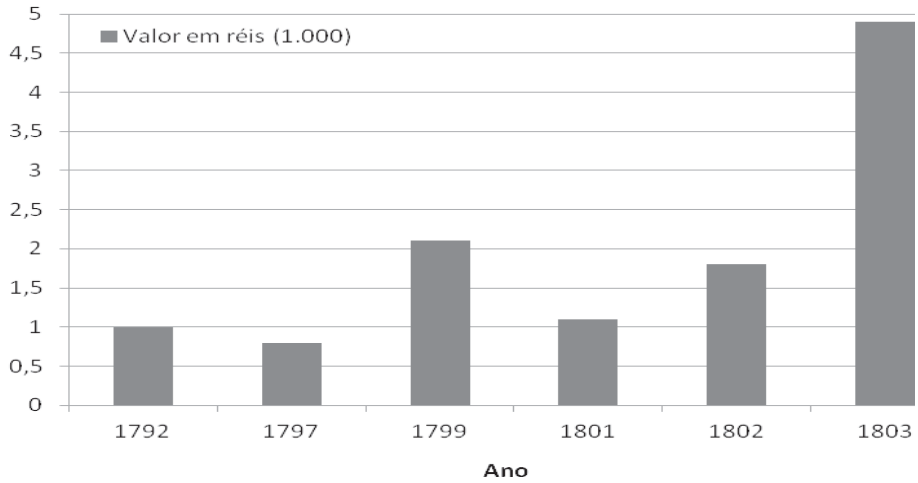
Os tecidos danificados, os escravos resgatados e os artigos de porcelana foram vendidos, assim como a pimenta e os cravos. Entre as mercadorias registradas em Goa para venda na Bahia em 1756, 836 trouxas e 17 frascos foram embarcados no *S. Francisco Xavier e Todo o Bem*[607]. Em 1762, 224 trouxas foram despachadas pelo *S. Antonio e Justiça*[608]. Nove caixas de peças de porcelana, 18 jarros e 180 pacotes foram embarcados no *N. S. da Conceição e S. Vicente Ferreira* em 1764[609]. A bordo do *N. S. da*

[607] AHU: *Baía*, nos. 2133-2134 c.a. Lapa, op.cit.
[608] AHU: *Baía*, nos. 7497,7527 c.a.
[609] AHU: *Baía*, nos. 6643, 6656-6657, 6663-6664, 6666 c.a.

Brotas havia 16 jarros que deveriam ser vendidos na Bahia[610]. O *Bergantim Diligent*, comandado por José Joaquim Ferreira, também levou grande quantidade de peças de porcelana para a Bahia[611].

Os recursos gerados pela venda de pó de ouro e patacas de prata enviados da Bahia também foram usados para a compra de porcelanas. Em 1764, 1.812,000 réis de um total de 2.616,000 réis obtidos daquela forma serviram para compra de porcelana a ser enviada para a Bahia[612]. Em 1770, algumas caixas de objetos de vidro foram levadas à Bahia pelo navio da rota da Índia *N. S. da Ajuda e S. Pedro de Alcantara*[613]. Em 1773, seis caixas de canecas e três serviços para chá foram transportados da Bahia para Lisboa por Antonio Bernardo Ribeiro[614]. Recursos oriundos da venda de rapé foram também parcialmente investidos em peças de porcelana exportadas em seguida a Lisboa, conforme relatado no capítulo seguinte.

Figura 5.2 – Exportações de porcelana para a Bahia, 1792-1803



Fontes: AHU: *Baía*, nos. 18299, 18378, 23562, 23769 c.a. BAL cod. 46-XIII-23; 52-IX-25.

Em 1802 o valor das exportações de peças de porcelana para a Bahia, Rio e Pernambuco foi de 7.897 réis. Em 1812, um pequeno carregamento

[610] AHU: *Baía*, nos. 7415-7520 c.a.
[611] AHU: *Baía*, no. 19397 c.a.
[612] AHU: *Baía*, nos. 7520, 7523 c.a.
[613] *DUP*, IV; p. 388.
[614] *DUP*, IV; p. 385.

de pratos e serviços de chá no valor de 4.112 *xerafins* foi enviado à Bahia por conta de Rofino Peres Bautista, pelo *Brigue Ciano*[615].

Medicamentos

Medicamentos naturais da Índia e da China, que eram muito apreciados no Brasil, faziam parte do comércio oficial. Somente para a parte final do período colonial existe documentação sobre essas exportações. Entre os medicamentos asiáticos, eram exportados almíscar, âmbar, açafrão, assa-fétida, óleo de cravo, ruibarbo, mirabólano, tamarindo, ópio, noz moscada, papoula e outros vegetais[616].

O âmbar era usado no oriente principalmente para perfume. No entanto, também tinha uso afrodisíaco e possuía propriedades medicinais, conforme descrito nas crônicas da época[617]. O tamarindo era um produto local, assim como os *bridões*, cuja casca seca era usada como tamarindo. Era exportado a Portugal para a fabricação de vinagre; a bebida doce com ele preparada era servida nos navios. É usado com ingrediente ácido nos molhos de tipo *curry*. O extrato ou óleo de canela era um agente para o aquecimento do estômago e dos nervos. O óleo de coco era útil como purgante e para tratamento de dores nas articulações. Acreditava-se que a assa-fétida usada nos alimentos pelos gentios estimulava o apetite. A raiz do ruibarbo tinha aplicação medicinal desde tempos antigos e chegara à Índia vinda da China, via Málaca[618]. O ópio era outra droga exportada para o Brasil no início do século XIX. Era cultivado ao longo da região do Himalaia, no Punjab, em Malwa e em partes da Índia central. De Malwa era exportado para Deccan e Gujarat[619]. Pequenas quantidades eram enviadas a Portugal e ao Brasil para uso medicinal. O ópio de qualidade superior era obtido em Surat. Também era comprado em Canaes e às vezes encomendado de Bengala[620].

Assim como outras mercadorias, os medicamentos eram também fornecidos por comerciantes locais. As amostras recebiam aprovação de funcionários e em seguida os comerciantes obtinham os estoques. Havia queixas, como no caso de outras exportações, de que a quantidade de medicamentos constante dos manifestos de carga não estava de acordo com

[615] HAG: *AG*, 9255, fls. 91-92.
[616] HAG: *OR*, 2382; 2385; *MR*, 190-B 437; 191-B, fls. 1322-1323.
[617] Orta, vol. I, pp. 57-58.
[618] Orta, vol. I, pp. 78-80, 117-126, 225-227, 246; vol. II, pp. 277-279.
[619] C. Pinto, *Trade and Finance*, pp. 126-129.
[620] HAG: *MR*, 189, fl. 304; 191-C, fls.719-719v.

a realidade. A ordem real de 1º de abril de 1772 instruiu os funcionários de Goa a confiar a compra de drogas em Surat a pessoas que assegurassem a busca da melhor qualidade ao menor preço. Em 1809 o hospital militar do Rio pediu medicamentos naturais da Índia cuja procura crescia no Brasil, acrescentando que em geral eram fornecidos em quantidades insuficientes ou sofriam adulteração. Mencionavam-se almíscar, âmbar, óleo de canela e ruibarbo como os de mais urgente necessidade entre os remédios vindos de Goa[621].

Os medicamentos exportados de Goa para o hospital militar do Rio de Janeiro em 1810 e 1812 estão relacionados abaixo.

Tabela 5.11 – Medicamentos despachados de Goa para o Rio, 1810 e 1812

Medicamento	Ano 1810 Quantidade arbs/arts	Ano 1812 Custo (xerafins)	Quantidade arbs/arts	Custo (xerafins)
Agoa rosada da Pérsia	2 arbs	58=1=00	-	-
Alcaçuz	1 oz	13=0=00	-	-
Almíscar	1 oz	81=1=00	4 oz	297=0=00
Acebar secotrino	18 arts	16=4=40	1 arb	18=0=00
Assa-fétida			1 arb	108=0=00
Cabeças de dormideiras	2 arbs	24=0=00	2 arbs	18=0=00
Cardamomo	6 arbs	39=0=00	-	-
Catto	2 arbs	12=2=30	-	-
Goma alcatira	1 arb 30 arts	23=2=36	2 arbs	18=0=00
Goma arábica	1 arb 30 arts	21=2=42	4 arbs	31=2=30
Incenso	1 arb 30 arts	23=2=36	1 arb	36=0=00
Mirra	36 arts	31=1=40	1 arb	33=3=45
Mirabólanos	8 arts	26=4=24	-	-
Noz moscada	10 arts	145=3=00	½ arb	236=1=15
Ópio	8 arts	64=0=00	28 arbs	892=4=00
Ruibarbo	6 arts	96=0=00	-	45=0=00
Sena, folhas	1 arb	13=0=00	4 arbs	49=2=30
Tamarindos	3 arbs	15=0=00	6 arts	27=0=00
Total		**708=1=08**		**1810=0=15**

Fonte: HAG: *MR*, 19-B, fls. 437; 191-B, fls. 1322.

[621] HAG: *MR*, 196-A, fl. 11; *OR*, 2385, doc. datado de 16/6/1809.

Escravos

A desumanidade do homem contra o homem é tão antiga quanto a própria existência do ser humano. O trabalho forçado ou a escravidão doméstica eram expressões dessa prática desde tempos imemoriais. Os negros africanos foram escravizados devido a sua "energia ilimitada e disposição para servir". Os brancos preferiam manter-se longe do trabalho árduo. O Brasil forneceu o maior mercado para um florescente tráfico de escravos no império português. O número total de escravos levados da África para a Bahia nos três anos entre 4 de julho de 1727 a 4 de julho de 1730 foi de 32.360[622]. A Índia portuguesa não costumava fornecer escravos ao Brasil colonial. Não obstante, houve alguns episódios de tráfico de escravos. A *Carreira da India* transportou mercadoria humana como parte dos pertences dos oficiais. Os escravos executavam os trabalhos servis a bordo dos navios em viagem de regresso. Na ocasião oportuna eram vendidos na Bahia. Hyeronimo Lobo Guimarães foi um contratador de escravos na Bahia na primeira metade do século XVIII.

A referência mais antiga a esse comércio data de 1698, quando foram vendidos escravos a bordo do *N. S. do Cabo*, mediante coleta de impostos[623]. Em 1699, o *S. Pedro Gonçalves* também negociou os escravos que trouxera, junto com mercadoria franca[624]. Em 1737, quando o navio *N. S. do Rosário e S. André* foi destruído na Bahia, foram também resgatados escravos. Houve certa confusão porque alguns proprietários dos escravos morreram no incêndio; os escravos saltaram ao mar e escaparam. Em 1740, o *N. S. da Conceição* desembarcou 143 escravos negros na Bahia. Os proprietários forneceram garantias pelo pagamento dos direitos respectivos em Lisboa[625]. Em 1754, o *Madre de Deos*; em 1749, o *N. S. do Vencimento*, o *N. S. Madre de Deos* e o *N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula*; em 1750, o *S Francisco Xavier e Todo o Bem*; em 1760, o *S. José e N. S. da Conceição*; e em 1762, o *S. Antonio e Justiça*, trouxeram um número não especificado de escravos ao porto da Bahia, junto com mercadorias francas. Os escravos foram vendidos e os direitos coletados[626]. Em 1764 quatro escravos foram vendidos na Bahia, inclusive dois que estavam fora da lei, dentre os onze levados

[622] AHU: *Baía*, cx. 33, doc. 16, dat. 20/1/1731; Jeanette Pinto, *Slavery in Portuguese India*, 1510-1842, p. 126.
[623] Lapa, "O Brasil e a navegação portuguesa para a Ásia", p. 144; Esparteiro, Marinha Brigantina, vol. I, p. 39.
[624] Lapa, op.cit.
[625] HAG: *MR*, 108-109; fls.31-32+ 132.
[626] *DUP*, IV; pp. 189-190, 219-221, 227-229, 237-239, 244, 246, 248. AHU: *Baía*, nos. 2125-2132, 2142, 2210, 2211, 5002, 5005, 5007, 5019, 5026, 5035, 5035, 5040 c.a.; cx. 157, doc. 64, dat. 10/6/1762.

pelo navio *N. S. da Conceição e S. Vicente Ferreira*[627]. Encontram-se referências ao desembarque de escravos na Bahia no caso de navios chegados àquele porto, como se mostra na Tabela 5.12. Não há certeza de que tenham sido reembarcados ou não.

Tabela 5.12 – Escravos desembarcados de navios da rota da Índia na Bahia, 1737-1774

Ano	Navio	Número de escravos
1737	N. S. do Rosário e S. André	134
1740	N. S. da Vitoria	121
1740	N. S. da Conceição	143
1745	S. João e S. Pedro	Não especificado
1755	N. S. das Brotas	Idem
1756	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	Idem
1758	S. José	Idem
1759	S. Antonio e Justiça	21
1760	S. José e N. S. da Conceição	Não especificado
1764	N. S. das Brotas	61
1774	N. S. Madre de Deus e dos Homens e S. Antonio Pobre	32

Fonte: AHU: *Baía,* nos. 24-26, 27, 2125, 2132, 2142, 2210, 2211, 4143-4146, 5002, 5005. 4007, 5019, 5026, 5035, 5040, 7415, 9073-9079, c.a; cx. 88 doc. 61; cx. 133, doc. 75, dat. 4/6/1755, cx. 145 doc. 23, dat. 17/9/1758; cx. 157. Doc. 64, dat. 10/6/1762; HAG: *MR*, 108=109, fls. 31-32.

[627] AHU: *Baía*, nos. 6643, 6656-6657, 6663, 6664, 6666 c.a. Em 1750, havia em Goa 1.547 escravos e, em 1752, 4.200. O maior número vinha das Ilhas. P Sequeira Antony "Goa-Based Trade and Commerce 16-18 centuries: An Overview", estudo apresentado no Seminário Nacional, Universidade de Goa, 5-7 de maio de 2003 p. 23.

Em 1764, o *N. S. de Belem* embarcou 17 escravos em Angola e vendeu-os na Bahia por 2.890,910 réis, com um lucro de 838,030 réis no negócio. Os direitos e o frete eram cobrados separadamente sobre os escravos levados a bordo dos navios da *Carreira da India* por indivíduos[628].

Os comerciantes baianos envolvidos no comércio de escravos em meados do século XVIII eram Mathias da Torre Bezerra, Miguel Alvarez de Freytas, Francisco de Barcellor, João Machado Azevedo e Manoel Carneiro. Entre os residentes na Bahia, Pedro Ferreira de Andrade, Manoel Luiz Bernard, Luís Corrêa e Araujo, Joseph de Barros, Manoel Antonio da Silva Peyão e Manoel Pereira Lisboa estavam ativamente dedicados a esse lucrativo comércio de carga humana[629].

Comerciantes nativos tanto quanto colonos portugueses na Índia estiveram provavelmente envolvidos no comércio de escravos África-Brasil. Um desses foi Henrique de Figueiredo, fidalgo de Corjuen e Panelim, que fornecia escravos negros para as minas do Brasil por volta de 1708[630]. Joaquim de Santana Garcia de Miranda foi outro comerciante indiano em Moçambique na década de 1840, que servia de agente para os comerciantes brasileiros. Tinha morado no Rio de Janeiro durante algum tempo[631]. Em 1813, Joaquim Mauro Graças da Palha mandou quatro negros adultos para o Brasil; cada qual custando 200 *xerafins*, e um mais jovem por 120 *xerafins*. Srinivas Naik, comerciante indiano de Panjim, comprou um escravo para ser levado ao Rio de Janeiro em 1828[632].

Artigos variados

O salitre era muito procurado no império. As exportações de salitre de Goa em troca de tabaco já foram mencionadas anteriormente. Além dessas exportações, às vezes dinheiro vivo era remetido a Goa para a compra dessa mercadoria para que fosse despachada diretamente para a Bahia. Em 1706, 9.000 patacas foram mandadas de Lisboa. No ano seguinte, o *Princeza do Céu* e o *S. Pedro Gonsalves* levaram cada um, 3.000 patacas da Bahia. Em troca, Goa enviou 42 quintais e 29 arráteis de salitre pelo navio *N. S. das Portas do Céu*, a fim de serem entregues na Bahia. Diversos artigos de menor valor, como chá, fibra de coco, incenso, óleo de coco, papel e cera também chegaram ao mercado brasileiro. A bebida

[628] ANTT: *Casa da India*, maço 1500, fls. 47-48.
[629] AHU: *Baía*, nº. 20 c.a.
[630] HAG: *MR*, 72, fls. 265-268
[631] Clarence Smith, *The Third Portuguese Empire*, p. 35
[632] HAG: *AG*, 6355, fl. 562; Pissurlencar, op.cit., p. 358.

indiana típica era apreciada no Brasil, como se pode ver pelos dados de exportação constantes da Tabela 5.13. Eram exportados dois tipos de chá, *perola* e *sortidos*. No final do século XVIII, uma libra de chá custava cerca de 1.000 réis em Goa.

Fibra de coco

A fibra de coco era produto da região de Malabar. Também podia ser obtida nas ilhas Maldivas. As cordas feitas com esse material, em diâmetros específicos, eram fabricadas por encomenda e enviadas ao Brasil via Goa, para uso no cordame e calafetação de navios no cais. Em 1816, 50 amarras de fibra de coco foram encomendadas em Goa. Em 1817, uma remessa de fibra de coco com o peso de 65 quintais, uma arroba e 10 arráteis, no valor de 24.259=0=00 *xerafins* foi levada ao Rio pelo mesmo navio. Em 1820, houve novas encomendas[633]. O *S. José Magnânimo* transportou 14 amarras em 1817, avaliadas em 5.467=3=37 *xerafins*.

Tabela 5.13 – Exportações de chá para o Brasil, 1792-1803

Ano	Quantidade	Valor em réis	Local
1792	2.075 lbs.	2.057#000	Bahia
1797	1.124 lbs.	1.224#000	Bahia
1799	1.455 lbs	1.456#000	Bahia
1801	474 lbs	569#000	Bahia
1802	4.077 lbs	6.968#000	Bahia
1802	20.287 arráteis	33.911#200	Rio
1802	3.990 arráteis	6.998#400	Pernambuco
1802	1.346½ arráteis	2.260#450	Pará
1803	4.111 arráteis	4.993#200	Bahia

Fonte: AHU: *Baía,* nos. 18299,18278, 20524, 23562, 25769-15770 c.a.

O cânhamo, usado para a fabricação de cordas, especialmente necessárias em navios, era exportado regularmente. Era cultivado em Goa, mas as cordas feitas com esse material provavelmente vinham do sul. Em 1811, 965 quintais foram despachados em 276 fardos, junto com 67 *khandis*

[633] HAG: *MR*, 195-A, fls. 67-67v; 195-C, tls. 207-207. *OR*, 2389, fl. 69. Sobre exportação de salitre, ver *MR* 71 fls. 87, 88, 89; *DUP*, IV, pp. 35-36.

de fibra de coco. Em 1819, o *Princeza Real* levou cera e azeite para o Rio. Em 1819 houve encomendas de 40 pipas de óleo de coco e 120 arrobas de velas[634]. Quantidades consideráveis foram também enviadas ao Rio em 1817 e 1822. A Tabela 5.14 mostra a exportação de alguns desses artigos variados.

Aparentemente, os cavalos do oriente gozavam de boa reputação na América. Animais de qualidade da Arábia e Pérsia foram encomendados em Goa para corridas. A dificuldade em atender à encomenda era a necessidade de identificar a melhor raça. Depender da boa-fé dos vendedores criava situações equívocas. Além disso, o extraordinário aumento dos preços dessas máquinas de guerra em consequência de frequentes escaramuças na Índia e a complexidade do transporte de cavalos eram problemas práticos, ainda que outros obstáculos fossem contornados. Em resposta à encomenda, mencionou-se a possibilidade de enviar pelo menos um cavalo que estava disponível em Goa. Não se sabe se a boa vontade demonstrada se traduziu em realidade[635].

Tabela 5.14 – Exportações diversas para o Brasil, 1809-1822

Ano	Navio	Valor (*xerafins*)	Direitos pagos (*xerafins*)
1809-10	Brigue	1.226=0=00	32=1=26
1811	S. José Fenix	N. A.	1.639=3=29
1811	Europa	13.500=0=00	355=2=30
1812	Ciano	12.656=0=00	347=0=48
1812	Europa	40.560=0=00	1.064=0=27
1817	Princeza Real	44.259=3=23	N. A.
1817	S. José Magnanimo	90.445=3=05	N. A.
1818	Princeza Real	N. A.	N. A.
1820	Princeza Real	26.241=0=36	505=4=31¾
1821	Tres Coraçoens	1.052=0=00	30=3=07
1822	Luconia	18.703=0=10.	N. A.

Fonte: HAG: *MR*, 195-C, fls. 192; 197-C, fls. 766-766v, 769-770, 771-744; AG, 6350, 6355, 9255, 9258, 8119, 9248 c.a.

[634] HAG: *MR* 191-A, fls. 75-75v; *OR*,1 2389, fl. 69.
[635] HAG: *MR*, 189, fls. 401-401v, 402-402v.

Colonos marginalizados: simbiose comercial

Os comerciantes hindus naturais da Índia participavam ativamente do intercâmbio Goa-Bahia-Lisboa. Sua atuação se dava de duas maneiras: exportavam mercadorias diretamente para o Brasil ou para Lisboa e serviam de agentes para os comerciantes portugueses e brasileiros. O conhecimento dos idiomas, costumes e tradições locais, além da familiaridade com a terra e o povo à sua volta e a longa experiência lhes davam uma vantagem sobre os demais. Depender deles nem sempre era útil para os portugueses e tampouco trazia resultados lucrativos. Cientes do papel que desempenhavam na rede de comércio de longa distância, não perdiam oportunidade para colocar seus interesses adiante dos da Coroa. Os funcionários lisboetas bem sabiam de suas limitações em relação a essa exagerada dependência, mas pouco podiam fazer para remediar a situação.

A maioria dos comerciantes residia em Panjim, Cumbarjua, Verem, Betim, Panelim e Ribandar devido à proximidade da capital e acesso ao porto. Alguns tinham escritórios próprios para suas agências. A viúva de Gopala Kamal é um raro exemplo de envolvimento feminino nesse comércio. Parece ter sido uma mulher progressista, que passou a cuidar dos negócios do falecido marido. Em 1792, ela despachou pequena quantidade de pimenta e têxteis para Lisboa pelo navio *S. Luis e Sta. Magdalena,* em companhia de outros comerciantes. Venkatesh Sinai & Co., Rama Krishna Sinai & Co., Hari Sinai & Co., Venkatesh Naik, Nanat Naik, Anant Bhandari, Vana Parab Sinai, Ganesh Sinai Zanzal, Narayan Sinai Cezonio, Custan Pai, Seguna Sinai Nerlicar, Vithogi Sinai, Quesua Parab Lawande, Venku Sinai, Pandurang Sinai Cabady, Antonio Pereira e José Antonio de Menezes e Noronha eram alguns dos comerciantes que exportavam pimenta e têxteis para Lisboa por conta própria em 1792.

Em 1809, Venkash Naik Coraleiro, Rama Kamat, Anant Parab Lawande, Vitoba Sinai Dando, Narayan Naik de Margão, Vencu Sinai, Narayan Parab Lawande, Vencu Sinai Çazonis (?). Laxman Pai, Vaman Parabo Sinai & Co., Venku Chatim Kalap, Molu Kamat, Custam Sinai Dempo, Venkatesh Kamat e Narayan Kamat exportaram têxteis e pimenta diretamente para o Brasil[636]. Comerciantes locais também serviram de

[636] HAG: *MR*, 164-E, fl. 1337; 189 fls. 202, 203; AHU: *Baía*, nº. 7499 c.a., doc. dat. 25/9/1765. Os comerciantes de Lisboa também se dedicavam ativamente ao comércio de têxteis, conforme visto no Apêndice 5.6. Algumas famílias nativas obtiveram contratos como os de rapé, enquanto outras serviam de agentes para o comércio oficial de exportação. Biquea Naik, por exemplo, foi contratista de rapé em 1776. Seus filhos Custam Naik Corondo e o irmão Rama Naik Corondo eram contratistas na cidade de Goa. Os filhos de Rama Naik eram Gopala Naik e Daqea Naik Corondo. HAG: *MR*, 168-D,

intermediários para funcionários em busca de mercadorias francas. Em 1764 Anta Sinai, Krishna e Vitogi Sinai forneceram mercadorias francas ao conde de Ega em forma de 722 peças de tecido, no valor de 1.509,070 réis.

A família Mhamai-Kamat

Os Mhamai-Kamat eram uma família de brâmanes hindus do sul de Goa, que possuíam uma florescente agência em Panjim. Era o estabelecimento de negócios mais influente, profundamente dedicado ao comércio do império no país e no ultramar, principalmente na rota Goa-Brasil[637]. A correspondência comercial que mantinham revela o envolvimento dos interesses da família, administrados pelos irmãos Venkatesh e Narayan Khamat. A participação da família no comércio Brasil-Goa se refere especialmente ao período de instabilidade política de Portugal, que proporcionou certa vantagem aos comerciantes privados. Concentra-se especialmente no período pós-1807, quando a corte real se mudou para a nova capital no Rio de Janeiro. Essa época inaugurou caminhos para o comércio privado intraperiférico, porque os comerciantes tiveram oportunidade de pescar em águas turvas. Portugal foi envolvido no tumulto europeu e consequentemente se viu obrigado a dar concessões comerciais à Inglaterra, o que causou graves repercussões no império.

Os irmãos Mhamai-Kamat eram agentes locais que forneciam mercadorias a Gomes Loureiro & Sons, comerciantes baseados no Rio[638]. Suas exportações consistiam principalmente em têxteis de Surat, Malabar e Balaghat. Possuíam agentes indígenas colocados em vários pontos para obter artigos em Surat, Damão e Diu, no norte e no sul de Malabar. Informações regulares vindas do Brasil sobre os preços prevalecentes, o pulso do mercado brasileiro e outros detalhes ajudou os Mhamais e organizar seu comércio com eficiência[639]. Seu agente, Julião Miz da Costa, do Rio, pediu tecidos de Balaghat em 1811[640], enquanto os Loureiros desejavam um carregamento de produtos de Malabar para venda no Rio de Janeiro, em 1812. Entre os membros da conhecida família Loureiro,

fl. 916. TR.de Souza, "Goa-based seaborne Trade in early 17th century", The *Indian Economic and Social History Review*, XII, 1976, pp. 433-442 sobre o domínio do comércio português pelos hindus.

637 AHU: *Baía*, cx. 142, doc. 34; T R. de Souza, "Mhamai House Records: Indigenous Source for Indo-Portuguese Historiography", The *Indian Archives*, XXXI, no. I, Jan-June 1982, pp. 25-45. S. K. Mhamai org., *Mhamais of Goa*: *in the Network of Trade and Culture*, Panaji, 2004.

638 XCHR: *MHP*, *passim*; HAG*: MR*, 191-C, fl. 521.

639 *MHP*, docs. dat. 16 de março de 1811; 17 de junho de 1812; 5 de julho de 1812; 16 de junho de 1816 e 26 de setembro de 1816 se referem a informações vindas do Rio. O preço de têxteis em Surat aparece em documentos datados de 25 de outubro de 1810 e 28 de novembro de 1811.

640 XCHR: *MHP*, doc. dat. 16 de maio de 1811.

estavam profundamente envolvidos no comércio de têxteis Goa-Brasil de 1809 a 1813 Francisco Gomes Loureiro, tio de Domingos Alvares Loureiro, e João Gomes Duarte, Simão da Rocha Loureiro e Thomas Loureiro[641]. Cartas datadas de 1812 a 1817 revelam que o mercado difícil e os baixos preços não favoreciam o comércio. A arriscada viagem do *Agoa* em 1812 danificou a carga composta de sedas caras, tecidos de algodão, salitre, incenso e outros artigos, o que afetou negativamente as vendas naquele ano. Relatos de recessão no mercado continuaram até 1817. Afirmou-se que os tecidos não vendidos tiveram de ser enviados a Lisboa para encontrar saída[642].

A revolução industrial na Inglaterra e a abertura dos mercados brasileiros aos ingleses escancararam as comportas desse comércio para o Brasil. Esses acontecimentos prejudicaram o comércio privado de larga escala, embora indivíduos como os irmãos Mhamai-Kamat tivessem conseguido conservar suas relações com o Brasil. Sabe-se que durante os anos de 1807 a 1818 cerca de vinte navios zarparam de Goa para o Brasil e um número quase igual viajou de volta a Goa. Entre 1807 e 1815, os irmãos Mhamai-Kamat exportaram tecidos no valor de 5.000 patacas e 180.312#547 réis, deixando de lado fardos que não foram vendidos[643]. Venkatesh e Narayan Mhamai Khamat se tornaram sócios do comerciante pernambucano Antonio da Silva & Co. Em 1820, despacharam têxteis no valor de 5.699,125 réis pelo navio *Balsemão* aos sócios Francisco José Colfs e Estevão José Menezes em Pernambuco. Entre os tecidos vendidos estavam 300 peças de *panos de cafre*, 200 de *parciaco branco*, 7.176 *dotins* e um pouco de fibra de coco. Antonio Gomes Villar, Bento José da Costa e Manuel Luis da Veiga foram os compradores da carga. Em 1821, o tesouro real do Rio recebeu 14.588,713 réis fortes da Junta de Pernambuco por mercadorias despachadas pelos Mhamais. O total era de 91/179 *xerafins*, 2 *tangas* e 16 réis[644].

Vários outros artigos figuram no comércio da família com o Brasil. Em 1809, eles despacharam 400 arrobas de salitre para o Rio. Em 1810 e 1812, pequenas quantidades não especificadas de salitre foram enviadas pelo *Fama* e pelo *Angelica*, respectivamente[645]. Uma carta datada de 31 de outubro de 1812 relata que um carregamento de 80 quintais de salitre, além de têxteis despachados pelo *Fama*, estavam em más condições.

641 XCHR: *MHP*, doc. dat. 5 de julho de 1812; C. Pinto, *Situating Indo-Portuguese Trade History: A commercial Resurgence, 1770-1830*, pp. 40-41, 53, 221-225; ''Private Trading: The Goa-Brazil Link in the Mhamai House Papers", *Goa: Images and Perceptions*, pp. 53-57, 59-60.

642 XCHR: *MHP*, docs. dat. 11 de julho de 1812; 20 de junho de 1816; 2 de junho de 1817 e 2 de novembro de 1817.

643 HAG: *OR*, 2389, fls. 108, 127-128.

644 HAG: *OR*, 2389, fls. 108, 109, 127-128, 128-129.

645 XCHR: *MHP*, docs. dat. 11 de janeiro de 1811; 6 de maio de 1812.

Era difícil escoar a carga porque a Real Fazenda era o único comprador dessa mercadoria. Em 1816, repetiram-se relatos de oferta de preços baixos do salitre[646].

Em 1811, foram comprados 400 quintais de fibra de coco para remessa ao Brasil. No mesmo ano, o *S. João Fenix* transportou 88 *khandis* e 5 *maons* de fibra de coco e 100-200 quintais de incenso à conta dos Mhamais[647]. Algumas pérolas foram também secretamente despachadas por eles para Domingos Álvares, sócio comercial dos irmãos no Rio. De 1812 a 1820, há referências a pequenas quantidades de açúcar brasileiro importado pela família. Suba Kamat, além de Narayan e Venkatesh, participaram dessas importações. O Major Antonio Pereira, Pedro de Lima e Cipriano Silveira Roiz, de Margão, compraram açúcar aos irmãos Kamat. O pagamento pelas transações foi feito por letras de câmbio. Mil *xerafins* foram pagos dessa forma, como revela uma carta de Thomas Pedro Moller e Domingos Alves, datada de 14 de janeiro de 1815.

Os irmãos também se dedicavam em pequena escala ao comércio de rapé. Em 1821, a conta de rapé mostrou déficit. O tesouro real em Goa recebeu ordem de tomar bens dos Mhamai em garantia. As dívidas contraídas com o conselho do tabaco foram descontadas dos pagamentos enviados por dois carregamentos de têxteis despachados para Antonio José Viegas e Antonio da Silva & Co. em Pernambuco, em 1810, no total de 8.889#588 réis[648]. Os documentos da Casa Mhamai refletem o crescimento do comércio Goa-Bahia, conforme se verifica no movimento de navios que aparece na Tabela 5.19.

Rogerio de Faria

Rogerio de Faria era outro goense de Sta. Inez, estabelecido em Bombaim e envolvido no comércio privado Goa-Bahia. O pai era conhecido comerciante em Bengala. O artigo de T. R. Faria intitulado "Rogerio de Faria: um comerciante indo-português com ligações na China" descreve o papel de Faria no comércio com o Brasil[649]. Ele aproveitou rapidamente o estabelecimento da corte real no Brasil e o consequente renascimento do intercâmbio direto entre Goa e aquela colônia. A galera *Grã- Cruz de Aviz,*

[646] XCHR: *MHP*, doc. dat. 20 de junho de 1816.
[647] XCHR: *MHP*, doc. dat. 3 de maio de 1811; 15 de outubro de 1811.
[648] HAG: *OR*, 2390, doc. dat. 16/1/1821; XCHR: *MHP*, docs. dat. 29 novembro de 1811; 3 de abril de 1812; 16 de abril de 1820; 14 de janeiro de 1815; C. Pinto, *Goa: Images and perceptions*, pp. 49-60.
[649] T. R. de Souza, "Rogerio de Faria: An Indo-Portuguese Trader with China Links" *ISIPH*, VI, Macau; Outubro de 1991, pp. 1-13.

pertencente a Faria, ancorou no Rio ao fim de sua viagem inaugural. Em reconhecimento a seus serviços ao governo do Brasil, foram-lhe conferidas a *Ordem da Rosa do Brasil* e a *Ordem da Imaculada Conceição*. Foi nomeado primeiro Cônsul-Geral do Brasil em Bombaim e o rei de Portugal o condecorou com a *Ordem de Cristo*. Como as honrarias não lhe trouxeram ganhos materiais, Faria não lhes deu importância. Encontrou melhor terreno no comércio de ópio baseado em Damão e transferiu-se para os negócios de ópio com fulcro em Macau[650]. Associou-se aos Mhamais e comprou tecidos de Balaghat para esse intercâmbio[651]. Faria transferiu o foco para o lucrativo comércio de ópio e assim afastou-se do intercâmbio com o Brasil.

Observe-se que os comerciantes nativos, exceto Faria, não possuíam navios. Despachavam suas mercadorias em barcos privados ou nos da *Carreira da India.*

Relatos de Lisboa frequentemente indicavam que os comerciantes locais que serviam de agentes na busca de mercadorias para o comércio marítimo demonstravam pouca dedicação. Alegava-se que os artigos despachados para Lisboa ou eram de qualidade inferior ou tinham preços demasiadamente elevados. Esse era o caso dos tecidos finos de algodão, diamantes, pimenta e salitre. Era difícil para os funcionários da *Casa da India* implementar as recomendações metropolitanas no sentido de que deveria ser confiado a comerciantes portugueses o fornecimento de têxteis, salitre e outras mercadorias, além da boa qualidade, preços baixos, quantidades acertadas e despachos oportunos. É exemplar o caso de Antonio da Silva Caldeira, proprietário do navio *Robusto*, que, em 1813, recebeu tecidos de qualidade inferior de metragem menor do que a normal. A falha estava na embalagem de *cadeas inglesas, cadeas fragata, coromandéis, azuis, cadeas encarnadas e naginis*[652].

Na época em que a Companhia Inglesa das Índias Orientais se voltava do Atlântico para o oceano Índico, como observa P. J. Marshall em uma obra recente[653], o gigante lusitano, já altamente dependente do Brasil, havia se concentrado no Atlântico. A Coroa já não podia se orgulhar do lucrativo comércio do oriente, que estava em grande parte nas mãos de comerciantes privados. O comércio da Ásia portuguesa se revitalizou utilizando o mercado do Brasil. Os comerciantes nativos e os luso-brasileiros, assim como os portugueses, estavam ativamente

[650] C. Pinto, *Trade and Finance*, p. 59; HAG: *MR*, 190-A, fl. 6.
[651] T. R. de Souza, op.cit.; HAG: *MR*, 190-A, fls. 6-6v.
[652] HAG: *MR*, 193-B, fls. 1787-1788.
[653] P. J. Marshall, "The British in Asia: Trade to Dominion, 1700-1765", P. J. Marshall, org., *The Oxford History of the British Empire: The eighteenth Century*, p. 486.

envolvidos no intercâmbio intraperiférico. A interdependência e o benefício mútuo entre os operadores privados de Goa e da Bahia foram consequências dessa interação.

Reação brasileira

O Brasil pouco tinha a oferecer em troca da vasta quantidade de mercadorias que recebia da Ásia, tanto diretamente quanto por intermédio de Lisboa. Sem dúvida o tabaco era o principal artigo de exportação para a Índia. Os comerciantes brasileiros geralmente pagavam com ouro em barras ou em moedas as compras que faziam na Ásia[654].

Nos séculos XVI e XVIII, um fluxo clandestino de prata de Potosí para o Brasil e daí para Lisboa ajudou Portugal a pagar as importações vindas da Ásia. Furber observa que o movimento de mercadorias asiáticas em direção ao oeste deve ser visto contra o pano de fundo do fluxo de "tesouros" americanos para a Ásia via Europa[655]. A descoberta de ouro no Brasil transformou a economia luso-brasileira e inaugurou uma nova era no comércio intracolonial. A produção brasileira de ouro foi estimada em cerca de metade da mundial. Produziam-se anualmente em média, segundo registros oficiais, 1.727,11 quilogramas entre 1700 e 1799[656]. A própria mineração de ouro levou ao crescimento demográfico e à urbanização, além de aumentar o poder de compra do povo em geral. Isso gerou expansão comercial. Além dos artigos indianos de algodão, os de luxo, como as sedas e as porcelanas, passaram a ser procurados. Como a maior parte das exportações brasileiras era canalizada através de Lisboa, o ouro brasileiro tomou o mesmo caminho para chegar à Ásia. Os dados numéricos sobre o ouro em barras exportado por meios privados do Brasil para Portugal e daí para a Índia entre 1796 e 1819 aparecem na Tabela 5.15. Essas importações facilitaram intensas transações comerciais entre as duas colônias. A importação de ouro pela Índia aumentou de 1798 a 1806. Durante a década seguinte, houve um declínio. A partir de 1815 o gráfico novamente se moveu para cima, como indicam os números na Tabela 5.15.

O forte fluxo de ouro em barras e em moeda para fora do Brasil criou uma crise monetária nessa colônia. No século XVIII, as queixas a esse respeito se tornaram comuns[657]. Afirma-se que cerca de 900.000 a 1.000.000 de libras esterlinas em prata, ouro e moedas foram enviadas anualmente

[654] Rudy Bauss, op.cit., p. 104.
[655] Holden Furber, op.cit., p. 234.
[656] *CHLA*; II; p. 594.
[657] HAG: *MR*, 164-G, fl. 2010; C. R. Boxer, *A Idade de Ouro do Brasil*, p. 315.

do Brasil para o sul da Ásia. Em 1802, um comboio de sete navios levou prata no valor de 560.000.000 de réis, ou 200.000 cruzados, do Rio de Janeiro para Goa[658]. Em 1784, algumas barras de ouro acompanhadas dos necessários documentos foram mandadas para a Índia pelo *Sor do Bomfim e S. Tiago Maior* para serem entregues à Casa da Moeda em Goa. Um documento sem data se refere à venda de pó de ouro levado da Bahia para Goa, que obteve 872=0=14 *xerafins*, dos quais 604=0=30 foram usados para a compra de porcelanas. Em 1811, o navio *S. Jozé Fenix* embarcou uma quantidade não especificada de patacas do Rio de Janeiro à conta de João Mendes a fim de serem levadas para o norte. Entre 1808 e 1820, Brasil e Portugal juntos remeteram a Calcutá, Bombaim e Goa cerca de 800.000 a 1.500.000 libras esterlinas em metais preciosos[659]. Em 1757, o navio *N. S. das Neves e Sta. Anna* levou a Lisboa ouro em barras à conta de indivíduos e também para o rei[660]. Tais práticas foram comuns durante muito tempo.

[658] BAL: cod. 46-XIII-23, fl. 2v; Rudy Bauss, op.cit., p. 104.
[659] HAG: *MR*, 164-G, fl. 2010; *RG*, 2153, fl. 156; AHU: *Baía*, nº. 7523 c.a.
[660] AHU: *Baía;* nºs. 2482, 2484, 2490, 2491, 2814, 2851 c.a.

Tabela 5.15 – Exportações brasileiras de ouro em barras para Portugal comparadas com as de Portugal para a Índia, 1796-1819

Ano	Do Brasil para Portugal (libras esterlinas)	De Portugal para a Índia (libras esterlinas)
1796	522.843	7.714
1797	14.072	119.424
1798	340.470	123.109
1799	559.923	756.406
1800	682.124	765.881
1801	632.694	249.113
1802	454685	330.760
1803	368.851	357.139
1804	235.000	508.121
1805	219.565	385.352
1806	256.332	400.394
1808	0	4.507
1809	24.329	5.685
1810	38.891	91.267
1811	81.779	87.887
1812	90.781	46.935
1813	70.652	27.492
1815	21.427	495.492
1816	4.836	887.661
1817	12.446	537.464
1818	6.909	507.492
1819	7.318	22.379

Fonte: R. Bauss, "A Legacy of British Free Trade Policies…", op. cit., p. 111.

O fluxo de ouro em barras criou um surto econômico em Goa, revitalizando o comércio. Os comerciantes privados também recebiam pagamento em ouro em troca da carga, especialmente os têxteis enviados para portos brasileiros. O metal amarelo, o mais procurado entre os símbolos de riqueza, atraía os mercadores nativos para os negócios.

A introdução do comércio direto de tabaco em folhas para Goa em 1775 ajudou Portugal a reduzir as exportações de ouro para Goa[661].

[661] O comércio direto de tabaco é examinado em um capítulo separado.

A tendência à liberalização no comércio marítimo adotada em 1783 marcou o ponto de partida para longe da política mercantilista vigente. O conflito anglo-francês na Europa propiciou rápida expansão do comércio indiano com o Brasil e Portugal. Mais além desses resultados positivos, o comércio de ouro de contrabando se intensificou à medida que navios asiáticos passaram a comerciar com frequência em portos brasileiros. Barras, moedas, folhas e poeira de ouro, assim como ornamentos, ocultos em fardos ou em caixas de tabaco e outras cargas, chegavam a Goa e a outros portos indianos. O ouro brasileiro entrou para os tesouros das famílias em Goa, onde sempre fora estimado como investimento seguro e era exibido como símbolo de riqueza e *status* social.

Não apenas ouro mas também pedras preciosas de qualidade saíram do Brasil para Goa. Em 1783, o Governador da Bahia recebeu um pedido de enviar a Goa seis pedras para lapidar e doze para cortar[662]. Aparentemente o destino era a *Casa da Pólvora*. Também foram despachadas pequenas quantidades de ferro, chumbo e outros artigos[663].

Meyas de Sola foram enviadas do Brasil para o Real Arsenal de Marinha em Goa. Em 1789, o *N. S. da Conceição e Sto. Antonio* transportou uma caixa contendo 2.00.000 *meyas de sola*, que custaram 1.930,445 réis[664]. Após a mudança da Corte para o Rio em 1808, devido à invasão de Portugal por Bonaparte, as solicitações dos militares eram atendidas por exportações que partiam do Rio[665]. Entre as remessas para Goa em 1785 estavam duas pequenas caixas de flores feitas com conchas.

Anil

Houve esforços para desenvolver as exportações brasileiras de anil e cochinilha[666] e transformá-las em um ramo lucrativo do comércio oficial na Índia. O anil cultivado na Índia era uma tintura azul usada por tecelões. Sua exportação representara 11½% do valor total do comércio da Índia portuguesa em 1630[667]. O cultivo foi iniciado no Brasil em 1642, mas a estação foi proibida a fim de não entrar em choque com o produto asiático. Apesar da alta rentabilidade do corante indiano, este

[662] HAG: *MR*, 164-G, fl. 857.
[663] HAG: *MR*, 190-B, fl. 610; 192-A, fl. 200; 197-B, fl. 619; *AG*, 6350, fl. 23; ANTT: *Casa da India*, maço 1500, fl. 24.
[664] HAG: *MR*, 171-A, fls. 117, 118-118v.
[665] HAG: *MR*, 189, fls. 186-187.
[666] A Cochinilha *(Cochineal)* é um corante vermelho vivo feito do corpo de insetos mortos e utilizado como corante em alimentos. 152. AHU: *India*, nº. 170. A cochinilha era abundante em Cachoeira. Planejava-se sua promoção. AHU: *Baía*, cx. 190, doc. 27, dat. 27/7/1789; HAG: *MR*, 172-B, fl. 742.
[667] Disney, *Twilight of the Pepper Empire*, p. 113.

acabou sendo deslocado pelo anil cultivado na América[668]. Após o êxito da fábrica de anil no Rio[669], resolveu-se vender o produto brasileiro em Surat, que era bem conhecida como mercado de têxteis por atacado. Em 1792, seis caixas de anil com o peso de 19 arrobas e 30 arráteis, ao preço de 2.640,200 réis, foram mandadas para Goa pelo navio *N. S. de Belem,* a título experimental[670]. A cochinilha foi inteiramente vendida. Outra remessa de cochinilha chegou a Goa em 1797. Também desta vez foi vendida em Goa e em Surat[671]. Jacinto Domingos, diretor português em Surat, não conseguiu lançar com êxito o projeto do anil. Alegou que o corante brasileiro era demasiadamente caro e que o produto local estava disponível a preço mais baixo. O preço de 125 rupias por *mão* foi considerado elevado pelos tintureiros de Surat, que ofereceram 95 rupias pelo anil brasileiro[672]. Embora experimentalmente tivessem sido vendidos seis arráteis aos tintureiros de Surat, tanto a qualidade quanto o preço do anil oriundo da América não foram aceitos pelos indianos.

Medicamentos

Os medicamentos importados do Brasil para Goa encontravam procura no hospital militar. As ricas reservas da flora brasileira foram diligentemente exploradas pelos jesuítas que descobriram o uso terapêutico de raízes e ervas[673]. Preparados farmacêuticos passaram a ser exportados diretamente para Goa após a mudança da sede do reino para o Rio de Janeiro. A *botica* do hospital real em Goa recebia remessas de flores, folhas, raízes, sementes e até mesmo insetos secos ou extratos daquelas fontes. Tudo encontrava aplicação medicinal. Entre os medicamentos derivados de ervas podem ser mencionados a *Serpentuaria Virginiana*, empregada como antídoto para mordeduras de cobras. A malária era uma enfermidade tropical comum que regularmente ceifava vidas em Goa. O quinino, revelado ao mundo pelos jesuítas e preparado para o tratamento

[668] W.H. Moreland, *From Akbar to Aurangzeb*, p. 113. Igualmente em 1787 o contratista de pau-brasil Gerardo de Visme (?) afirmou que substitutos inferiores, como *sapão* e outros corantes da Ásia, tinham reduzido a procura de pau-brasil. AHU: *Baía*, cx. 189, doc. 33, dat. 31/8/1787.

[669] Foi implantada em 1770 pelo vice-rei Marquês do Lavradio. Seu êxito resultou na fundação de muitas outras fábricas pequenas.

[670] ANTT: *Casa do Índia*, maço 1500, fl. 10; S. Arasaratnam. *India and the Indian Ocean in the 17th century*, p. 107; HAG: *MR*, 174-A, fls. 255, 257.

[671] HAG: *MR*, 177-B, fls. 428, 429. P. S. S. Pissurlencar, "A presença do Brasil...", p. 355, refere-se à breve experiência de venda de anil do Brasil em Surat.

[672] HAG: *MR*, 174-A, fls. 258-259.

[673] Serafim Leite, "Os Jesuítas no Brasil e a medicina", Separata do *Petrus Nonius*, vol. I, Lisboa, 1936, pp. 5-16.

da febre, chegou a Goa vindo do Brasil[674]. A casca da planta era usada na fabricação do remédio. Era chamada "casca do Brasil" ou "casca do Peru" e também "casca jesuíta". A salsaparrilha era um produto de ervas exportado do Maranhão. Tinha utilidade como tônico[675]. A contraerva era uma planta medicinal usada como adstringente e cura para a febre. O tabaco, também proporcionado aos pacientes devido a seu valor medicinal, fazia parte do inventário do hospital militar em Goa[676]. Os medicamentos listados na Tabela 5.16 foram despachados pela "nau de viagem" *Ulisses* em 1810 e 1812, pelo *Princeza Real* em 1818 e pelo *Luconia* em 1822. Em Goa eram também vendidos a varejo.

Tabela 5.16 – Medicamentos despachados do Brasil para Goa, 1810-1822

(continua)

Medicamentos importados	Ano 1810 Quantidade		Ano 1812 Quantidade	Ano 1817 Quantidade		Ano 1822 Quantidade	
	arbs	lbs	arbs	arbs	lbs	arbs	lbs
Açafrão			1				1
Agrimonia							4
Aipo (raiz)					16		16
Alcorvia, semente					14		2
Alecrim, folha		64		6		2	2
Alexandria, semente			8		8		
Alvaia de fino	1						
Alfazema				6		4	2
Ameixa, fruto				1			
Angustura							6
Arnica, flor					8		
Avea, semente	6		4	6		6	
Balsamão					8		
Peruviano líquido					6		
Barbasea, erva					16		
Bardana					10		

[674] AHU: *Índia*, maço 191, nº. 207. Recorde-se que a malária, doença tropical, grassava no Brasil tanto quanto em Goa.

[675] Para uma descrição da salsaparrilha, ver Arraez Duarte Madeyra, *Methodo de conhecer e curar o morbo gallico*, Lisboa, 1715, pp. 120-122.

[676] Sobre a importação de medicamentos do Rio, ver HAG: *MR*, 190-B, fl. 442-442Y; 192-A, fls. 148-150; 193-A, fls. 1225-1226v; 195-A, fls. 95-98, 100y; 196-B, fls. 490, 492-493, 495-496; 198-E, fls. 1055-1057; *OR*, 2389, fls. 111-114; AHU: *Índia*, maço 180, nº. 178; maço 186, nº. 202. Sobre o estudo científico de plantas brasileiras e seu uso, levado a efeito pelos naturalistas alemães Dr. Carlos de Martins e Dr. Von Spix, ver HAG: *MR*, 207-A, fls. 149-152.

Tabela 5.16 – Medicamentos despachados do Brasil para Goa, 1810-1822

(continuação)

Medicamentos importados	Ano 1810 Quantidade		Ano 1812 Quantidade	Ano 1817 Quantidade		Ano 1822 Quantidade	
	arbs	lbs	arbs	arbs	lbs	arbs	lbs
Bestorba					6		
Bollo Armenio					16		
Cardo Santo			64		8		8
Casearlina					2		
Calaminar, pedra					12		
Centaurea Minor			64				
Cantaridas		20					
Cevadinho do Norte			64				
Contra herva			32		16	1	
Coralina			8				
Elemi, goma		2		2			
Erva doce			16				4
Hortelã pimenta, espirito			12				
Sabugueiro, flor		8		2			
Galbano, goma					16		
Genesana, raiz				1			
Jalapa, raiz		1	16		16		
Junípero, baga				1		1	
Manteiga de Cacau		8	16		16		4
Maná em lágrimas			64	2		6	
Maseta galega, erva				2			
Mezerlão, casca da raiz					8		6
Pau santo limado			128				
Poejos				1			4
Pedra de Calviva				6			
Piretro, raiz					16		
Quacia	1						
Quina, casca	8	8	32	6		8	
Quina Peruviana			192				

Tabela 5.16 – Medicamentos despachados do Brasil para Goa, 1810-1822

(conclusão)

Medicamentos importados	Ano 1810 Quantidade		Ano 1812 Quantidade	Ano 1817 Quantidade		Ano 1822 Quantidade	
	arbs	lbs	arbs	arbs	lbs	arbs	lbs
Resina de Pinho				4		4	
Ruiva dos tintureiros			80		8		
Sabina					2		
Salsa de Orta			64	2		2	
Salsa Parrilha				2		4	
Salva			32		16		
Sebo de Olanda							12
Sebo de Carneiro			32	6		2	
Seneka, raiz					16		
Serpentuaria Virginiana			32	3		4	
Simaruba, casca		34		1			
Terbintina fina			70	2		2	
Tilia, flor					16		
Tucilago				4		1	
Verdete							2
Valeriana Silvestre				1		1	
Veronica							8
Flores de Violas		20					8
Flor de Laranja, espirito		8			12		4
Óleo de Canela					4oz		
Marmelada		6			1 frasco	1	
Flores cordiais	6						
Flores de Sabugo							4
Flores de Arnica							4
Funcho, raiz						1	

Nota As colunas em branco significam valores que não figuram nos documentos.
Fontes: HAG: *MR,* 190-B, fl. 440; 192-A, fl. 189; 195-C, fls. 298-299; 199-A, fls. 232-232v.

A documentação disponível nos leva à conclusão de que o intercâmbio direto ou indireto com o Brasil revigorou consideravelmente o comércio baseado em Goa[677]. O comércio oficial revelou tendência crescente após a introdução do tabaco baiano em forma de rapé, no ano de 1675. A entrada do tabaco em folha da Bahia diretamente para Goa, um século depois, acrescentou novo ímpeto. Os ventos de liberalização que sopravam sobre o comércio de têxteis baseado em Goa depois de 1785 ampliaram a base desse intercâmbio ao estimular o comércio privado. Se usarmos o transporte marítimo para servir de indicador do pulso do comércio de longa distância, a participação de um número crescente de navios na rota Ásia-Brasil reflete a saúde econômica daquele intercâmbio. Entre 1802 e 1820, sessenta e três navios foram licenciados para comerciar em portos asiáticos, inclusive Goa, Bengala e a costa de Malabar[678].

Os recibos alfandegários de Goa registraram um incremento de receitas decorrentes da entrada e saída de navios luso-brasileiros após 1811, em comparação com os cinco anos anteriores, como mostram os dados das Tabelas 5.17 e 5.18. Os direitos coletados de navios americanos vieram em grande parte das Ilhas[679]. Essa receita era importante para Goa, pois se costumava afirmar repetidamente que o Estado da India se encontrava em estado de decadência financeira[680].

Tabela 5.17 – Receitas alfandegárias coletadas de navios para o Brasil, 1811-1813

Ano	Navio	Direitos coletados (*xerafins*)
1811	Fama	114.046=2=06½
1812	Nau de Viagem Europa	85.851=0=45½
1812	Oceano	25.227=1=25½
1813	Nau de Viagem Ulisses	50.000=0=00
1813	Balsemão	40.000=0=00
1813	S. José Americano	N. A.

Fonte: HAG: *MR*, 192-B, fls. 599-606v.

[677] HAG: *MR*, 19l-B, fl. 1298; 192-B, fls. 607, 620. Procurar Apêndice 5.3 para uma visão das exportações da Ásia para o Brasil (1792, 1796-1811).
[678] P. Sequeira Antony, "The Goa-Bahia Intra-colonial Relations…". Op.cit., pp. 425-426.
[679] HAG: *MR*, 193-B, fls. 1711-1713.
[680] HAG: *MR*, 191-B, fls. 1294-1295; 191-C, fl. 505.

Tabela 5.18 – Receitas alfandegárias coletadas de navios luso-brasileiros, 1806-1814

Período	Receita anual de comércio, exceto luso-brasileiro	Receita anual da entrada e saída de navios luso-brasileiros (*xerafins*)
1806-10	140.851=1=20 (média)	132.929=3=08 (média)
1811	150.806=1=55¼	194.993=1=45¾
Crescimento	+ 10.011=2=05	+62.063=3=37¾
1812	N. A.	110.851=1=00
1813	97.594=0=35¾	147.300=1=00
1814	N.A.	17.796=2=21

Fonte: HAG: *MR*, 191-B, fl. 198; 192-b, fls. 607, 620; 193-B, fls. 1699-1703v, 1707, 1711.

Os comerciantes privados obtiveram os maiores ganhos econômicos com a limitação do comércio oficial. Alegou-se que aqueles operadores sonegavam os impostos sobre os artigos de ouro e prata trazidos pelos navios da Europa e da América. De 1815 a 1817, o declínio da receita causada apenas por esse fator foi calculado em 17,682=4=03 *xerafins*, ou 2.829#248 réis fortes[681]. A Bahia era o centro de grande atividade comercial. Em 1804, um total de 304 navios entraram na Bahia e 276 zarparam do porto. Apesar das transações clandestinas, para as quais a Bahia fornecia amplas oportunidades e que levaram a perda de receita, o comércio privado era o principal contribuinte singular para a receita alfandegária de Goa proveniente do comércio de longa distância.

As exportações totais da Bahia em 1804 montaram em 3.481, 693#595 réis, dos quais as exportações para Goa representaram 11.600#000 réis[682]. No mesmo ano a Ásia exportou para a Bahia mercadorias no valor de 466.595#720 réis. Da perspectiva de Goa, que é o objeto deste estudo, os números mostram que a balança comercial era favorável a essa colônia portuguesa na Índia.

A recuperação econômica era também evidente no número de navios que empreendiam a viagem no elo Goa-Brasil. O número daqueles que aportavam em Goa aumentou. Funcionários de Macau se queixaram de prejuízos a seu comércio porque a quantidade adequada de navios não estava disponível. Reiteraram a reclamação de que os navios do

[681] HAG: *MR*, 195-E, fls. 839, 840.
[682] AHU: *Baía*, nº. 27092 c.a.

Brasil somente vinham para Goa[683]. Adiante aparece a lista dos navios que fizeram a travessia Goa-Brasil durante os anos de 1809 e 1822.

Impacto na sociedade goense em geral

A renovada energia injetada no comércio oficial e privado entre Goa e o Brasil causou impacto sobre Goa e seu povo marginalizado. O porto de Goa se envolveu em diversas transações comerciais com cada navio que ancorava ou zarpava. Cada navio precisava ser objeto de reparos ou preparação para a árdua viagem de regresso, apesar de que naquela altura já havia grande familiaridade com o alto-mar. Grande número de operários trabalhava nas docas, principalmente mão de obra local. Um relato do ano de 1817 fornece uma lista de 304 trabalhadores regulares, como carpinteiros para as obras de madeira, pintores e alfaiates, os quais receberam em conjunto uma soma de 27.962=4=08 *xerafins* no período entre 23 de outubro de 1815 a 29 de setembro de 1816.

O fornecimento de material para reparo e correlatos interessava outro grupo de agentes nativos. Os reparos precisavam de madeira de teca e pinho, bambu, mastros sobressalentes, velas, barris, sacos, cordas e artigos semelhantes. Agentes hindus também eram contratistas nesses ramos. A maioria deles era bem conhecida. Gopala Pal & Co. fornecia madeira, Vithoba Sinai Mulganokar ladrilhos, Narayan Kamal Mhamai óleo de linhaça, alcatrão, pregos e corantes, e Vankatesh e Narayan Kamat penas e resmas de papel. Chaturbogy Corgi, comerciante de Diu, tinha agentes em Goa para receber os artigos de Damão e Diu que fornecia. Finalmente, havia alguns agentes cristãos: José Rodrigues Moreira, José Antonio Pereira, Joaquim Mourão Garcez Palha, João de Miranda, Miguel José da Conceição, Antonio Constancio de Sá e Ignacio Xavier da Fonseca. Estes forneceram artigos no valor de 42.579=4=08 *xerafins* durante o período de um ano entre 1815 e 1816[684].

Outro aspecto da vida nos estaleiros era o suprimento de provisões para a viagem. Entre essas estavam carne de boi e de porco salgadas, biscoitos, vagens secas, açúcar, sal, manteiga, vinho, *fenny*, vinagre, óleo de coco, arroz, arroz com casca, vacas em pé, galinhas e medicamentos, para mencionar apenas alguns. O navio *S. João Magnanimo*, que zarpou para o Brasil em 1817, transportava provisões no valor de 11.904=0=03 *xerafins* e outros artigos no valor de 14.253=3=57 *xerafins*. No mesmo

[683] XCHR: *MHP*, doc. dat. 1 de março de 1817.
[684] HAG: *MR*, 195-E, fl. 75-757, 775-775v.

ano, o *Princeza Real* embarcou um suprimento de vitualhas ao custo de 13.958=0=32 *xerafins*. Em 1819, o *Real Carolina* recebeu provisões por um total de 14.019=3=42 *xerafins* e outros artigos 7.864=4=15 xerafins[685].

A procura de artigos de fora de Goa redundava em ganhos para as receitas do *Estado*: os registros da alfândega de Bardez durante 1813 mostram que cada *khandi* de salitre, seda, cânhamo e fibra de coco pagava uma tarifa de quatro *xerafins*. Para açafrão, pimenta, cera, breu, incenso, sândalo, gengibre seco, *solam de brindão* e *solam de mangas* a tarifa era de duas *tangas*. Cada peça de tecido, independente da qualidade, era taxada em três réis no ponto de entrada[686]. Isso aumentava as receitas de Goa. O *Estado da India* se beneficiava com esse comércio.

O intercâmbio Goa-Bahia-Lisboa também era vantajoso para os comerciantes nativos. A liberalização do comércio beneficiava intermediários, agentes e outros operadores. Os comerciantes locais intermediavam a procura de mercadorias nos arredores de Goa.

A experiência comercial e a perspectiva de lucros os motivavam a aproveitar as oportunidades que surgiam. O surto de atividade comercial na parte final do século XVIII foi uma vantagem que eles não deixaram de aproveitar. A chegada de qualquer navio da Bahia, principalmente as viagens diretas após 1807, proporcionava possibilidades de intercâmbio aos locais. O estaleiro contratava os serviços dos que eram especializados em tarefas específicas, como ficou dito anteriormente. Até mesmo uma pequena participação em comércio ou no estaleiro mantinha muitas pessoas de Goa ocupadas e as ajudava a ganhar a vida. Os contratistas comerciais desfrutavam efetivamente de riqueza.

Pode-se, portanto, concluir que a perda do império de especiarias não causou queda fatal ao comércio de Goa. O efeito cumulativo do intercâmbio oficial e privado foi o revigoramento do elo comercial entre as duas colônias. O comércio oficial e privado ampliou o alcance do intercâmbio Goa-Bahia e Goa-Lisboa, conforme demonstrado no relato acima. As medidas de liberalização favoreceram o crescimento da participação privada no comércio marítimo. O elo comercial entre o primeiro e o segundo impérios atingiu o zênite durante 1796-1806.

O comércio privado foi em grande parte responsável pelo florescimento dos negócios.

[685] HAG: *MR*, 195-B, fls. 630-630v, 634-635v, 636-637; 195-C, fls. 198-198v, 201-201v, 203-205, 207-207v; 197-B, fls. 636-639, 640.
[686] HAG: *MR*, 192-B, fls. 615-615v.

Tabela 5.19 – Movimentação de navios entre Goa e o Brasil, 1807-1822

Ano	Navios
1807-09	Robusto; Azia Grande; Rainha dos Anjos
1810	Ulisses e S. José Fenis; Grã-Cruz de Aviz
1811	Fama; Europa; S. Francisco Xavier
1812	Ulisses e S. José Fenis; Angelica; S. João Fenix; Brigue Oceano
1813	Balsemão; Agoa; Ulisses; Fama; Europa; S. José Americano
1814-15	S. José Americano; Europa; Dona Maria; Ulisses; Rozalia; Azia Grande; Goethals; Fenes; Fama; Trajano; Viajante; Gentil Americano; General Secor; Princeza Real
1816	Vigilancia; Princeza Real
1816-17	S. João Magnanimo; Ulisses; S. José Fama; Real Carolina
1818	Princeza Real; Vigilante; S. José Fama
1819-20	Princeza Real; Galera Tres Coraçoens; Vasco da Gama; Galera Vigilante
1821-22	Luconia; Tres Coraçoens; S. João Magnanimo

Fontes: HAG: *MR*, 168-B, fls. 320; 188, fls. 25-27; 146, 189 fls. 93-93v; 191-B, fls. 1210, 1578; 192-B, fl.599; 195-A, fl. 350; 195-B, fls. 567, 630-630v, 634-635v., 636-637, 780; 195-C fls. 198-198v; 195-B, fls. 1005, 1007; 196-B, fls. 473, 489; 197-B. fls. 564, 636-639; 197-C, fl. 1021; 198-B, fl. 428; 198-D, fls. 437, 465, 532; 199-A, fl. 234; 199-B,fl. 399; XCHR: mss; *MHP*, *passim*.

Tabela 5.20 – Provisões levadas de Goa a bordo do *Charrua S. João Magnanimo* ao zarpar para o Rio, 1817

Mercadoria	Quantidade	Custo
Carne de boi, salgada	400 arrobas	1000=0=00
Carne de porco	250 arrobas	1750=0=00
Feijão	230 *maons*	513=0=26
Biscoitos (comuns)	700 arrobas	4620=0=00
Biscoitos (qualidade superior)	2 arrobas	16=1=00
Manteiga	6 arrobas	105=3=00
Açúcar	8 arrobas	112=0=00
Arroz c/ casca (fardo)	60 *maons*	60=0=00
Vinho branco	40 canadas	47=3=00
Farinha de trigo	156 almudes	72=0=00
Vinho	156 almudes	1170=0=00
Sal	142 *maons*	30=0=58
Arroz	169 *maons*	440=0=00
Arroz local	91 *maons*	182=0=00
Vinagre	70 maons	129=1=09
Galinhas	30	150=0=00
Vacas (em pé)	15 (68 arrobas)	306=0=00
Sagu	2 arrobas	40=0=00
Outros materiais	-	345=3=50
Total		11.097=4=03

Fonte: HAG: *MR*, 195-C, fls. 198-198v, 201-201v.

O fechamento dos portos europeus ao comércio com a Inglaterra por ordem de Napoleão e a consequente invasão de Portugal levou ao declínio do comércio por volta de 1807. Quando a Corte portuguesa se mudou para o Rio, o comércio oficial geral entre Goa e o Brasil ficou mais lento. No entanto, a nova capital do império assumiu o papel de fornecedora de suprimentos a Goa. Verifica-se que remessas de medicamentos para o Hospital Real, encomendas do Arsenal Real e solicitações dos militares foram atendidas do Rio para Goa durante os últimos anos do período colonial no Brasil. A mudança da capital para

o Rio acrescentou uma nova dimensão à relação comercial Goa-Brasil quando o centro de gravidade do império foi transferido a uma colônia. Mais importante foi o corolário: geograficamente, marcou o fim da mediação de Lisboa no comércio intraperiférico. O comércio privado foi o maior beneficiário dessa situação.

Capítulo 6

O tabaco da Bahia: elemento-chave no comércio triangular

A primeira ligação comercial de Goa com a Bahia se deu através de Lisboa. De acordo com a tendência imperial prevalecente, Portugal considerava suas colônias como possessões que existiam exclusivamente para benefício da metrópole. As colônias deveriam despenhar o duplo papel de produtoras de matérias-primas e consumidoras de bens feitos em Portugal ou despachados por seu intermédio. Segundo Richard Sheridan, comparada com o crescimento econômico gerado pelas minas de ouro e prata ao Novo Mundo no século XVI, a revolução agrícola dos anos posteriores foi "uma força muito mais dinâmica e sustentável no desenvolvimento do capitalismo na Europa e na América". Adam Smith expressou opinião semelhante ao examinar as ligações entre a agricultura e o comércio de longa distância[687]. O tabaco, produto exótico, desconhecido na Índia até sua introdução pelos portugueses, foi o que provocou o processo de novo intercâmbio econômico entre Portugal, Bahia e Goa a partir de 1675. O último quartel do século XVII assistiu à mudança de direção das relações comerciais intracoloniais.

O tabaco exportado para Goa via Lisboa era o principal artigo desse comércio oficial. Entrou em Goa em forma de rapé fabricado em Lisboa até cerca de 1830. A atração da Índia portuguesa por esse produto era tão forte que Lisboa teve ocasião de colher grandes lucros. Goa retribuiu exportando uma ampla variedade de mercadorias como

[687] Richard B. Sheridan, "The Formation of Caribbean Plantation Society, 1689-1748", P.J. Marshall, org., *The Oxford History of the British Empire*, *The eighteenth Century*, p. 394; K.N. Chaudhurl, *Trade and Civilization in the Indian Ocean*, p. 27.

têxteis, pimenta, diamantes, salitre, conchas ornamentais, porcelana, chá e outros artigos. Alguns eram exportados diretamente para a Bahia. O tabaco baiano abriu novos horizontes nas relações comerciais entre as duas colônias, tanto de maneira direta quanto em forma de comércio triangular que envolvia Lisboa. Isso sustentou o império durante a fase turbulenta de sua história.

A política portuguesa de promover os produtos agrícolas baianos que tinham utilidade no comércio intracolonial se refere ao final do século XVII. No século anterior, a preocupação metropolitana com o comércio de especiarias na Ásia havia levado o *Estado da India* a ser o ponto focal de atenção e ao consequente negligenciamento do Brasil. O declínio do comércio de especiarias foi compensado pelo potencial da Bahia para produtos tropicais como açúcar, tabaco e algodão, que tinham grande procura no mercado europeu. Assim como as especiarias orientais não haviam progredido no Brasil, também o algodão e açúcar brasileiros não encontraram mercado na Índia. O tabaco baiano, no entanto, tomou de assalto o mercado indiano. O comércio oficial entre Goa e a Bahia tomou forma concreta quando o apetite indiano por tabaco se ligou ao potencial brasileiro para a produção da melhor variedade.

A introdução do tabaco baiano em Goa em forma de rapé feito em Lisboa deve ser visto contra o pano de fundo do mercantilismo português. Vitorino Magalhães Godinho afirma que a agricultura era a principal motivação para a colonização portuguesa das ilhas do Atlântico. Até 1820, Portugal dependeu fortemente do potencial agrícola brasileiro, demonstrando preferência por um ou outro produto agrícola. Lisboa compensou em parte a perda do comércio de especiarias na Ásia por meio da rendosa indústria do açúcar no Brasil. Durante um século, a partir de 1580, o Brasil foi o maior produtor e exportador de açúcar do mundo[688]. Na altura da década de 1670, sobreveio uma crise na indústria do açúcar que deflagrou uma recessão econômica em Portugal[689]. Naquela conjuntura, o tabaco ocupou a principal posição entre as importações portuguesas de produtos coloniais. O tabaco baiano se tornou artigo vital no comércio lusitano doméstico e de exportação. Ajudou Portugal a reduzir o fluxo de ouro para a compra de têxteis, especiarias, salitre e outros produtos indianos. Ao mesmo tempo, acrescentou uma nova dimensão ao debilitado comércio da Índia, infundindo-lhe nova vida e

[688] Frédéric Mauro, "Portugal and Brazil: Political and Economic Structures of Empire, 1580-1750", *CHIA*, I, pp. 457-459.

[689] Stuart B. Schwartz, "Colonial Brazil, c.1580-1750: Plantations and peripheries", *CHIA*, vol. II, pp. 423-490, para uma análise das fazendas de açúcar e tabaco no Brasil. Barbados passou a dominar o mercado do açúcar na Europa. Em consequência, França e Inglaterra abandonaram o mercado português de açúcar. Por isso foi feito um esforço no empenho de aumentar o consumo de tabaco. BNL: *CP*, cod. 495, fls. 25-32v.

vigor. A rentabilidade do comércio de tabaco atraiu também a atenção dos ingleses, que estabeleceram assentamentos em cinco ilhas do Caribe entre 1624 e 1632[690].

Portugal chegou a restringir o cultivo do tabaco fora do Brasil a fim de proteger e promover a produção brasileira. A *Junta do Tabaco*, organizada em Lisboa em 1674[691], monitorou as importações do fumo baiano e sua utilização para a manufatura do rapé destinado ao mercado da Índia. O Monopólio Real do Tabaco foi instituído na Índia pela carta da Coroa de 4 de abril de 1675. Diferentes variedades de rapé, chamadas *tabaco fino*, *rapé, simonte, amostrinha* e *de cidade*, assim como pequenas quantidades de folhas acondicionadas em barris ou frascos eram despachadas a Goa[692]nas viagens anuais da *Carreira da India*. O *tabaco fino* tinha boa aceitação no Estado, mas nenhum mercado no reino. Lapa se refere a variedades como *esturrinho* e *esturro*[693].

Acredita-se que o fumo, ou *nicotina tabacum*, produto nativo da América, tenha sido levado à Índia pelos jesuítas, que eram conhecidos pela popularização das aplicações médicas de especiarias e outras plantas. Diz-se que Luís de Góes, irmão de Pero de Góes, donatário da capitania de Paraíba do Sul, foi quem levou o tabaco para a Índia após ter vivido muitos anos no Brasil. Ingressou na Sociedade de Jesus e lá trabalhou até a morte. As opiniões divergem sobre a data precisa da introdução do tabaco na Índia[694]. Inicialmente, foi usado como curativo: sua fumaça facilitava a digestão, aliviava a dor de dentes e a asma e ajudava a expectoração. Acabou se transformando em suave narcótico e seu uso se generalizou, com aplicações não medicinais. Afirma-se que o hábito de fumar começou na Índia no início do século XVII. Dali em diante, não houve volta. Os portugueses rapidamente exploraram a natureza viciante do tabaco e fizeram dele um comércio altamente lucrativo para si, como revela este exercício.

Desde sua introdução na Índia, o tabaco cultivado localmente serviu como fonte regular de rendimentos para o tesouro do Estado[695]. Num estágio inicial, o produto local era consumido em Goa. As folhas da planta eram processadas para fumar, mascar ou aspirar. O uso na Índia independia da idade, sexo ou condição econômica. Os comerciantes

690 Richard Sheridan, op.cit., p. 394.
691 *CHLA*, I, p. 459.
692 HAG: *OR*, 1501, fl. 116; 1503, fl. 41.
693 J. R. do Amaral Lapa, op.cit., p. 294. Ver no Apêndice 6.5 um panorama das remessas anuais de rapé para Goa.
694 Afrânio Peixoto, *História do Brasil*, p. 87. Para uma opinião diferente sobre o tema, ver Jaweed Ashraf, "Antiquity of some Latin American plants in India: The Portuguese Contribution", *ISIPH*, IV, pp. 1-38. P. Sequeira Antony, "Missionary Expansion: Cultural and Agricultural Contacts between Colonial Goa and Brazil", em T.R. de Souza, org., *Discoveries*, *Missionary Expansion and Asian Cultures*, pp. 164-165.
695 BAL: *India*, 51-V-49, fls. 271-272: Afzal Ahmad, op.cit., pp. 123-124.

tinham de adquirir o direito de negociar com tabaco pagando um preço contratual. Não havia restrições quanto à qualidade do material a ser obtido e fornecido aos consumidores e nem sobre os preços cobrados e outras condições. Em uma palavra, o comércio era inteiramente manejado por agentes, a maioria dos quais naturais da Índia, que obviamente o praticavam em proveito próprio. Em 1675, o tabaco baiano em folhas e rolos foi introduzido em forma de rapé feito em Lisboa. Portugal assumiu o controle do comércio com o objetivo de obter maiores lucros por meio do fornecimento do produto de melhor qualidade aos consumidores na Índia. Para o império, os benefícios desse comércio foram imensos. Essa atividade fornece também o melhor exemplo da exploração do vício por parte dos portugueses na Índia.

O rapé importado de Lisboa se popularizou entre civis, militares e religiosos em Goa. Os clérigos se colocaram adiante dos leigos ao render-se à tentação do vício do tabaco. Os eclesiásticos dos conventos de Sto. Agostinho, Santa Monica e da missão em Malabar, assim como Procurador das missões na China e o bispo de Pequim, dispunham de uma quota do carregamento anual para seu uso. Além disso, o produto era fornecido ao convento de Santa Monica para ser usado como remédio pelos pacientes mais idosos[696]. O Padre Luís de Santa Maria, do convento de Santo Agostinho, recebia anualmente seis arrobas de tabaco por volta de 1732. A cada ano, 40 arráteis eram fornecidos ao Procurador Geral da missão jesuíta na China. O padre João Alexandro, S. J., da missão em Malabar, que não estava incluído na lista geral, recebia em caráter especial quatro arrobas de tabaco[697]. O templo Santeri em Querula também tinha uma quota anual regular. Os religiosos de Santa Monica faziam jus a 20 arráteis de rapé a título de auxílio. É interessante notar que por volta de 1750 um quinto dos salários dos militares era pago em tabaco em Damão[698]. A fábrica de pólvora era outra instituição que obtinha esse produto para seus operários, inclusive os escravos[699].

O direito de vender tabaco era distribuído aos comerciantes contratistas. Entre 1675 e 1700, os contratos eram concedidos anualmente. A instituição de contratos trienais, em 1701, foi adotada com o objetivo de proporcionar maior estabilidade ao intercâmbio e compensar as demoras dos complexos leilões anuais. O preço de compra e venda do rapé de

[696] HAG: *OR*, 1501, fl. 178; 1502, fls. 63, 67-73, 74, 80, 86, 90v, 102, 111; 1508, fls. 20, 33, 54, 79; 1532, fls. 362, 366; 2375. Em 1638, o Superior Geral da Ordem se referira à necessidade de conter esse abuso entre os jesuítas indianos. T. R. de Souza, *Medieval Goa*, p. 160.

[697] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 39v-40, 75, 77.

[698] HAG: OR, 1501, fls. 170-171; 1502, fls. 63, 73; 74, 80, 86, 90v, 102, 111. "Algum tabaco para aplicação os medicos para conservação da saude a muitas de crescida idade".

[699] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1790, fl. 9.

primeira e segunda qualidades era fixado periodicamente. Em 1726 determinou-se que o dinheiro do tabaco fosse pago pelos contratistas em *santhomes* e não inteiramente em *bazarucos*, como se fazia anteriormente[700].

Participação da Bahia no comércio de rapé

O comércio de tabaco deu nova orientação às trocas intraperiféricas porque Lisboa rapidamente combinou o fenômeno sociológico da rápida aceitação do fumo com o fator econômico da capacidade baiana de cultivar a melhor variedade desse produto. A importância desse comércio para a Fazenda é preponderante na correspondência oficial. Ao longo dos anos de 1675 a 1775, ele desempenhou papel crucial no comércio baseado em Goa, graças à produção baiana desse material que se mostrou tão lucrativo para Lisboa. Reclamações vociferantes vindas de Goa sobre a má qualidade do rapé despachado[701]resultaram em afirmações enfáticas por parte de Lisboa no sentido de que o produto era excelente e que era feito com os melhores rolos e folhas brasileiros[702]. A dependência de Portugal em relação ao tabaco baiano também é claramente visível no fato de que o fornecimento inadequado a Goa estava ligado a más colheitas ou escassez no suprimento de Bahia para Lisboa. Em 1737, a seca causou colheitas insuficientes e em 1742 chuvas torrenciais destruíram os cultivos[703]. Em 1708 Lisboa não conseguiu fornecer rapé porque a frota da Bahia não havia chegado no ano anterior. Em 1734 a metrópole alegou problema semelhante. Em 1763 autoridades lisboetas lamentaram que a falta de entrega de rolos baianos tivesse acarretado a escassez dos fornecimentos a Goa[704].

Lisboa não tardou em defender a qualidade do rapé despachado. Relatos de Goa reclamavam que os fornecimentos entre 1738 e 1749 eram de qualidade inferior. Queixas semelhantes se repetiram em anos posteriores. Todas as alegações recebidas de Goa sobre a má qualidade das folhas e rolos de tabaco baiano usados para a fabricação do rapé foram liminarmente rejeitadas. Reiterou-se que os fornecimentos baianos

[700] Os *Santhomes* eram moedas de ouro, enquanto os *Bazarucos* eram moedas de cobre. O *bazaruco* tinha uma lança de um lado e duas flechas cruzadas do outro lado. Cinco *bazarucos* valiam uma *tanga*, e cinco *tangas* perfaziam um *xerafim* de prata. *ACF*, 1613-1621, vol. I, parte 1, pp. 101-102.

[701] HAG: *MR*, 85, fl. 268; *OR*, 1502, fls. 49, 128, 130; 1508, fl. 19; 1532, fl. 311. Houve reclamações desse tipo durante todo o período do comércio. São encontradas na maioria dos volumes *OR*.

[702] HAG: *OR*, 1501, fl. 192v; 1502, fls. 63, 66, 128; 1504, fl. 34; 1506, fl. 262; 1508, fls. 19, 28; 1509, fls. 22, 28v, 32, 76, 152; *Provisões*, 2610, fl. 26. As alegações desse manuscrito se referem a 1734, 1738, 1748, 1749, 1751, 1755 e 1759 em particular. Raul Esteves dos Santos, *Os Tabacos*, *Sua Influência na vida da Nação*, pp. 163, 169, n.1.

[703] AHU: *Baía*, cx. 61, doc. 35; cx. 80, doc. dat. 14/3/1743.

[704] HAG: *OR*, 1502, fls. 130,160; *Fazenda*, lista 1, no. 1767, fls. 17, 18v, 44.

de 1733, 1737, 1738, 1749, 1753, 1755, 1757 e 1772 eram constituídos por estoques novos que tinham sido diligentemente processados no reino e enviados ao Estado convenientemente acondicionados. Em lugar de aceitar a responsabilidade em relação às reclamações, Lisboa deu ordem ao Monopólio do Tabaco em Goa para que mantivesse seus depósitos em boas condições a fim de preservar o frescor do rapé. A insistência de Portugal sobre o uso da "melhor folha" e de "tabaco novo" simplesmente reflete a preocupação de defender a reputação de que gozava o tabaco da Bahia[705]. Entre as dificuldades em Goa estavam os períodos de escassez de rapé, conforme relatado em 1786. A fim de manter satisfeitos os consumidores, foi dada ordem para que as folhas do tabaco baiano fossem moídas na fábrica local e vendidas a um preço mais baixo até a chegada de novos estoques da metrópole[706].

A ênfase de Portugal sobre a necessidade de popularizar zelosamente o consumo de tabaco e torná-lo lucrativo para a Fazenda é bem eloquente. Também veemente era a necessidade expressa de evitar o comércio de contrabando e punir os transgressores. Aparentemente, o Tribunal Superior não tinha jurisdição sobre crimes relacionados com o tabaco e por isso houve debates sobre a maneira de abordar o assunto. Em 1723, o Monopólio do Tabaco informou que navios procedentes de Lisboa haviam trazido cargas ocultas do produto. Goa recebeu ordem de seguir estritamente certos procedimentos: à chegada dos navios ao porto, o Juiz Conservador do "Estanco" deveria ser o primeiro a entrar no barco, acompanhado pelo escrivão e outras autoridades. As caixas e embalagens deveriam ser abertas para que o conteúdo fosse examinado. Penalidades severas seriam impostas se fosse encontrado algum carregamento de tabaco além das remessas oficiais. Essas remessas deveriam ser descarregadas em primeiro lugar e levadas em segurança aos armazéns, sendo as chaves entregues a funcionários de confiança. As fábricas em Bicholim e Ponda foram autorizadas a preparar o tabaco (por volta de 1769), mas os contratistas não receberam permissão para utilizá-lo. Os funcionários de Goa foram instruídos a zelar para que os navios que zarpavam dali para a China não transportassem tabaco proibido[707].

Apesar de todas as dificuldades, o rapé desempenhou papel-chave no comércio baseado em Goa ao longo dos anos de 1675 a 1775.

[705] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 39-39v, 53, 75v, 78v, 92, 120-122v; *OR*, 1502, fls. 61, 62, 63, 117, 160. Mesmo assim, ao persistirem as reclamações sobre a má qualidade do rapé, como em 1753, Portugal ordenou que o tabaco considerado inadequado para consumo fosse ou incinerado ou lançado ao mar. HAG: *OR*. 1502, fls. 130-130v. Amaral Lapa. op.cit., p. 298. Lapa se refere principalmente ao comércio de tabaco do século XVIII.

[706] HAG: *MR*, 167-C, fls. 1000-1001.

[707] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 16, 18, 20v, 29-29v, 115. Ver no Apêndice 6.1 a ordem real que proibia o uso de tabaco estrangeiro no reino.

O comércio floresceu em Goa não apenas devido ao consumo de rapé em larga escala, mas também em termos da quantidade de mercadorias para reexportação a Lisboa via Goa obtidas com o produto das vendas. O Estado auferiu grandes benefícios com essas transações. Era uma nova fonte de ganhos para os comerciantes locais. Ao mobilizar os recursos financeiros, revitalizou os rendimentos da economia em decadência. O fluxo regular de mercadorias para dentro e para fora de Goa proporcionava direitos de trânsito. Como essa colônia tinha de obter fora de seus limites quase todos os produtos de que necessitava para exportar, as receitas alfandegárias aumentaram significativamente.

As receitas decorrentes do rapé foram usadas para financiar diversos projetos: a partir de 27 de março de 1680, 20.000 *xerafins* foram reservados anualmente para uso do tesouro público; rendimentos oriundos do tabaco foram também empregados para despesas militares, consideradas excessivas para os recursos do Estado. O alvará de 23 de março de 1687 emitiu ordens nesse sentido. Subsequentemente, o alvará de 22 de março de 1692 deu instruções para que certa importância fosse usada nas obras do porto de Mormugão. Em 1699, 20.000 *xerafins*; em 1700, 31.521 *xerafins*; e, em 1703, 50.000 *xerafins* foram destinados à recaptura de Mombaça[708]. O "cabedal do tabaco" foi usado para sustentar o *Estado* em tempos de penúria financeira. Em abril de 1736 surgiu a proposta de financiar o projeto de um novo hospital para soldados em convalescença mediante a elevação do preço do tabaco e do imposto. Em 1801 o tesouro real recebeu um pagamento de 77.000 *xerafins* para fazer face a despesas do Estado[709].

Goa era o centro de distribuição do rapé na Ásia. Damão, Diu, Bassein, Chaul, a fábrica em Mangalores, a costa de Coromandel, Macau, a China e até mesmo Solor e Timor estavam sob sua jurisdição. Os rendimentos das vendas eram enviados dos diversos centros de varejo para Goa em forma de ouro, damascos, chá, porcelana e têxteis. Moçambique remetia os lucros em forma de conchas decorativas, ouro e marfim. De Macau Goa recebia ouro, que em geral era vendido e o dinheiro utilizado para a compra de têxteis e pimenta para exportação a Lisboa. Em 1733, 24 caixas de chá foram enviadas de Macau para Goa em troca de tabaco. Em 1759 foram despachadas 127 peças de damasco no valor de 7.395 *xerafins*. Em 1762 os lucros vieram em forma de patacas que valiam 9.475. O ouro enviado de Macau no ano seguinte produziu 23.023 *xerafins* em Goa.

[708] HAG: *MR*, 76, fl. 29; 71, fl. l77; 100-B, fls. 418-418v; 200-B, fl. 205v; *RO*, 2281, fl. 242; *Fazenda*, lista 1, no. 1704, fls. 179v, 181v. Entre novembro de 1724 e novembro de 1725, os rendimentos do rapé em Goa, Damão, Diu, Chaul, Bassein e Mombaça, montaram em 108,155=0=00 *xerafins.* HAG: *MR*, 91, fl. 101.

[709] HAG: *MR*, 105, f1. 239. A administração do hospital seria confiada à congregação de S. João de Deos; *Fazenda*, lista 1, nº. 1733.

Em 1777 Macau remeteu 1.922 patacas pelo navio *Princeza de Beira*. Em 1764 e 1765 têxteis despachados de Damão e Diu alcançaram 14.413=4=35 xerafins[710]. A mercadoria era reexportada de Goa para Lisboa junto com outros artigos, como pimenta e salitre.

Tabela 6.1 – Rendimentos do rapé: de Macau para Goa (1717-1766)

Ano	Mercadoria	Valor
1717	30 caixas de chá	N.A.
1733	24 caixas de chá	N.A.
1760	120 peças de damasco	N.A.
1761	127 peças de damasco	1633 taéis
1763	100 quintais de pimenta de Bargare, 12 trouxas de têxteis	22.670=0=14 *xerafins*
1764	Ouro	23.023=0=00 *xerafins*
1766	Pimenta de Bargare	N.A.

Fonte: HAG: *OR*, 1501, *Fazenda*, lista 1, nº. 1767.

A contribuição de Moçambique para o comércio de rapé foi inestimável. O produto das vendas dessa mercadoria naquela colônia era despachado para Goa de diversas maneiras. Moçambique era a principal fornecedora de búzios para Goa, que as exportava diretamente para a Bahia na primeira metade do século XVIII. As conchas eram mandadas para Goa ou levadas como lastro pelos navios da *Carreira da India* no trajeto de regresso. Às vezes, navios vindos de Goa compravam búzios de comerciantes em Moçambique. O produto das vendas de tabaco em Moçambique também era remetido a Goa em forma de marfim, ouro ou cobre, artigos em geral vendidos para que a renda fosse investida em outros produtos do fluxo de comércio para a Bahia ou para Lisboa. Durante os anos de 1765 a 1773, Moçambique contribuiu com 34.664 cruzados e 20 réis oriundos das vendas de tabaco. A Tabela 6.2 esclarece em parte essa rede comercial.

Rio de Senna enviou rendimentos do tabaco em forma de ouro e *butonga*. Em 1742, 161 *meticaes* de *butonga*, no valor de 1.610 *xerafins*, e, em 1750, 160 *maons* de *butonga*, uma *mutra* e duas *pastas* de ouro foram

[710] HAG: *MR*, 192-B, fls. 367-369v.

enviadas a Goa. Em 1753, 1 *mutra* de ouro produziu 2.047=3=10 *xerafins*. Em 1715 a mesma quantidade de ouro produziu 2.217=4=3 *xerafins*. Em 1766, búzios no valor de 3.236 cruzados foram enviados a Goa, junto com 50 *meticaes* de ouro. Damão, Diu, Bassein e Chaul enviaram o produto das vendas de tabaco em forma de dinheiro vivo. Bassein pagou ao *Estado* 5.000, 8.000 e 3.000 *xerafins* em 1735, 1737 e 1739, respectivamente[711]. Shankar Kamat, Krishna Kamat, Pandurang Sinai e Ranassor Sinai da Zangory eram alguns dos contratistas de rapé em Damão. Em Diu, Laxindas Gopal obteve o contrato em 1737 e Anadagy Tricarno Bamane em 1767[712].

Tabela 6.2 – Mercadorias procedentes da venda de tabaco enviadas de Moçambique para Goa, 1736-1782

(continua)

Ano	Mercadoria	Quantidade	Observações
1736	Búzios	2000 *panjas*	
1739	Búzios Cruzados	N.A. 644	Valor: 5.159 x*erafins*
1741	Búzios	2000 *panjas*	Pelo *N.S. Monte do Carmo*
1742	Búzios	4075 *panjas*	Valor: 3.056 *xerafins*
1746	Búzios	1860 *panjas*	Valor: 4.412 *xerafins*
1751	Búzios	4500 *panjas*	Valor: 1.091=1=40 *xerafins*
1752	Ouro Cruzados Marfim	1 *mutra* 2392 72 peças	Valor: 3.208=3=30 *xerafins* Vendidas por 11.556=0=26 *xerafins*
1753	Búzios Cruzados Marfim	4000 *panjas* 4050 63 peças	
1757	Búzios	962 *panjas*	
1765	Búzios	500 *panjas*	500 cruzados
1766	Búzios	3156 *panjas*	3156 cruzados
1767	Búzios	3257 *panjas*	3257 cruzados
1768	Búzios	1096 *panjas*	10.966 cruzados
1769	Búzios	2118 *panjas*	2.118 cruzados

[711] HAG: *Fazenda*, lista 1, nºs. 1766 e 1767 e *OR*, 1501-1520 para relatos detalhados da periferia do *Estado* à conta do tabaco.

[712] HAG: *Fazenda*, lista 1, nºs. 1705, fl. 7; 1766, fls. 79v-81, 87v, 112-113, 123, 134-137v.

Tabela 6.2 – Mercadorias procedentes da venda de tabaco enviadas de Moçambique para Goa, 1736-1782

(conclusão)

Ano	Mercadoria	Quantidade	Observações
1770	Búzios Marfim	1519 *panjas* 12 peças	1519 cruzados 812 cruzados 350 réis
1771	Búzios Marfim	1002,5 *panjas* 13 peças	1002 cruzados 200 réis 1183 cruzados
1772	Ouro Marfim Búzios	1 *mutra* 25 peças 516 *panjas*	Enviada pelo *N. S. da Conceição* Custo total: 3395 cruzados e 348 réis
1773	Marfim Búzios	50 peças 1023 *panjas*	4564 cruzados 1923 cruzados
1782	Patacas espanholas	341 ¾	

Fontes: HAG: *Fazenda*, lista 1, nos. 1705, fls. 21-30; 1767, fls. 79v, 81, 98v, 99, 111v-114, 114-116v, 120-123, 134-137v; 1789, fls. 7-30.

Comerciantes hindus dominavam o lucrativo comércio de tabaco, principalmente devido a sua experiência e competência no mundo dos negócios. Alguns dos contratistas pertenciam a famílias tradicionais de mercadores[713]. Govind Naik, Naran Naik, Soirea Naik e Vencu Naik eram sócios nos negócios e membros da mesma família[714]. A conhecida família Mhamai-Kamat, de Panjim, também se dedicava aos negócios, inclusive os contratos de compra e venda de rapé[715]. Havia poucos cristãos entre os que tratavam do comércio de rapé e após 1700 passaram a ser notavelmente ausentes. Gaspar Dias, Pedro Soares e João Afonso foram poucas exceções no monopólio hindu das transações com tabaco. O ressentimento abertamente expresso pelos funcionários sobre o fato de que os lucros desse intercâmbio eram colhidos por hindus[716]não modificou o resultado final.

[713] Biku Naik, filho de Custam Naik, era sobrinho de Rama Naik e primo de Gopal Naik e Daquea Naik. Todos eram comerciantes na cidade de Goa. HAG: *MR*, 168-D, fl. 916.
[714] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fls. 120-123.
[715] T.R. de Souza, "Mhamai House Records: Indigenous Source. for Indo-Portuguese Historiography", *Instituto de Investigação Cientifica Tropical*, Lisboa, 1985.
[716] HAG: *OR*, 1506, fls. 106, 107v, 108-111v, 111v-114; 123v, 129, 131, 133, 138v-141; *MR*, 105, fl. 75.

Tabela 6.3 – Comerciantes nativos contratistas de rapé em Goa, 1675-1824

Vantu Naik	Ramohandra Naik
Baxa Babu	Ramaji Sinai
Apaji Naik	Babuso Gauna
Santu Naik	Ramaji Naik
Malpa Chatim	Narayan Sinai
Anta Naik	Seguna Sinai Nerlicar
Gopal Kamat	Vithoji Dalvi
Raghu Naik	Krishna Naik
Pandurang Naik	Tandu Naik
Vithoji Sinai	Venkatesh Kamat
Babea Keni	Pundalk Sinai Kenkra
Govinda Naik	Seguna Sinai Nerlicar
Surya Naik	Santopa Sinai
Ganesh Kamat	Zogu Kamat
Biku Kamat	Kushta Kamat
Narayan Kamat	Fonu Kamat
Narba Kamat	Gopala Naik
Ganaba F. Sinai Nerlicar	Daquea Naik
Ramaji Naik	Venkatesh Sinai Kenkra

Fontes: HAG: *OR*, 1501, 1504, 1505, 1506, 1508, 1517, 1518, 2379; *Fazenda*, lista 1, nos. 1704, 1705, 1708, 1731, 1744, 1745, 1748, 1767, 1795, 1798, 1799; 1801; 1803, lista 2, nos. 2159; 2160; 2162, 2163.

Problemas a resolver

O comércio encontrou dificuldades desde o início. Havia diversos problemas que precisavam ser solucionados. Alguns eram sistêmicos, como as viagens retardadas ou abortadas dos navios que transportavam o rapé. Outras, como a má qualidade do produto e o comércio de contrabando, eram de cunho manipulativo e sintético. Estavam interligados de maneira demasiado complexa para permitir ideias laterais. Apesar de tudo, a importância dos lucros fez do comércio lisboeta de rapé um sucesso bastante considerável.

O suprimento de rapé nada tinha de regular. Viagens atrasadas, danos aos carregamentos durante viagens que duravam um par de meses, além de naufrágios, causavam escassez recorrente do produto. Em 1693, a nau *Sacramento* afundou ao largo do porto de Bombaim. Embora um pouco do tabaco pudesse ter sido salvo, verificou-se que estava úmido e portanto inútil para o consumo[717]. Em 1707, a frota do Brasil sofreu atraso e Lisboa enfrentou escassez de tabaco. Consequentemente, Goa não recebeu suprimento em 1708. Em 1729, o navio procedente de Lisboa não chegou, por ter ficado detido na Bahia. Os funcionários de Goa tinham de suportar o embaraço de não conseguir efetuar oportunamente os fornecimentos aos contratistas. Em 1734, a frota da Bahia sofreu atraso e Lisboa não recebeu tabaco para fabricar o rapé. Quando o navio ficou pronto para partir, o estoque disponível de 11.936 arráteis foi embarcado para Goa. Em 1742, os navios que transportavam tabaco também não chegaram. Em consequência, houve escassez em Goa no ano seguinte. Novamente, em 1771, o *N. S. da Ajuda* aportou em Moçambique, onde sofreu atraso. Por isso o tabaco não chegou a Goa a tempo. O *Estanco* recorreu à retenção de estoques de anos anteriores para fazer face a tais situações. O resultado foi que a mistura de tabaco velho com fornecimentos frescos arruinou o sabor destes últimos[718]. A retenção de estoques de anos anteriores prosseguiu até a última fase do comércio de rapé, embora por motivo diferente. No início do século XVIII, por exemplo, havia uma grande quantidade de rapé em estoque, mas o consumo era baixo.

A má qualidade do produto era um problema perene para as autoridades de Goa. Houve reclamações em Lisboa, repetidas em 1692, 1699, 1720, 1738, 1749 e 1753, para citar apenas alguns casos. Mesmo assim, foram veementemente contestados. Em resposta, Lisboa argumentou que o tabaco enviado era da "maior reputação" e de "superior bondade", feitos com os melhores rolos da Bahia, conhecidos por seu excelente sabor. Reiterou-se que não era lógico utilizar tabaco de qualidade inferior, não apenas porque o produto empregado vinha da Bahia, mas também porque os rolos de má qualidade resultariam em grande desperdício na manufatura do rapé. Portanto, somente as melhores folhas e rolos eram importados da capital da colônia sul-americana, os quais passavam por diligente seleção e eram processados com competência antes que o rapé fosse despachado para Goa. Argumentou-se que os danos porventura causados ao tabaco poderiam ter ocorrido durante a viagem ou por más

[717] HAG: OR, 1501, fls. 53-54v.

[718] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 18v, 19, 39-39v, 44, 102-103v; 1795, fls. 1-25; 1796, fls. 1-30; 1798, fls. 1-18; 1799, fls. 1-9; 1801, fls. 1-7; lista 2, no. 2160, fls. 1-23.

condições do armazenamento em Goa, Lisboa não tardou em ordenar que o tabaco sem condições de uso fosse incinerado ou lançado ao mar. Foram recomendadas medidas para evitar que o produto ficasse corrompido[719]. O rapé de má qualidade era periodicamente queimado: 110 barris, ou 11.828½ arráteis tiveram esse destino[720].

Isso nos leva à conclusão de que ou Lisboa se mostrava apática em relação a todos os aspectos do assunto ou se via sem possibilidades de agir. De qualquer maneira, a indiferença prejudicava os lucros. Venkatesh e Naraya Kamat, contratistas de rapé entre janeiro de 1811 e dezembro de 1815 afirmaram que o suprimento inadequado do produto durante esses anos lhes causou a perda de 94.144 *xerafins*, equivalentes a um terço do preço do contrato[721]. O comércio esteve até o fim infestado por reclamações desse tipo. A apatia metropolitana aos problemas do intercâmbio fez com que os contratistas obtivessem seus lucros por meios anteriormente condenados com veemência pelas mesmas autoridades. Lisboa parecia contentar-se com quaisquer resultados que o comércio produzisse.

Os fornecimentos de contrabando no Estado, em Macau e em Moçambique, além de outros lugares, criavam problemas cíclicos. O papel da Bahia e de outros portos brasileiros no favorecimento do contrabando sempre constituiu uma dor de cabeça. Para impedir que se envolvessem nessas transações, os navios da rota da Índia somente tinham permissão para escalar na Bahia na viagem de retorno a Lisboa. Na verdade, os barcos aportavam na Bahia mediante um ou outro pretexto, o que levou a amplo comércio de contrabando de tabaco em alguns pontos das possessões africanas, na China e ao longo da costa ocidental da Índia. Isso prejudicou sobremaneira os lucros para o tesouro real. Foram tomadas medidas para aliviar esses prejuízos, porém sem grande resultado. Os navios que escalavam na Bahia na viagem de ida eram obrigados a passar por uma completa inspeção ao chegarem a Goa[722]. Se houvesse tabaco além das remessas oficiais o produto era confiscado e os responsáveis exemplarmente punidos, independentemente da quantidade contrabandeada. Sugeria-se especial cuidado no caso de navios estrangeiros[723]. Apesar da severidade dos regulamentos, as transações clandestinas continuaram. Em 1725, foi reportada a falta de dez fardos do navio *N. S. de Palma.*

[719] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 2b, 7, 10, 16, 27v-28, 38-38v, 39-39v, 53, 75v, 78v.
[720] HAG: *OR*, 518, fl. 376.
[721] HAG: *MR*, 198-E, fls. 899-900, 925, 927-927v.
[722] HAG: *OR*, 1501, fls. 170-171, 172-173.
[723] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 30v-31, 39-39v.

O contrabando de tabaco perseguiu as autoridades durante todo o período. Em 1728, um comerciante da América, Zacharias Estefan, foi apanhado vendendo tabaco vindo do exterior, que obtivera em conluio com D. Christovão de Mello, superintendente do *Estanco*[724]. Em 1781, Frei Domingos da Conceição, natural de Portugal, foi condenado a servir em Moçambique como degredado por contrabando de rapé[725]. Em 1726, foi denunciado o roubo de dez barris de rapé do navio *N. S. Madre de Deos e Sta. Thereza*[726]. Houve relatos de introdução de grande quantidade de tabaco no *Estado* por parte de estrangeiros e súditos do reino. Em alguns casos os culpados foram identificados. Cerca de 1760, o contramestre Silvestre Roiz foi pilhado com um barril e algumas latas de tabaco. Em 1767, foi encontrado tabaco em meio a roupas pertencentes a um desembargador. Como ele havia morrido na viagem, o produto foi lançado ao mar[727].

Lisboa tinha grande preocupação com o contrabando de tabaco em larga escala a bordo de navios que escalavam na Bahia e prosseguiam para a África. Essa situação decorria da liberdade de comércio na Bahia e da negligência dos funcionários em Moçambique. Por volta de 1672, Manoel Domingos, Juiz Conservador de Moçambique, relatou que o comércio clandestino era ainda generalizado naquela colônia[728]. As mesmas mazelas afetavam o comércio de folha de tabaco no *Estado*, conforme explicado no capítulo seguinte. No último quartel do século XVIII, Lisboa foi informada do declínio do consumo de rapé em Diu. O tabaco de contrabando introduzido na costa setentrional e meridional por navios mercantes foi considerado responsável por esse fenômeno. A situação era complicada pela má qualidade dos suprimentos vindos de Lisboa, como foi mencionado anteriormente[729].

Uma visão geral

O comércio de tabaco no *Estado da India* pode ser dividido em três períodos amplos: a primeira fase abarca os anos a partir da introdução do produto na Índia e até 1675, quando o fumo cultivado localmente passou a ser usado. Durante o segundo período, que cobre os cem anos entre 1675 e 1775, o rapé fabricado com o tabaco baiano era remetido anualmente

[724] HAG: *OR*, 1501, fls. 108-108v, 116-117; 1503, fls. 58-59, 60-61, 116-117. O assunto foi trazido à luz por Thome Gomes Moreira.
[725] HAG: OR, 1518, fl. 322; MR, 161-D, fls. 2178, 2179.
[726] HAG: *OR*, 1501, fls. 108, 109.
[727] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 53, 101, 112-113; *OR*, 1501, fl. l0.
[728] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 103, l04v; Lapa, op.cit., p. 297.
[729] HAG: *OR*, 1518. fl. 297.

a Goa e vendido por intermédio do monopólio real. Era uma ligação triangular, que envolvia a Bahia, Lisboa e Goa em um comércio em duas direções. Na terceira fase ocorreu a introdução da folha de tabaco da Bahia diretamente em Goa, após 1776. Essas transações continuaram enquanto o Brasil se manteve com o *status* de colônia. Quando a folha de tabaco ocupou o primeiro plano, o rapé ficou para trás. A "Renda do Tabaco" foi abolida em 1840 e substituída por impostos alfandegários sobre o tabaco importado para Goa[730].

A importação direta de rapé do Brasil para Goa ocorreu durante breve período, como mostra a Tabela 6.4. Isso decorreu da mudança da Corte portuguesa para o Rio em consequência da invasão de Portugal por Napoleão. A reação dos consumidores em Goa não foi favorável ao rapé brasileiro. Os administradores do tabaco em Goa recomendaram que ou o rapé de Lisboa fosse remetido para Goa ou que o rapé brasileiro destinado a Goa fosse manufaturado da mesma maneira que se fazia em Lisboa. Além disso, sugeriu-se que o rapé brasileiro fosse despachado em latas colocadas dentro de barris de madeira[731]. O rapé brasileiro era fornecido por João Gomes Loureiro & Sons, que também comerciavam com o tabaco em folhas. Em 1811, os fornecimentos de rapé fabricado com tabaco cultivado em Maepende tampouco encontraram aceitação no mercado indiano[732].

O consumo de rapé continuou a declinar durante os anos em que chegaram a Goa os fornecimentos vindos do Brasil. Passou de 30.000 arráteis em 1810 para 26.000 arráteis em 1811 e se reduziu a 24.000 em 1812. Os comerciantes nativos se queixaram de haver incorrido em perdas excessivas porque o contrato fora leiloado a um preço mais elevado em 1810. Afirmou-se que a remessa de 1816 tinha sido produzida na fábrica de José Miguel. Relatos de Goa indicam demanda pelo rapé metropolitano, apesar do preço mais alto. Os comerciantes também o preferiam, porque o maior consumo rendia maiores lucros. Apelaram ao Príncipe Regente para que os futuros fornecimentos fossem despachados de Lisboa, tanto no interesse do povo quanto dos próprios comerciantes. No entanto, não eram eles quem detinha o poder de decisão; a tensa situação na Europa exigia outras medidas.

[730] J.M. Carmo Nazareth, "Monopolio do Tabaco na India", *O Oriente Português*, vol. III, 1906, p. 99; HAG: *MR*, 200-B, fls. 200-200v; *OR*, 1518, fls. 64-265, 266, 338-339.
[731] HAG: *MR*, 192-B, fls. 367-369v; *OR*, 2372, fls. 57, 60; 2386, fl. 35; 2387, fls. 13, 39; 2389, fls. 314-319, 401-406; 2390; 2392, fls. 2-4; 2393; 2389, fls. 189-190, 205-206.
[732] HAG: *MR*, 192-B, fls. 367-369v.

Tabela 6.4 – Importações de rapé brasileiro diretamente para Goa, 1809-1826

Anos	Quantidade: barris-arráteis
1809	150/10742
1811	163/11585
1812	200/12989
1816	181/13243
1817	176
1818	330
1819	212/16109
1821	323
1826	320

Fontes: HAG: *MR*, 192-B, fls. 357, 358, 364-365, 367-368v, 195-D, fls. 409-409v, 410, 411-412v, 417; 196-B, 721, 782-782v, 197-B, fls. 433-433v; *OR*, 2372, fls. 57, 60; 2386, fls. 35; 2387, fls. 13, 39; *Fazenda*, lista 1, nos. 1744, fls. 1-1; 1798, fls. 1-18; 1799, fls. 1-9; 1802 fls. 1-8.

Por outro lado, a cada ano a sobra do estoque dos anos anteriores era levada adiante. Em 1801, foram consumidos no Estado 28.777½ arráteis de um total de 104.359¼. Em 1803, saldos de estoques anteriores de 1799 a 1801, junto com o carregamento de 1803, atingiram um total de 1.39.686 arráteis, dos quais foram consumidos apenas 26.528¾[733].

Segundo os dados oficiais, durante os 147 anos de existência da "renda" quase 3.290.293 arráteis foram remetidos a Goa. O suprimento anual médio foi de 22.383 arráteis. O valor total dos contratos celebrados durante esse período foi de 22.911.855 *xerafins*, que produziram uma receita anual de 153.746 *xerafins*.

O fumo deixou na Índia uma marca permanente: o vício perdurou. Durante a época colonial o tabaco era cultivado em Gujarat, na região de Konkan e na costa de Coromandel. Hoje em dia, são produzidas grandes quantidades no Rajastão, em Bihar, no oeste de Bengala e em Karnataka. A Índia é o sexto maior exportador de tabaco do mundo e o maior de fumo manufaturado. Graças aos portugueses, o governo indiano gasta muitos milhões de rupias combatendo os males causados pelo fumo. Procurando

[733] HAG: MR, 192-B, fl. 393; 195-D, fls. 411-412v, 417; Fazenda, lista 1, nos. 1796, fls. 1-80; 1795, fls. 1-25; 1798, fls. 1-9; 1799, fls. 1-9; 1801, fls. 1-7, para dados de diversos anos 1801-1814. Goa pagou 27.273=4=19 xerafins pelo fornecimento de rapé da Bahia, conforme ordem vinda do Rio. Fazenda, lista 1, no. 1744, fls.1-3.

trilhar o caminho da abstinência de fumo, Goa registrou a menor venda de cigarros depois da libertação, enquanto Haryana e Kerala mostraram o menor consumo *per capita*[734].

Pequeno comércio: grandes lucros

O comércio de rapé trouxe muitos benefícios para Lisboa. A perda de territórios e de comércio no oriente empanou o brilho do primeiro império português. A *Carreira da India*, que alimentava a metrópole no século XVI, perdera a sustentabilidade. Por meio da mediação política de Lisboa e da coordenação econômica e social entre cultivadores baianos e consumidores indianos, a *Carreira* ressuscitou e o decadente comércio Goa-Lisboa se reanimou. O *Estado* passou a ter meios de obter lucros regulares que podiam ser investidos em artigos lucrativos para o intercâmbio. Ao contrário das teorias tradicionais que afirmam haver o *Estado da India* perdido irrecuperavelmente a vitalidade e que levaram ao desprezo pela fase 1650-1750 da história de Goa colonial, os detalhes apresentados a seguir indicam que o tabaco baiano sustentou e revigorou a *Carreira* e o *Estado* entre 1675 e 1750. Mercadorias que iam desde artigos de luxo, como diamantes e especiarias, têxteis e porcelanas, eram despachadas para a Angola, Bahia e Lisboa. Cada uma dessas mercadorias, compradas com o "cabedal do tabaco", gerava lucros por meio de uma rede comercial. O intercâmbio ajudava Portugal a pagar suas importações estabelecendo elos comerciais oficiais entre as colônias – entre Goa, de um lado, e a Bahia e Angola de outro, e ajudou a formar os contornos sociais e econômicos dessas colônias. Mais ainda, levou a um relacionamento entre funcionários e comerciantes de ambas as colônias. O elo se ampliou com a dependência em comerciantes, intermediários e varejistas locais.

Pimenta

A pimenta temperou o comércio Goa-Lisboa desde os primeiros tempos do império. Era cultivada em abundância ao longo da costa malabar e nas ilhas de Sumatra e Java. No século XVI, os portugueses compravam pimenta de Malabar, que era considerada superior. Árabes, holandeses, ingleses e outros dependiam do suprimento vindo das ilhas

[734] *The Navhind Times*, March 26, 2004, Panaji, p. 13. A maior venda de cigarros é em Andhra Pradesh. Ainda hoje, a indústria indiana de fumo continua a sofrer o flagelo do comércio de contrabando à razão de 10-15% do total.

de sudeste. Embora no século XVII a pimenta não ostentasse mais o lugar de honra no intercâmbio baseado em Goa, ainda era um artigo lucrativo no mercado europeu.

Malabar e Kanara eram centros importantes de produção de pimenta. Na região malabar, Cananore, Calicut e Cochin eram as principais fontes de suprimento. O produto de Cananore era considerado o melhor de Malabar. Em Kanara, Onor, Barcelore e Mangalore eram os principais centros de produção de pimenta. Após a perda de Malabar para os holandeses, Portugal passou a depender da pimenta de Kanara. Segundo A. H. de Oliveira Marques, em 1547 as exportações de pimenta para Lisboa foram de 36.000 quintais, com uma média anual de 30.000 quintais até aquele ano. Até 1587, essa quantidade não caiu abaixo de 25.000 quintais. Depois disso houve uma queda abrupta. Em 1607, a média anual estava em 20.000 quintais. Aquele autor prossegue acrescentando que dados autênticos mostram uma média de 9.000 a 10.000 quintais entre 1611 e a 1626. Em 1628, o suprimento de pimenta foi de míseros 1.981 quintais[735]. Lisboa pagava essas remessas enviando dinheiro (*cabedal*) destinado à compra dessa especiaria em uma média anual de 197.404 *xerafins*. A Tabela a seguir fornece alguns detalhes desse comércio.

Tabela 6.5 – Exportações de pimenta de Goa pagas com recursos de Portugal, 1601-1656

Anos (quintais)	Pimenta exportada (*xerafins*)	Dinheiro remetido a Goa (*xerafins*)
1601-20	163.841	2.927.108
1621-30	91.810	2.075.908
1631-40	52.547	9.35.988
1641-50 3.671 kg de ópio	14.115	1.77.876
1651-56	14.434	2.28.626

Fonte: Afzal Ahmad, op. cit., pp. 72-82, tabelas 3.1-3.11.

Após a introdução do comércio de rapé no Estado, as compras de pimenta já não exigiam pagamento com dinheiro vindo da metrópole. As encomendas portuguesas de remessas de 400 a 500 quintais anuais da especiaria seriam pagos com o "cabedal do tabaco". Goa trazia a pimenta

[735] A. H. de Oliveira Marques, *História de Portugal desde os tempos mais antigos até o governo do Sr. Pinheiro de Azevedo*, vol. I, p. 465.

de Sunda, Malabar, Tellicherry, Calicut e Balaghat. A pimenta de Sunda conseguia preço maior comparada com o produto de outras partes. Comerciantes nativos serviam de intermediários e a levavam a Goa tanto por terra quanto pelas rotas marítimas. Upea, Kamat, Govinda Naik, Vitogy Kamat, Vencu Naik Manno, Vitogy Sinai, Dumo e Poquea Sinai Pai e filhos, Raghu Shetty, Vitogy Sinai Nerlicar e Paraga Naik eram alguns dos comerciantes goenses que forneceram pimenta em anos diversos. Caetano Ribeiro[736]aparece como o operador português que se ofereceu para intermediar esse comércio.

Gestão de compras de pimenta

A compra de pimenta no final do século XVII e início do XVIII não era tarefa fácil. Na primeira metade do século XVII, Malabar era a principal fonte de fornecimento para as exportações baseadas em Goa. A perda daquela região fez com que o comércio passasse a depender de fornecimentos vindos de Kanara ou ainda de Malabar, através de intermediários. Outro obstáculo era a forte competição por parte de holandeses e ingleses. A pimenta era em geral comprada por comerciantes em locais próximos, como Malabar, Sunda, Honavar e Karwar. Os carregamentos não estavam seguros enquanto não chegassem a Goa, por terra ou por mar. Às vezes as quantidades já compradas ficavam armazenadas em portos como Honavar e Anjedive e eram trazidas para Goa com auxílio dos barcos da guarda costeira[737]. Em 1746, um navio procedente da costa setentrional carregando madeira para o estaleiro embarcou os estoques de pimenta já preparados em Honavar e Anjedive. Em 1745, Upea Kamat foi a Sunda e comprou 299 quintais de 20 arrobas de pimenta a 258 *xerafins* por *khandi*[738]. Outras vezes comprava-se a especiaria a preço mais baixo em Honavar, Ankola e Karwar, portos localizados ao longo da costa de Konkan, diretamente por meio de *naus de guerra*. Em 1743, um barco da guarda costeira levou 80 *khandis* de pimenta de Sunda[739].

Os funcionários de Lisboa faziam questão de que a pimenta fosse comprada diretamente no lugar de cultivo, na estação adequada e a preço razoável. Esperava-se que os comerciantes fornecessem uma quantidade previamente determinada, cerca de 100 *khandis* de pimenta de Sunda ao preço de 250 *xerafins* por *khandi* de quatro quintais. Os fornecimentos

[736] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fls. 106, 107v, 108-111v.
[737] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fls. 105, 138v-141.
[738] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fls. 96-97v.
[739] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fls. 94-94v.

tinham de estar prontos em meados de outubro, com o objetivo de assegurar as entregas a tempo; as que fossem feitas após a chegada dos navios seriam pagas a preço mais baixo, a fim de não atrasar a viagem. As demoras nas viagens para Lisboa resultavam em ofertas menos vantajosas nos mercados europeus e, portanto, em perdas para a fazenda real. Para os funcionários de Goa a estratégia de precisão exigida por Lisboa não era mais do que a expressão de um desejo, por dois motivos. Primeiro, compras volumosas feitas pelos ingleses levavam a um brusco aumento de preços[740]. Por outro lado, depender demasiadamente dos comerciantes nativos para os fornecimentos deixava os portugueses com poucos argumentos e possibilidades de ação.

Os comerciantes indianos encontraram razões para não preencher as expectativas oficiais de um suprimento previamente estipulado de 100 *khandis* de pimenta anuais. Para complicar a questão, Lisboa pretendia maiores suprimentos vindos de Goa, como em 1748. Os comerciantes prontamente apontaram dificuldade: preços altos nas regiões de cultivo de pimenta e competição e desafios por parte das potências europeias. A metrópole ordenou o fornecimento de segurança aos comerciantes por meio da guarda costeira nos portos do sul e do norte. As precondições de preço, quantidade e limites de tempo não eram do agrado dos comerciantes nativos. Percebendo a inquietação destes últimos, Lisboa reduziu os requisitos a 50 *khandis* por comerciante. O foco passou aos diamantes e têxteis.

O fato de depender dos intermediários nativos privava a metrópole de maiores lucros no comércio de pimenta. No final da década de 1740, os preços altos dos fornecimentos a Goa resultaram em perdas financeiras. Em 1752, Caetano Ribeiro comprou certa quantidade de pimenta a 218 *xerafins* por *khandi*, comparados com os 300 *xerafins* cotados pelos comerciantes nativos no ano anterior. Um grande carregamento no valor de 49.360=0=40 *xerafins* se tornou possível em 1752 devido aos serviços prestados por esse comerciante português[741].

A pimenta remetida a Lisboa era em geral embalada em sacos. Isso provocava problemas como danos à carga, roubos e diferenças de peso. Em 1756, foram encontrados 5.440 arráteis de detritos em um carregamento de 199 *khandis,* um quintal, três arrobas e nove arráteis. Lisboa reportou uma diferença de peso de 129 arrobas e 10 arráteis no carregamento embarcado no *S. Antonio e Justiça* em 1746. As remessas eram repetidas vezes objeto de falsificação durante as viagens e por isso havia ordens constantes de

[740] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fls. 94-94v.
[741] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fls. 100v-102v, 105, 106, 108-111v, 111v-114, 138v-141; *OR*, 1506, fls. 1-2,16.

que a pimenta fosse acondicionada em barris de madeira selados, por precaução. Goa reagiu encomendando seiscentos barris de madeira seca em 1747[742].

O preço de compra da pimenta na Índia disparou de 180½ *xerafins* em 1735 para 300 *xerafins* por *khandi* em 1751. Em 1735, essa especiaria estava disponível em Honavar a 180½ *xerafins* por *khandi*; esse preço era considerado razoável. No ano seguinte, subira para 222½ *xerafins*, assim como outras despesas. Em 1743, a pimenta de Sunda custava 280 *xerafins* por *khandi*, com todas as despesas incluídas. Dois anos mais tarde, a pimenta de Sunda foi comprada a 258 *xerafins* por *khandi*. Em 1749, subiu para 285 *xerafins* e atingiu a marca de 300 em 1751. Dessa forma, o aumento do preço entre 1735 e 1751 foi de 166,33%. Apesar dessa elevação, houve ordem de utilizar dinheiro ocioso oriundo do rapé para a compra de pimenta em Sunda, pois não havia diferença de preço na Índia entre o produto de Sunda e o de Calicut. Na Europa, porém, a pimenta de Sunda alcançava preços mais altos e, portanto, produzia maiores lucros[743].

Tabela 6.6 – Preço de compra de pimenta, 1735-1770

Ano	Preço por *khandi* em *xerafins*
1735	180=2=30
1736	222=2=30
1743	278=2=00 (pimenta de Sunda) 281=0=24 (pimenta do sul)
1745	258=0=00
1746	250=0=00
1749	285=0=00
1759	300=0=00
1770	310=0=00 (pimenta d eS unda) 280=0=00 (pimenta de Bargare)

Fonte: HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fls. 76v, 94-94v, 96-97v, 106, 108-111v.

O mercado europeu seguia seu próprio índice de preços conforme a oferta e procura. Os preços variaram entre 200 e 155 réis por arrátel e em seguida declinaram ainda mais, em 1762. Afirmou-se que o preço de 160 réis registrado em 1760 permitia lucros moderados. Lisboa foi veemente

[742] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fls. 130-130v; 1767, fls. 82v-83, 107; *OR*, 1505, fls. 67-68; 1506, fl. 172. Lisboa sugeriu que os barris usados para transportar rapé podiam ser utilizados para embalar pimenta.

[743] *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fls. 77-79v.

quanto à necessidade de que os estoques fossem comprados diretamente de Sunda ao preço mais baixo possível, a fim de maximizar os ganhos. Quando os preços na Europa caíram mais ainda a um patamar de 142 réis em 1762, Lisboa ordenou a restrição dos suprimentos a 500 quintais. Essa tendência prosseguiu até 1764.

A pimenta foi despachada a Lisboa em quase todos os anos durante o período em exame. Quando encarecia e os suprimentos se tornavam escassos, ou quando as vendas não produziam lucros elevados na Europa, Portugal dava mais ênfase aos têxteis do que a essa especiaria na pauta de exportações de Goa. Em 1745, foi difícil comprar pimenta[744]. Os preços desabaram na Europa de 1762 a 1764[745]. Lisboa reportou perdas nas vendas no final da década de 1740 e em 1762 e 1764. Em contraste, em 1759, os prejuízos ocorreram no setor de têxteis e foi mencionada a preferência pela pimenta[746]. Em média, as exportações anuais montaram a 485-500 quintais nos anos listados na Tabela 6.7.

Havia outros problemas a tratar no mercado europeu: a qualidade do produto, a chegada a tempo da carga, fornecimentos feitos por outros países e por fim a procura pela pimenta. As flutuações do mercado tinham de ser bem compreendidas e as especulações levadas em conta. Considerando os obstáculos que Portugal enfrentava na Índia, especialmente a dependência para com os comerciantes nativos, nem sempre era possível sair vitorioso nas vendas na Europa. Em 1727, Lisboa expressou a esperança de vender pimenta a bom preço apesar de que os holandeses haviam inundado o mercado com esse produto. Em 1749, o preço de venda da pimenta de Sunda era de 143 réis enquanto que a de outras regiões era cotada a 133 réis por arrátel. Naquela ocasião, essa especiaria não era rendosa para Lisboa porque o preço de custo era de 223 réis por arrátel. Em 1750, o preço na Europa estava em 160-170 réis, mas o custo inicial em Goa era de 169 réis. Daí a insistência de Lisboa em que os estoques fossem adquiridos na estação adequada, quando os preços estavam baixos[747]. Em 1762, foi reportada uma forte queda dos preços da pimenta no reino, justamente no momento da chegada do carregamento. Solicitou-se a Goa utilizar os serviços dos comerciantes nativos que conheciam bem a época de produção e a disponibilidade de pimenta a preços razoáveis.

O carregamento enviado pelo *S. Antonio e Justiça* em 1763 não foi vendido porque os preços haviam desabado. Em 1756 o *S. Francisco*

[744] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fls. 96-97v.
[745] HAG: *OR*, 1506, fls. 156, 167-169-v; 1508. fls. 125, 126.
[746] HAG: *OR*, 1506, fls. 97-97-v, 156, 167-169v; 1508, fls. 125, 126.
[747] HAG: *OR*, 1503, fls. 39-39v, 43, 43v; 1506, fls. 5, 97; *Fazenda*¸ lista 1, fls. 98-99; 1767, fls. 95-97v, 101, 101v-102.

Xavier e Todo o Bem não pôde prosseguir viagem além da Bahia. Embora a pimenta tivesse sido enviada a Lisboa pela frota, os sacos estavam muito danificados e houve pesadas perdas naquela remessa. Em 1758 a especulação dos funcionários se revelou equivocada: temendo uma tendência à baixa, venderam a pimenta a 150 réis, mas os preços flutuaram até 200 réis. Em 1772, foram expressas dificuldades em Goa sobre sua capacidade de cumprir a ordem de enviar 500 quintais a Lisboa[748]. Em 1746 o navio *N. S. de Victoria,* da rota da Índia, naufragou perto da Ilha de Mascarenhas e a carga de pimenta se perdeu. Apesar das atribulações enfrentadas pelo comércio, a pimenta continuou a temperar o intercâmbio Goa-Lisboa, baseado no rapé, durante todo o período. Em fevereiro de 1792, Goa recebeu ordem de investir 110-120.000 cruzados em encomendas de pimenta, o que indica renovado interesse no produto.

Tabela 6.7 – Exportações de pimenta à conta do rapé, 1686-1774

(continua)

Ano	Navio	Quantidade	Valor
		Qtls/arrb/arrts	Xerafins/Tangas/réis
1686		205=0=0	5341=2=24
1688	S. Francisco Xavier	2460=0=0	N.A.
1689	Santíssimo Sacramento	100=3=16½	2334=0=33
1690		274=2=22	7902=2=6½
1691		285=3=15¾	
1693		139=0=12	2312=3=22
1703	São Boa Ventura e Princeza do Céu	400=0=0	
1704	Salvador do Mundo e Princeza do Céu	506=3=25	18984=4=36
1706	S. Pedro Gonsalves	573=3=10	21611=3=06
1715	N. S. da Esperança	474=3=4	23353=1=15

[748] *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 85v, 90-92v, 104-106v, 120-122.

Tabela 6.7 – Exportações de pimenta à conta do rapé, 1686-1774

(continuação)

Ano	Navio	Quantidade	Valor
		Qtls/arrb/arrts	Xerafins/Tangas/réis
1716	S. Francisco XavierS. Francisco de Assis	398=1=14½	50242=0=30
1716	S. Francisco de Assis	225=0=4¾	12013=4=25
1717	N. S. do Pilar	45=0=0	2984=1=45
1719	S. Francisco Xavier	525=1=3	28720=1=3
1719	S. Francisco de Assis	316=2=6	17240=1=44
1719	N. S. do Pilar e S. Antonio	227=2=30	12102=3=21
1722	N. S. da Aparecida	266=1=0	15948=3=41
1723	N. S. do Livramento	233=1=1½	15257=1= 30½
1726	S. Thereza	623=1=30	36195=2=22
1729	N. S. da Aparecida	385=3=5	19795=1=47
1730	N.S. do Livramento	216=3=18	13070=2=16
1732	S.Thomas Cantuaria e N. S. Madre de Deus	484=1=8¾	27396=3=23
1733	S. Thereza de Jesus	1080=2=11	35686=1=00
1734	N. S. do Livramento	313=3=4	15799=3=52
1734		401=0=24	19287=1=52
1743	N. S. da Piedade	371=2=33½	27385=6=57
1744	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	174=2=3½	13751=0=00
1745	N. S. da Vitoria	299=3=20	20802=0=30¼
1746	S. Francisco Xavier	Naufragado	
1747	N. S. Monte Alegre	977=2=14	66698=3=4½
1748	N. S. da Caridade	825=1=2	55458=4=31
1749	N. S. Madre de Deus	368=0=0	22445=1=14
1749	N. S. do Monte Alegre e S. Francisco Xavier	90=0=0	5467=1=20
1750	N. S. da Caridade e N. S. das Necessidades	291=0=0	22140=4=39
1751	N. S. do Monte Alegre	200=0=0	14696=1=32
1752	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	800=3=9	49360=0=40

Tabela 6.7 – Exportações de pimenta à conta do rapé, 1686-1774

(conclusão)

Ano	Navio	Quantidade	Valor
		Qtls/arrb/arrts	Xerafins/Tangas/réis
1753	N. S. do Monte Alegre	404=0=0	30337=0=27
1754	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	797=3=9	
1756	S. Antonio e Justiça	1200=0=0	87760=0=09
1757	S. José	1200=0=0	82054=2=48
1758	N. S. da Conceição e S. Vicente Ferreira	704=0=0	79000=3=30
1758	S. Antonio e Justiça	420=0=0	23008=2=00
1759	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	300=0=0	23359=1=34
1760	S. Joseph	1020=0=0	88103=2=00
1761	S. Antonio e Justiça	1124=0=0	83908=3=04
1762	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	1200=0=0	94043=2=30
1763	S. José	400=0=0	26686=4=32
1765	S. Francisco de Paula	140=0=0	10342=4=07
1765	N. S. da Lapa e Bom Jesus da Trinidade	140=0=0	10342=4=07
1768	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	68=0=0	5882=0=58
1770	S. José	38=0=0	3189=2=58
1771	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	436=0=0	31503=1=20
1774		107=2=0	37720=4=31

Fontes: ANTT, *Junta do Tabaco*, maço 105, 196; AHU: *Índia*, nº. 124, maço 108, dat. 8/2/1774; HAG, *Fazenda*, lista 1, 1704, fl. 159; 1766, *passim*; *OR*, 1501, 1504, 1505, 1506, 1508, 1509, 1511.

Levando em conta o fato de que diamantes, salitre, búzios e outros artigos também figuravam na lista anual de exportações do Monopólio do Tabaco em Goa, as remessas de 500 quintais de pimenta são notáveis.

Têxteis

Os têxteis indianos haviam conquistado um nicho no mercado europeu. A atenção das companhias inglesa e francesa das Índias Orientais também se dirigia aos principais centros têxteis da Índia. Pressionado pelas circunstâncias, Portugal havia planejado treinar brasileiros nessa arte, conforme explicado anteriormente. Com a introdução do rapé no *Estado*, as exportações de tecidos encontraram lugar no comércio recíproco. A Bahia se tornou parceira nesse intercâmbio após 1751, quando os carregamentos passaram a ser despachados diretamente para lá.

Goa recebia tecidos vindos de fora de suas fronteiras, como era o caso de quase todas as demais mercadorias de exportação. Surat, Damão, Diu, Balaghat, Malabar e a costa de Coromandel eram os centros de alimentação. Cada região se especializava em certa variedade de panos de algodão, que em geral recebiam o nome do lugar onde eram fabricados. Gujarat e Balaghat eram especializados em variedades mais baratas, enquanto os tipos mais caros vinham de Bengala e Coromandel. Goa era o centro de reexportação dos produtos têxteis. O comércio de rapé reanimou o comércio goense, favorecendo um ativo intercâmbio entre os portos da costa indiana. Embora o governo possuísse algumas fábricas em Betim, Chimbel, Cumbarjua, Taleigão e Mapuça, estas não eram viáveis porque Goa precisava importar do exterior o fio, acessórios e mão de obra[749]. Amaral Lapa trouxe à luz um interessante relato da viagem do *N. S. da Visitação*, que foi abortada na Bahia e que levava um carregamento de têxteis, entre os quais uma variedade denominada *chaudis*, tecida na aldeia do mesmo nome em Canacona, Goa[750].

A compra de têxteis de boa qualidade a preços competitivos era tarefa difícil da situação prevalecente na Índia, onde as táticas superiores dos ingleses suplantavam as dos portugueses. O resultado era que os fornecimentos obtidos por estes últimos ou eram de qualidade inferior ou de custo pouco recompensador. O carregamento de têxteis remetido para a Bahia em 1751 foi despachado para Lisboa porque as variedades mais procuradas não constavam da carga. Em tais circunstâncias, Lisboa

[749] HAG: *MR*, 172-B, fls. 528-530, 579v, 580v; DUP, V, p. 522.
[750] Lapa, op.cit., p. 287, n. 76.

ordenou que somente os têxteis solicitados fossem remetidos e em caso negativo, que o "cabedal" do tabaco fosse investido em pimenta. O plano corrente em Goa de estabelecer uma empresa comercial em Bengala para a compra de salitre e têxteis com o produto da venda de tabaco não interessou a Portugal. Não foi considerado prático pela metrópole por ser arriscado e suscetível de causar atrasos[751]. Aparentemente os portugueses estavam cientes do sentimento geral de desconfiança em relação aos naturais de Bengala refletido em um provérbio local que diz: *Bengali zor monis, Devachar konak mhancho?* ("Se os bengaleses são homens, quem poderá ser o demônio?")[752]. A remessa de 1752 foi considerada demasiado cara e de qualidade inferior. Lisboa alegou que não apenas foi difícil vendê-la, mas também que, além disso, acarretou uma perda de 30%.

Essa situação deve ser vista por dois ângulos: quando os funcionários portugueses rejeitavam a mercadoria por um motivo ou outro, os agentes locais passavam a ser responsáveis por uma grande quantidade de mercadoria. Por outro lado, eles retardavam propositalmente as entregas até que os navios estivessem prontos para zarpar. Isso fazia com que o ônus ficasse com os portugueses, que teriam de decidir embarcar os artigos disponíveis ou permitir que os navios partissem semicarregados. Em qualquer hipótese, o custo total fatalmente aumentaria[753]. Como os comerciantes locais utilizavam seu poder de barganha em proveito próprio, as transações em geral acarretavam prejuízos para o comércio oficial. Caso a mercadoria disponível fosse embarcada, Lisboa protestaria. Em 1699 reportou-se que os comerciantes portugueses tinham sido prejudicados por haver perdido o controle sobre o comércio, que era inteiramente manejado pelos locais, os quais haviam enriquecido extraordinariamente. Com solução, propôs-se confiar a tarefa de obter suprimentos a comerciantes portugueses e católicos[754]. Os funcionários em Goa lamentaram estar de mãos atadas. Em 1809, soube-se que Bombaim atraía muitos aventureiros de Goa em busca de fortuna e que poucos portugueses permaneciam na colônia[755]. Nas circunstâncias prevalecentes, os comerciantes baianos se recusavam a comprar os têxteis a preços elevados. Consequentemente,

[751] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 72v-74v.

[752] Nandkumar Kamat: "Two millennia of Goa's Trade and Commerce: Some interesting Observations of Interdisciplinary Importance", S. H. K. Mhamai, org., *Goa: Trade and Commerce*, p. 22. No entanto, os comerciantes nativos se juntaram para fundar a *Bengal Trading* Company, em meados do século XVIII.

[753] HAG: *MR*, 122-B, fls. 482-483v; *CEHI*, I, p. 405; sobre a vulnerabilidade da carga de têxteis, ver, HAG: *MR*, 63, fls. 449-450; sobre as instruções para o recebimento e carregamento de têxteis a bordo, ver *MR*, F4-B, fls. 541-541v.

[754] Em HAG: *OR*, 1501, fl. 52 se encontram reclamações sobre a má qualidade dos diamantes, *DUP*, V, trata de queixas sobre a má qualidade de outras mercadorias. Ver em HAG: *MR*, 63, fl. 458 reclamações sobre comerciantes nativos.

[755] HAG: *MR*, 189, fls. 201-201v.

carregamentos inteiros eram enviados a Lisboa daquele importante mercado brasileiro de tecidos indianos[756].

As ofertas feitas pelos têxteis enviados em 1759 em troca de rapé no navio *Santo Antonio e Justiça* foram tão baixas que não foi possível vendê-los. A oferta recebida pelos *corbandéis* foi de 68#000 réis por *corja*, quando o preço de venda era de 375#970 réis. As chitas de Balaghat foram cotadas a 16#000 réis, equivalentes a um sétimo do preço de venda. Esse tecido foi vendido em Lisboa por 30% do valor, por falta de alternativa[757]. As limitações ao comércio oficial eram exploradas pelos comerciantes privados. Enquanto não fosse atacada a raiz do problema – a dependência para com os operadores locais – a questão continuaria a perturbar o comércio oficial.

Entre outras queixas estavam os danos sofridos pela carga e a discrepância nas quantidades. Novamente, Lisboa preferia a pimenta aos têxteis[758]. Em 1759, houve queixas semelhantes: os tecidos chegaram avariados e os preços oferecidos na Bahia eram demasiadamente baixos. Por isso a carga foi remetida a Lisboa e vendida com prejuízo. Alguns artigos permaneceram sem comprador até 1761. Consequentemente, os têxteis foram considerados como segunda opção para investimento dos lucros do tabaco, sendo a pimenta a primeira. Goa recebeu ordem de despachar somente os tecidos de alta qualidade[759].

Aparentemente, o problema das remessas de têxteis mostrou-se recorrente ao longo dos anos. Para Lisboa era uma situação complexa, pois a escolha das mercadorias oscilava entre têxteis e pimenta. A compra, a venda e a rentabilidade de cada um desses artigos eram fatores altamente variáveis e imprevisíveis por parte de Lisboa, devido a sua dependência em relação à rede de fornecedores. Em 1759, os têxteis entregues na Bahia foram vendidos com prejuízo. Também em 1761, houve relatos vindos da Bahia informando não ter sido possível vendê-los. Mesmo assim, quando os preços da pimenta desabaram em Portugal, em 1762, Goa foi instruída a remeter tecidos finos para venda tanto na Bahia quanto em Lisboa, enquanto as variedades mais comuns deveriam seguir para Angola. Cuidadosa atenção deveria ser dedicada à seleção da mercadoria e à embalagem adequada, a fim de evitar roubos.

[756] AHU: *Baía*, nºs. 4613-4616, c.a.; HAG: *OR*, 1509, fl. 5.
[757] HAG: *OR*, 1506, fl. 103; AHU: *Baía*, nºs. 4117-4122 c.a. O Apêndice 6.2 mostra o preço de tecidos por *corja* levados à Bahia em 1759, o preço da mercadoria em Goa, o preço de venda e finalmente o preço pelo qual foram realmente vendidos em Lisboa. Um panorama parcial pode ser encontrado em Amaral Lapa; op.cit., pp. 271-272.
[758] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 76v-77; *OR*, 1508, fls. 19-20.
[759] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 95v-97v; *OR*, 1506, fls. 97, 97v, 98, l00, 103, 104, 145-146v.

Em 1764 reportou-se progresso no comércio de têxteis indianos na África. Lisboa, porém, tinha problemas com a venda das variedades mais finas na Europa, quando o preço oferecido baixou a 50% do custo original[760]. Era evidente que os negócios dos comerciantes privados prosperavam enquanto o comércio oficial patinava. Lisboa remetia periodicamente listas dos tecidos desejados indicando os preços a que deveriam ser comprados[761]. A tabela 6.8 fornece uma rápida visão das remessas de tecidos para a Bahia em troca de tabaco.

As exportações de têxteis para Lisboa continuaram apesar dos percalços experimentados pelo intercâmbio. O comércio privado de tecidos mostrou resultados muito melhores do que os do oficial.

Salitre

O salitre era um produto de grande procura no comércio asiático português baseado no rapé. Como material estratégico empregado na manufatura de pólvora e lucrativa mercadoria comercial, era um importante ingrediente do intercâmbio marítimo[762]. Tinha a vantagem adicional de utilização como lastro nos navios que seguiam para a metrópole. A procura era sempre crescente devido aos constantes conflitos na Europa cheia de rivalidades. Consequentemente, a demanda e os preços aumentavam continuamente. Na Índia, o salitre era produzido principalmente em Gujarat, costa de Coromandel e Bihar. A partir de meados do século XVII, Bihar se tornou virtualmente o único fornecedor do mercado europeu por causa da qualidade superior, baixo preço e transporte barato do mineral ao porto de Hugli. As mais ricas jazidas ficavam em Singhia, Muzaffarpur, Darbhanga, Chapra, Dighwara e Dumir, no norte de Bihar. Havia outros centros de produção em Champaran, Hajipur, Saran e Tirhut. A produção anual de salitre em Bihar era de aproximadamente 226.000 *maunds* no final do século XVII; durante 1685-1690 os holandeses compraram cerca de 30% do produto refinado. A empresa inglesa E. J. & Co. estabeleceu um monopólio sobre o salitre, tornando ilegais os negócios dos operadores locais. Em Bengala, região de tensão política tanto para governantes nativos quanto europeus, o acesso ao produto era difícil para os portugueses[763].

[760] HAG: *OR*, 1506, fls. 167-169v; *Fazenda*, lista 1, no. 1767, fls. 101v-102.
[761] Ver no Apêndice 6.3 os tecidos requisitados pelo *cabedal do tabaco* in 1752, 1770, 1776, 1778.
[762] HAG: *MR*, 180-B, fls. 584-585v; Frédéric Mauro, *Portugal, O Brasil e o Atlântico, 1570-1670*, vol. 11, pp. 111-112.
[763] HAG: *MR*, 68, fl. 56, Om Prakash, *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal, 1630-1720*, pp. 58-60; Holden Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800*, pp. 255-257; S. Bhattacharya, org., *Essays in Modern Indian Economic History*, vol. IV, publicação do ano de Jubileu de Ouro do Indian History Congress, 1987, p. 102.

O salitre era abundante em Bengala, mas uma parte importante da produção local era dominada por ingleses e holandeses. Além disso, a insistência dos funcionários de Lisboa em preferir o produto já refinado tornava a tarefa ainda mais difícil. Os riscos das viagens pioravam a situação. Em 1697, os holandeses impediram que Cosme Gomes levasse a Goa um navio carregado de salitre, sob o pretexto de que era destinado a ser vendido à França. O navio português *N. S. do Pilar* foi capturado por franceses ao largo da costa da Bahia em 1713, perdendo-se na ocasião 246 barris de salitre[764].

Tabela 6.8 – Têxteis despachados para a Bahia/Lisboa à conta do rapé, 1751-1784

Ano	Navio	Quantidade	Tipo	Valor em *xerafins*
1751	N. S. da Caridade N. S. das Necessidades	42 fardos, 1 trouxa 16 fardos, 1 caixa	Zuzuartes e sortidos Cafres, zuzuartes, mosrtinhas	28.683=2=44 10.912=4=47
1753	S. Francisco Xavier	50 fardos		27.727=3=24
1759	S. Antonio e Justiça (para a Bahia)	33 fardos, 1 caixa	-	32.388=4=33
1761	S. Joseph (para a Bahia)	13 fardos, 2 caixas	-	18.913=1=19
1763	-	32 trouxas, 2 caixas	Têxteis finos	50.474=4=00
1764	-	-	-	12.414=4=55
1765	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	5 fardos	-	6.409=3=15
1766	N. S. das Brotas e S. Antonio e Justiça	1 carregamento	-	19.211=1=57¾
1777	-	N. A.	-	13.807=4=50
1780	-	100 peças	Lenços de Diu	1.728=0=43¾
1782	Fragata S. Anna e S. Joaquim	1112 *corjas*, 693 peças	Sortidos	46.204=2=47¼
1784	-	789 fardos	-	34.266=3=26

Nota: Cada fardo continha aproximadamente 250-350 peças de tecido.

Fontes: HAG: *Fazenda,* lista 1, nº. 1767, *passim*; 1789, fls. 9, 10, 12-13; *OR*, 1504, fls. 97-97v, 98, 100, 153-155, 167-169v; 1517, fls. 152-153; 167-169v; 1517, fls. 152-153; 1518, fls. 280-281; 286-286v, 289-290, 286-286v, 425-427; *CR*, 2404, fl. 8.

[764] HAG: *OR*, 1501, fls. 79-80v; *MR*, 46-A, fl. 44b; 58, fl. 290; 61, fl. 45.

Os portugueses precisavam das remessas de salitre vindas de Goa a fim de fornecê-las à fábrica de munições da Bahia, da qual materiais de guerra eram mandados a todos os centros estratégicos do Brasil, Angola, S. Tomé e Portugal[765]. O salitre das minas do interior da Bahia era insuficiente[766]. A urgente demanda dessa mercadoria levou o rei a ordenar à Junta do Tabaco na Índia que investisse em sua compra em 1688[767]. Em 1691, foram despachados 100 quintais que estavam disponíveis na fábrica de pólvora de Goa. Em 1694, 199 *khandis* de salitre foram enviados à Bahia. Houve receio de que o desembarque na Bahia provocasse comércio clandestino. Portanto, propôs-se reservar no navio espaço separado para o salitre. Uma vez desembarcado na Bahia, tabaco ou açúcar a serem carregados poderiam ocupar o lugar[768].

A ordem de compra de salitre com recursos oriundos do tabaco foi repetida em 1697, 1710, 1734, 1762, 1764 e muitas vezes depois[769]. O salitre de Bengala era preferido ao de Balaghat. No entanto, ao que se alegou, a crônica escassez de navios, a falta de capitais e a dificuldade de encontrar homens de confiança impediram a execução da ordem. Cosme Gomes comprou 1.430 quintais, uma arroba e 23 arráteis de salitre em 1695, que foram mandados para a fábrica de pólvora em Goa para serem refinados. Houve uma expectativa de que Luis Francisco Coutinho obtivesse a mercadoria em navios armênios. Em 1697, Francisco Loureiro de Carvalho, residente em Macau, foi recomendado para a compra de uma grande quantidade de salitre em Bengala[770]. Em 1698, Goa despachou 1.500 quintais de salitre de Balaghat porque não foi possível obtê-lo em Bengala. O produto de Balaghat, mais barato e de mais fácil obtenção, era considerado inferior porque os naturais daquele lugar não tinham grande familiaridade com o processo de purificação. Afirmou-se que o salitre comprado em Bengala por Pedro Vaz Soares e Cosme Gomes era de má qualidade. Caetano Viegas e um comerciante armênio de Bengala estão entre os muitos agentes cujo auxílio foi solicitado para a obtenção de suprimentos[771].

A necessidade de salitre por parte do império era perene. O "cabedal" do rapé financiou os fornecimentos até a parte final do século XVIII. Uma ordem de 1762 determinou que Goa utilizasse de 25 a 30 mil *xerafins* para a compra de pimenta, salitre e têxteis de Bombaim e Surat, mandando um

[765] HAG: *MR*, 68, fls. 55, 58.
[766] AHU: *Baía*, nº. 5414 c.a.
[767] HAG: *MR*, 55-A, fls. 253, 254; 56, fls. 173, 214; 57, fl. 168; 69 e 70, fl. 398; *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fl. 1.
[768] HAG: *MR*, 57, fl. 169; 58, fl. 391; 68, fl. 86.
[769] BAL: cod. 51-VII-34, fl. 16; HAG: *MR*, 69 e 70, fls. 46, 47, 48.
[770] BAL: cod. 51-VII-34, fls. 15, 16; HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1704; fl. 164; *MR*, 58, fls. 290, 361, 378; 62, fl. 44.
[771] HAG: *OR*, 1501, fls. 57-59; 1508, fls. 248-249v; *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 20-20v, 115v-116v; *MR*, 60, fl. 142; 62, fls. 50, 51.

navio aos portos da costa norte e confiando a tarefa a algum comerciante bem conhecido na região. Em resposta, dois dos comerciantes nativos, Soirea Parab e Govind Sinai foram encarregados da compra de 150 *khandis* de salitre de Bengala a preços razoáveis. O diretor português em Bombaim, João Gomes Almeida, obteve aproximadamente trinta sacos com os ingleses, devido à escassez em outras partes da região. Em Bombaim, o produto era caro e a qualidade baixa, conforme admitiu o diretor[772].

As exportações de salitre por conta do rapé foram constantes até cerca da metade do século XVIII. Dali em diante os têxteis, a pimenta e os búzios foram os artigos de exportação predominantes. A remessa de 1782, no valor de 61.140=0=59 *xerafins*, foi transportada em 782 sacos pelo *N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula.* O salitre veio dos portos de Bombaim, de Surat e do sul.

Para explicar as dificuldades em obter salitre, os funcionários de Goa reiteraram que os ingleses compravam todo o salitre disponível no próprio lugar de produção e o vendiam a preço mais elevado[773]. Em 1765, Vitogi Kamat e Soirea Lawande fizeram compras aos ingleses. Os importunos pedidos de fornecimento de salitre de boa qualidade vindos de Lisboa em 1779, 1780, 1782 e 1787 indicam a urgência da situação na Europa. A reação de Goa não foi promissora, porque era preciso sobrepujar os obstáculos representados pela falta de recursos financeiros e dependência de comerciantes nativos. Era difícil satisfazer as expectativas metropolitanas de preços razoáveis, boa qualidade e quantidades adequadas. Os funcionários de Lisboa propuseram a realização de entendimentos com um agente de confiança em Calcutá a fim de assegurar a regularidade dos fornecimentos[774]. Para essa missão foi sugerido o nome de Joseph Barreto, sobrinho do conhecido e abastado comerciante goense Antonio de Souza[775].

A procura de salitre continuou elevada no comércio triangular nos anos finais do século XVIII. A Guerra dos Sete Anos, de 1756-1763, as revoluções nos Estados Unidos e na França, a coalizão europeia contra a França e a ascensão de Napoleão Bonaparte causavam contínuas tensões na Europa. Em 1771 e 1772, dois grandes carregamentos de 1.21.203=1=20 e 1.49.517=2=03½ *xerafins* de salitre foram despachados para a fábrica de pólvora no reino. O perigo iminente exigia estoques de salitre para a

[772] ANTT: *Junta do Tabaco*, maço 105, fls. 17, 27, 29.
[773] ANTT: *Junta do Tabaco*, maço 106, doc. dat. 25 de janeiro de 1765; HAG: *MR*, 168-D, fl. 1076v.
[774] ANTT: *Junta do Tabaco*, maço 106, doc. dat. 25 de janeiro de 1765; HAG: *MR*, 159-c, fls. 694, 694v.
[775] HAG: *MR*, 159-C, fl. 683, 706; 168-D, fl. 1077. Antonio de Souza era irmão de Miguel de Lima Souza e tio de Luis Barreto. Sua carta recomendando Luis Barreto para o comércio baseado em Lisboa se encontra em AHU: *India*, maço 137, nº. 136.

Fábrica de Pólvora de Portugal. Em 1777, 2.728 sacos do produto foram despachados para Lisboa apesar da qualidade inferior[776].

Uma parte dos carregamentos de salitre seguiu de Lisboa para a Bahia. Além da fabricação de pólvora para a metrópole, as providências relativas ao produto na Bahia compreendiam também as salvaguardas sobre homens e material levado a terra pelos navios da rota da Índia. Frequentemente era necessário fornecer pólvora aos barcos de passagem antes que zarpassem de águas baianas. Em 1757, comentou-se que grande parte das 800 arrobas mandadas de Lisboa para a Bahia foi usada na nova *nau da Índia,* o *S. Antonio e Justiça*[777]. A quantidade de salitre levada para o reino por conta do "cabedal do tabaco" pode ser inferida a partir dos dados fornecidos na Tabela 6.9. Em média, 780 a 800 quintais do mineral eram enviadas anualmente de Goa mediante uso dos recursos proveniente do tabaco, nos anos constantes dessa Tabela.

Até em 1792, 1797 e 1798 o governo metropolitano expressou a necessidade de suprimentos de salitre de Goa para a Bahia[778]. Em 1809, materiais de artilharia e outros artigos no valor de 18.090=4=55 *xerafins* foram enviados a bordo do *Robusto.* Em 1816 uma quantidade não especificada do mineral, que servia de lastro, foi despachada para o Rio. Em 1817, 500 quintais de salitre de primeira qualidade, comprado a 30 *xerafins* por quintal, e mais 200 quintais de salitre de segunda, a 25 *xerafins* por quintal, tudo no valor de 20.000 *xerafins* foram enviados para o Brasil pelo *Charrua Princeza Real*[779].

[776] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 116v-117v, 119-120; *MR*, 177-B, fl. 616; 180-B, fls. 584-585v; *OR*, 1518, fl. 310.
[777] AHU: *Baía*, nº. 2583 c.a.
[778] HAG: *OR*, 2369; 2375; *MR*, 174-B, fl. 541.
[779] HAG: *MR*, 188, fls. 25-27; 195-A, fls. 67-67V; 195-B, fls. 645-645v.

Tabela 6.9 - Exportações de salitre à conta do rapé, 1690-1817

(continua)

Ano	Quantidade	Valor em *xerafins*
	Quintais/arrobas/arráteis	
1690	64=0=00	2513=0=12
1691	764 barris	47611=1=36
1693	436=3=26¾	24796=2=33
1695	4 carregamentos	82134=2=06
1696	925 barris	67948=1=38¾
1696	1430-1=23	29609=4=27
1697	1150 barris refinado 550 barris bruto	88550=2=07 29992=3=08
1698	3810=3=10	118543=0=15
1698	1453=3=11	N. A.
1700	40 barris	N. A.
1704	416=3=30¾	12004=2=36
1706	86=1=3	2390=2=44
1707	529=2=8	14568=2=2
1708	647=2=31	22634=4=16
1709	1333=3=23¾	42063=5=8
1711	906 barris	57198=0=45
1713	1207=0=15	37583=3=57
1714	387=0=25	46010=4=12
1715	354=0=25	13212=0=15
1736	1177=1=29 + 476 sacos	37921=4=25
1744	24=1=1½	6575=0=15
1765	853=3=22½	61140=0=59
1767	1025=2=24=11 onças	58894=4=3
1768	1746=5=24=5 onças	79734=4=41
1770	2339 sacos	N. A.
1771	3144=0=16½	121203=1=20

Tabela 6.9 - Exportações de salitre à conta do rapé, 1690-1817

(conclusão)

Ano	Quantidade	Valor em *xerafins*
	Quintais/arrobas/arráteis	
1772	4251=2=27 ¾	149517=2=31½
1774	631=1=31	88938=3=09
1775	656 sacos	37883=3=52 17/20
1776	531=0=0	15234=3=26 ⅓
1777	621=2=31	27792=2=37
1778	357=2=25 ¾	10468=0=53 ¾
1781	1306=1=8	53102=1=9
1779	645=3=25 ¾	N. A.
1779	531=0=0	15234=3=26 ?
1784	1000=0=0	44820=4=10
1787	500=0=0	N. A.
1817	700=0=0	20000=0=00

Fontes: HAG: *Fazenda*, lista 1, nos. 1704, fls. 163v-164, 168, 169, 172, 176v.; 1767, *passim*; 1789, fl. 17; 2404, fls. 8, 22; *MR*, 188, fls. 25-27; 195-A, fls. 67-67v.; 195-B, fls. 645-645v.; *OR*, 1501, 1505, 1506, fls. 134-135v., 1508 fls. 155, 166, 181; 1517, fls. 155v-156; 1518, fls. 339-341, 388, 404; 2387. *CR* 2404, fls. 8, 22; AHU: *Índia*, no. 124, maço 108, doc. dat. 8/2/1774.

Diamantes

Os artigos de luxo, como os diamantes, ocupavam lugar importante no comércio recíproco baseado no rapé. Em ordens datadas de 31 de março de 1677 e 25 de março de 1679, a Coroa determinou um investimento anual de 25.000 *xerafins* em diamantes. As pedras deviam ser mandadas para Londres, onde a venda foi confiada a Alvaro da Costa[780]. Goa cumpriu as ordens durante os anos de 1680 a 1619. Os diamantes eram em geral comprados em *banianes.* Em 1691, foram adquiridos aos comerciantes de Gujarat Vengatidas (Venkatdas?) e Prezadas. Algumas das remessas excediam em muito os limites dispostos pela metrópole. A de 1682 tinha o valor de 104.397 *xerafins.* Os preços variavam segundo

[780] HAG: *OR*, 1501, fls. 13-14.

a qualidade e tamanho das pedras. Entre os obstáculos a esse comércio estavam a astúcia negociadora dos *banianes* e a falta de traquejo por parte dos funcionários. Isso causou problemas ligados ao alto custo e má qualidade. Não consta a quantidade dos diamantes enviados em 1680 pelo *N. S. do Pilar*. O preço da remessa de 1682 foi considerado demasiadamente elevado e as diferentes qualidades estavam misturadas. Houve reclamação em 1692 porque os diamantes enviados teriam sido vendidos com prejuízo. Em 1696 relatou-se que os diamantes haviam chegado a Lisboa em tempo oportuno, porém se fossem de melhor qualidade os lucros teriam sido maiores. As exportações de diamantes eram em geral quantificadas em termos de *bizalhos*. Um *bizalho* poderia conter desde algumas pedras de dez quilates até trezentas de um quarto de quilate[781].

Búzios

Os búzios, ou conchas ornamentais, eram certos tipos de conchas brancas e altamente polidas, amplamente usadas como moedas, tanto em Bengala quanto na África. Também serviam para fabricação de ornamentos. Pryard de Laval relata que no século XVI mercadores da costa ocidental da Índia, inclusive Gujarat, habitantes de Bengala e da costa de Coromandel, árabes, persas e europeus se interessavam pelos búzios de Malabar, onde eram conhecidos com a denominação *boly*. Trinta ou quarenta navios costumavam levar a cada ano carregamentos exclusivamente compostos de tais conchas. Os portugueses as compravam nas ilhas Maldivas por *cottas*; 4½ *cottas* eram iguais a um quintal. Em meados do século XVIII, cada quintal valia 700 réis. Os búzios eram exportados diretamente de Goa para a Bahia como parte do comércio baseado no rapé. Também eram obtidos em Moçambique. Os oriundos das Maldivas eram mais finos e preferidos na Bahia[782]. O mercado de búzios no Brasil dependia da troca das conchas por escravos na Costa da Mina e em Angola. Na África eram tão valorizados quanto o ouro ou prata[783]. O principal objetivo da remessa de búzios para a Bahia era a promoção do comércio daquele porto com a África[784].

[781] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1704, fl. 165; Afza1 Ahmad, op.cit., p. 136.
[782] HAG: *MR*, 104; fl. 9; *OR*, 1504, fl. 21v.
[783] HAG: *MR*, 104, fls. 1a(v)-1b.
[784] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fls. 108-111v.

Tabela 6.10 – Diamantes exportados à conta do rapé, 1682-1719

Ano	Quantidade em *bizalhos*	Valor em *xerafins*
1682	11	104397=0=00
1685	3	67273=4=20
1686	3	67273=4=20
1688	11	27472=2=40
1689	3	31000=0=00
1690	3	61661=4=12
1691	2	68721=4=45
1692	2	N. A.
1693	1	33934=1=56
1695	1	38884=3=01
1696	4	N. A.
1697	1	33384=3=1
1703	1	10316=2=23
1703	1	25119=3=54
1704	1	15389=2=15
1704	1	17807=3=18
1706	2	9667=2=28
1706	1	14518=4=36
1707	1	35107=4=7
1708	2	4665=4=4
1708	2	26498=2=46
1709	1	8985=4=3
1714	2	8434=4=10
1714	2	26297=2=8
1716	3	26077=4=27
1717	1	29739=2=54
1719	2	20101=3=25

Fontes: HAG: *Fazenda*, lista 1, no. 1705, fls. 159, 189; 1767, *passim*; *Estanco Real*, 2610, fl. 24v; *OR*, 1501, fls. 6-7, 13-14, 57-59, 77-78; *Provisões*, 2610, fls. 25-25, 27v-29v.

Em 1722 o Monopólio do Tabaco em Goa recebeu ordem de enviar 200 quintais de búzios mediante o uso dos recursos vindos do rapé, a ser entregues ao Provedor-Mor na Bahia. Repetidas ordens informaram que as conchas serviriam para lastro e deviam ser transportadas sem cobrança de frete. Cartas reais de 1º de abril de 1722, 10 de abril de 1724, 1º de abril de 1725, 5 de março de 1735 e 18 de novembro de 1735, ordenaram aos funcionários em Goa despachar 200 quintais de búzios anualmente. Somente a Real Fazenda poderia ocupar-se das remessas. Os búzios enviados por particulares ou quaisquer agências, exceto a Fazenda, seriam confiscados[785].

O comércio de búzios era franqueado aos comerciantes privados na Índia. Os Masenes, de Chaul, predominavam entre os mercadores privados que adquiriam as conchas em Moçambique. No entanto, a reexportação de Goa para o Brasil ou para o reino era estrito privilégio da Coroa[786]. O provável motivo era o receio de inundar o mercado brasileiro, o que acarretaria queda do valor de troca. Essa mercadoria era vital para o Brasil como moeda para a compra de escravos africanos, que constituíam a mão de obra da economia agrária brasileira baseada no açúcar e no tabaco[787]. A fim de assegurar a quantidade adequada para o intercâmbio oficial com o Brasil, os agentes em Moçambique foram instruídos a reservar uma parte do comércio para a Administração do Tabaco antes de vender os búzios aos comerciantes de Chaul, Diu ou do reino Mogol[788]. Não se permitia que os negócios privados com búzios prejudicassem de forma alguma o comércio do Brasil.

A procura por búzios no Brasil parece ter sido intensa entre 1730 e 1750[789], o que indica a demanda crescente de escravos. Os mercadores de escravos compravam os búzios enviados de Goa[790]. Os lucros dessas vendas eram remetidos à Coroa. Em 1732, a Bahia reportou que o produto da venda de búzios no montante de 126#170 réis tinha sido enviado a Lisboa. Os comerciantes baianos utilizavam os búzios para a compra de escravos na África. Alguns desses comerciantes que haviam adquirido búzios entre agosto de 1772 e julho de 1774 foram Pedro de Lima Cabral, Alfonso Alvares S. Payo, João Anastacio Fontão, Antonio Ribeiro de Valle, José Gomes Roza, Francisco Pereira Coutinho e José Antonio de Silveira[791]. A Tabela 6.11 fornece uma visão

[785] HAG: *MR*, 88, fls. 45, 46, 48; 89-B, fl. 296; 104, fls. 1a-1av, 1av-1b, 1bv; 9, 10, 10-10v, 10v-11.
[786] HAG: *MR*, 104, fls. 11-11v, 11v-12, 14-15v.
[787] HAG: *MR*, 88, fl. 49. O valor dos búzios variava muito conforme o lugar, mas eram sempre procurados. Holden Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient*, p. 341, n. 8.
[788] HAG: *MR*, 99, fl. 183; 101-A, fl. 900; l26-C, fls. 79l, 793v.
[789] HAG: *OR*, 1501, fl. 172, 1504, fl. 21v; 1505, fls. 71, 77; 1506, fl. 80; 1508, fls. 12, 13, 28, 34, 40; *MR*, 104, fl. 9.
[790] HAG: *OR*, 1502, fl. 63. Ver no Apêndice 6.4 uma lista de comerciantes baianos dedicados ao comércio de búzios.
[791] ANTT: *Junta do Tabaco*, maço 107.

das quantidades reais de búzios despachados diretamente de Goa para a Bahia em troca de tabaco.

Assim como a pimenta e os têxteis, a exportação de búzios também enfrentava muitos obstáculos. Antes de mais nada, Lisboa preferia os búzios das Maldivas, de melhor qualidade, alegando que produziam maiores rendimentos no Brasil. Relatos de Goa revelam os riscos das viagens para a compra de búzios nas Maldivas. A supremacia holandesa sobre o Ceilão significava influência naquelas ilhas. Grandes quantidades de búzios foram exportadas aos mercados europeus pelos holandeses via Ceilão a fim de servir à compra de mercadoria humana na África. A demanda holandesa por volta de 1740 era de 400.000 libras de búzios, que representavam uma quantidade considerável. O ímpeto do comércio de escravos levou a uma procura crescente de búzios. Os holandeses eram os principais compradores das Maldivas. Os franceses não ficavam muito atrás. Apesar das prodigiosas quantidades dessas conchas disponíveis naquelas ilhas (Alberni se refere ao arquipélago como *Diwa Khandi*, isto é, "Ilhas dos Búzios") a entrada dos portugueses naquela atividade era quase impossível. Os corsários de Malabar também constituíam grande perigo para o comércio na costa oeste. Entre as soluções recomendadas pelas autoridades estava à busca de búzios via Kanara ou nas Ilhas de Angoxa.

Tabela 6.11 – Búzios despachados para a Bahia à conta do rapé, 1724-1751

Ano	Navio	Quantidade (*Khandis*)	Valor (*xerafins*)
1724	N. S. da Piedade Madre de Deos e S. Antonio	N. A.	N. A.
1728	Sta. Thereza & Livramento	405	N. A.
1730	Sta. Thereza	241½	5.954=0=33
1731	N. S. da Aparecida	100 *khandis* e 4½ *maons*	13.079=2=16
1732	N. S. do Livramento	91	2.426=4=4
1733	S. Thomas de Cantuaria e N. S. Madre de Deos	185	7.647=1=19
1735	Sta. Thereza	310	8.223=2=0
1735	N. S. do Livramento	186	4.648=0=18
1736	N. S. do Rozario e N. S. Madre de Deos	84	2.057=4=0
1750	N. A.	4.000 *panjas*	N. A.
1751	N. S. da Caridade	161	3.541=4=15
1751	N. S. das Necessidades	80	2.700=0=24

Fontes: HAG: *Fazenda*, nº. 1767, *OR*, 1501-1503.

Não obstante, todos os fornecimentos despachados de Goa parecem ter sido de búzios grandes (*grosso*) de Moçambique, que não vendiam bem na Bahia. Alegou-se que o despacho de 1751 com 25 *khandis* estava cheio de terra e, portanto, não tinha valor no mercado. Era natural que no ano seguinte Goa recebesse ordem de não mais enviar búzios. Apesar dessas instruções, as conchas foram ainda despachadas em 1752, 1753 e 1756. Em 1752, o Juiz Conservador de Moçambique resolveu investir em conchas 1.000 cruzados de "dinheiro do tabaco", colocando-os a bordo, sem nada encontrar. Em 1753, 4.000 *panjas* de búzios foram embarcadas em Moçambique a pedido do comandante, porque o navio estava sem lastro. Conforme relato da Bahia, esse carregamento também não teve sucesso no mercado. Por isso solicitou-se a Moçambique utilizar os recursos oriundos do tabaco em ouro, marfim ou cobre, de preferência a búzios. Em 1756, foram novamente embarcadas essas conchas, para servir de lastro.

A venda na Bahia teve resultado semelhante. Lisboa finalmente determinou que não fossem enviados búzios à Bahia, até novas instruções[792].

A participação de mercadores privados no intercâmbio de búzios em Moçambique era outra ameaça ao comércio oficial. O vice-rei de Goa relatou em 1732 que navios de Chaul estavam embarcando búzios, em desobediência ao monopólio do Estado sobre aquela atividade. Lisboa esclareceu que a Resolução de 1722 reservara à Real Fazenda o comércio de búzios ao Brasil e no reino, deixando o restante do império livre para o comércio privado. O significado do relatório de Goa era de que os búzios obtinham preços elevados em Moçambique porque operadores privados se dedicavam a esse comércio. A preocupação de Lisboa a esse respeito era clara; o comércio da Bahia para a costa da Mina se achava em decadência e a venda de búzios a Angola, Loanga e Aguda estava fraca. A Bahia não conseguia vender os que recebia: portanto, os comerciantes de Chaul deveriam ser livres para compra-los[793]. Ao ver da metrópole, Goa poderia recorrer à compra dos búzios de melhor qualidade das Maldivas. A participação dos franceses nessa atividade complicava ainda mais as coisas. Estes últimos geralmente compravam as conchas de forma clandestina a preços baixos em Moçambique e as vendiam com lucro em Surat, Tellicherry, Mahe e nas regiões do sul da Índia.

O comércio de búzios Goa-Bahia reflete a abertura de uma nova janela do intercâmbio de tabaco. Os búzios eram comprados em Moçambique pela Administração do Tabaco de Goa ou eram enviados pela colônia africana como parte do lucro da venda de tabaco. As conchas eram vendidas aos comerciantes da Bahia e o produto da venda seguia para Lisboa. Em 1737, 126.170 réis provenientes da venda de búzios foram mandados à metrópole. Em 1769 houve uma remessa privada de 58.952 arráteis dessa mercadoria por parte do marquês de Angeja. O navio estava licenciado para comerciar na rota Malabar-Bahia-Lisboa[794]. Não há certeza de que as conchas tenham sido vendidas na Bahia ou entregues em Lisboa. De qualquer forma, na época o comércio de búzios já não era prioritário.

[792] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 39v-40, 45-46, 48, 72v-74v, 78, 79v-82, 86-87v, 97v; *OR*, 1502, fls. 130- 130v; Pyrard of Laval, op.cit, vol. I, pp. 237, nota 2, 438.
[793] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 42-42v, 43-44; *OR*, 1502; fls. 99-99v. Ver no Apêndice 6.6 o texto das ordens reais.
[794] HAG: *OR*, 1502, fl.63; AHU: *Baía*, cx. 201, doc. 40, dat. 29/7/1796.

Mercadorias diversas

Diversas outras mercadorias também faziam parte do comércio de rapé baseado em Goa. Entre essas, podem ser mencionadas peças de porcelana, lacre, chá, almíscar, madeira de teca, pérolas e outras.

As peças de porcelana da China eram uma grande atração no mercado europeu. No entanto, as referências à exportação de tais artigos em troca de rapé são poucas e esparsas. Em 1770, 50 caixas de porcelanas no valor de 1.075 patacas foram despachadas de Macau via Goa pelo *N. S. Penha de França.* Uma remessa semelhante feita pela pelo *N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula* foi danificada durante o trajeto.

O lacre era exigido pelo *Estanco Real* para selar as embalagens. As seguintes quantidades desse produto foram remetidas para a metrópole à conta do rapé.

Tabela 6.12 – Lacre despachado para Lisboa, 1690-1698

Ano	Quantidade	Valor
1690	42 *maons*	230=1=00
1692	2 caixas	N. A.
1693	2 caixas	329=2=00
1694	2 caixas	299=4=34
1695	2 caixas	329=2=00
1696	2 caixas	328=4=30
1697	2 caixas	299=4=34
1698	1 caixa	55=3=30

Fontes: HAG: *Fazenda*, lista 1, nos. 1704, fls. 159, 176v; 1767, fls. 3, 3v, 6, 6v.

Em 1686, 21 *bulhes* de almíscar, no valor de 18.053=4=14 *xerafins*, e em 1694 9 *bulhes* no valor de 7.319=0=37 *xerafins* foram exportados para Lisboa à conta do rapé. Lisboa reportou que a remessa de 1686 era demasiadamente dispendiosa. Em cada um dos anos de 1696 e 1697, 9 *bulhes* de almíscar foram remetidos em troca de rapé a um custo de 7.319=0=00 *xerafins* por remessa. O chá, bebida apreciada na Europa, também esteve entre as exportações relacionadas com o rapé. Trinta caixas de chá em 1717 e 38 caixas em 1720 foram despachadas de Macau. Em 1733, Angelo Henriques de Souza encomendou 24 caixas de chá de Macau por conta

do rapé[795]. Os barris de teca eram utilizados como repositórios para as remessas de rapé e outros artigos. Alguns desses barris foram mandados de Goa à conta do rapé. Em 1704, 90 barris foram levados pelo navio *N. S. dos Prazeres*. No mesmo ano, o *Princeza do Ceo* transportou 77 barris. Em 1711, 906 barris de teca e 221 de pau-rosa foram remetidos a Lisboa. Em 1713, foram encomendadas algumas pérolas por conta do tabaco[796].

O comércio de rapé facilitou o intercâmbio comercial entre Goa e os portos do restante da Índia. Para a aquisição de mercadorias como salitre e têxteis de Bengala, uma variedade de artigos como algodão, pimenta, sândalo, fibra de coco, arroz, búzios e rapé – trazidos de Surat, Calicut, Tellicherry, Maldivas, Mangalore e Bargare – foram enviados em 1760. Trezentos e noventa arráteis de rapé dos tipos *cidade* e *simonte* foram também despachados pelo *N. S. de Oliveira* à conta dos sócios da companhia de Bengala. No regresso o navio trouxe para Goa 501 sacos de salitre, no valor de 9.160=7 rupias[797]. Da mesma forma, as mercadorias despachadas para Bengala eram obtidas por meio de troca por outros artigos. Por exemplo, marfim foi trocado por algodão em Surat[798]. Assim, o comércio do rapé gerou uma complexa rede comercial na Índia.

Uma visão geral

Antes de tudo, a venda de rapé permitiu ao *Estado* obter grandes receitas, que eram uma nova fonte de renda. Os dados para a década 1602-1792 que aparecem na Tabela 6.13 indicam uma média anual de 76.636 *xerafins*, somente em Goa. A importação de rapé implicava na coleta de direitos alfandegários em Goa, que na mesma década representaram uma importância anual de 6.773 *xerafins*. Esses números significam uma renda anual de 83.510 *xerafins* nos anos mencionados. Os lucros declarados do comércio de rapé foram de 45.437=2=44 *xerafins* em 1776 e de 92.181=4=22¾ *xerafins* em 1782. Com o aumento das importações e o incremento do consumo, os lucros também subiram. Os rendimentos de Damão, Diu, Chaul, Bassein, e Macau, assim como os da África, eram enviados a Goa e investidos nas mercadorias especificadas por Lisboa, como vimos. Isso resultou em volumosas exportações de Goa numa época em que o comércio oficial do *Estado* perdera a lucratividade. O tabaco

[795] HAG: Estanco Real, 2610, fl. 24v; Fazenda, lista 1, no. 1704, fl. 159; OR, 1501, fls. 89-90v; 1504, fls. 16-17;1511, fls. 33-33v; Fazenda, lista 1, no. 1767, fls. 4v, 6.
[796] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls.15v, 20, 21.
[797] HAG: *MR*, 148-A, fls. 119-120.
[798] HAG: *MR*, l44-A, fls. 94v-95; 148-A, fls. 116-117v.

baiano animou consideravelmente o comércio baseado em Goa, conforme mostra este exercício. Não apenas revitalizou o intercâmbio oficial de longa distância como também injetou vigor no comércio local. Os comerciantes nativos desempenharam papel ativo no fornecimento dessas mercadorias e obtiveram lucros com o processo. O desejo de Portugal de auferir o máximo de vantagens com o "cabedal do tabaco" e a inclinação natural para utilizar os comerciantes locais levou a uma parceria entre estes e os operadores oficiais.

Tabela 6.13 – Produto da venda de rapé em Goa, 1692-1702

Período	Montante em *xerafins*
nov.1692 – nov. 1693	78908=3=54¼
nov.1693 – nov. 1694	74012=0=00
nov.1694 – nov. 1695	109494=4=36
nov.1695 – nov. 1696	68329=3=45
nov.1696 – nov. 1697	66679=2=30
nov.1697 – nov. 1698	83074=0=00
nov.1698 – nov. 1699	59499=3=00
nov.1699 – nov. 1700	56778=0=00
nov.1700 – nov. 1701	90734=3=45
nov.1701 – nov. 1702	78853=0=00
Total	766364=1=30¼
Média	**76636=4=06**

Fonte: HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1704, fls. 160, 165, 169, 172, 176v, 179v, 182, 186, 190.

Os lucros provenientes do rapé vindos dos confins do *Estado* chegavam a Goa em forma de ouro, o qual era vendido a fim de comprar as mercadorias necessárias para a exportação a Portugal. Artigos como o marfim eram trocados por têxteis. O *Estado* se beneficiava do influxo de metal precioso.

Tabela 6.14 – Direitos coletados na Alfândega de Goa sobre importações de rapé, 1693-1702

Ano	Importância em *xerafins*
1693	1544=1=38
1694	7870=1=32
1695	10779=1=30
1696	7426=4=35
1697	7584=3=11
1698	7011=0=50
1699	7308=2=37
1700	5787=0=30
1701	6336=0=57
1702	6089=1=27
Total	67737=3=47
Média	6773=4=00

Fonte: HAG: *Fazenda,* lista 1, nº. 1704, fls. 159, 163v, 168, 172, 76v, 179v, 181v, 186, 189.

A insistência de Lisboa em investir o produto anual do comércio de rapé a fim de que os lucros não permanecessem ociosos permitia aos comerciantes nativos dedicar-se a lucrativas transações. Entre 1743 e 1745, assim como entre 1769 e 1787, quantidades consideráveis dos rendimentos do rapé permaneceram sem utilização. Foram anos magros do ponto de vista do comércio recíproco. Os anos em que houve déficit foram mais recompensadores para o império. Os comerciantes locais titulares de contratos obtiveram lucros com a venda de rapé, embora o preço do vício fosse pago por seus próprios compatriotas. A Tabela 6.15 esclarece alguns aspectos sobre os rendimentos auferidos com o rapé e sobre os gastos com exportações nos anos de 1735 a 1787.

Tabela 6.15 – O *Cabedal do Tabaco*: receitas e exportações, 1735-1787

Ano	Receita em *xerafins*	Exportações em *xerafins*	Saldo em *xerafins*
1735	104659=3=17½	100704=1=27	3895=1=50½ (+)
1736	91411=1=36	91411=1=32	0=0=4 (+)
1740	107817=0=18	N. A.	N. A.
1741	81531=1=48	83586=3=28¼	2045=0=20¼ (-)
1742	92313=1=23	108232=1=38	15919=0=15 (-)
1743	126012=4=22	92493=0=39	33519=3=43 (+)
1744	150606=0=44	124915=4=53¾	25690=0=50 (+)
1745	140826=0=15¾	110933=0=53	29892=4=21¼ (+)
1746	122716=0=26	131907=3=34½	9191=3=8½ (-)
1747	125355=0=19	140962=1=31	15607=1=31 (-)
1749	118310=4=35	101162=1=21	17408=1=14 (+)
1750	138443=2=45	136027=3=51	2415=3=54 (+)
1751	125011=3=31	127960=1=30	2948=2=59
1752	146531=3=13¼	152469=1=3¼	5937+2=50 (-)
1755	209945=3=12¼	208484=4=38½	1459=3=33 ⅓ (+)
1756	203484=1=5	197709=0=35	5775=0=30 (+)
1757	115907=0=52	121835=4=45	6738=3=53
1758	213142=3=40	208153=2=58	4989=0=42 (+)
1767	216785=0=20	215699=0=53	1085=4=27 (+)
1768	141575=2=20	140200=3=30½	1374=3=29 ½ (+)
1769	275680=4=8	253745=1=5½	21935=3=3 (+)
1770	313366=1=12	310519=0=52	2847=0=20
1771	293673=1=2	310606=2=6½	16933=1=4 ½ (-)
1787	62188=1=55⅛	42260=0=50	19928=1=5½ (+)

Fontes: HAG: *Fazenda*, lista 1, n^{os}. 1766, fls. 76v, 81, 88, 91v, 92v, 95v, 97v, 99, 100, 102v, 106, 111v, 114, 116v, 129, 133, 137v, 141; 1767, fls. 113-115; *OR*, 1506, fls. 222v, 232-233v; 1508, fls. 240, 248-249v, 256-257v, 268-270; 2367, fls. 7-7v, 11-11v.

É evidente que o tabaco baiano foi de grande importância para sustentar a *Carreira da India*, tanto ao transportar anualmente a carga de rapé de Lisboa para o *Estado* quanto para levar as mercadorias do comércio recíproco, seja diretamente para a Bahia ou para Lisboa[799]. O Segundo Império forneceu o apoio necessário ao Primeiro; a Bahia sustentou o comércio marítimo baseado em Goa durante os dias tempestuosos de sua história, como este capítulo demonstrou amplamente. A *Carreira da India* deu mostras de recuperação, graças ao consumo em larga escala daquela mercadoria baiana exótica e causadora de vício. Os cem anos entre a introdução do rapé via Lisboa e o comércio direto de tabaco em folhas da Bahia para Goa foram cruciais na vida do *Estado* por haver preparado o terreno para o acréscimo de vigor do comércio baseado em Goa que ocorreu nos anos seguintes. Isso levou à interação intraperiférica quando as mercadorias despachadas de Goa à conta do rapé chegaram diretamente à Bahia. Mercadorias como os búzios facilitaram a manutenção da rede comercial baiana com a costa da África na busca de escravos; os têxteis eram utilizados para consumo doméstico. O comércio intraperiférico direto de tabaco em folhas lançado em 1775 foi consequência do êxito já provado do intercâmbio de rapé.

Devido à lucratividade desse comércio, era natural o entusiasmo de Lisboa em sua promoção. Quando o preço da renda do tabaco diminuiu em Diu, o marquês de Angeja provocou a Junta da Fazenda por meio de uma carta de 5 de julho de 1778: "tenha o maior cuidado em promover os meyos de augmentar os interesses da Real Fazenda"[800]. Como esse comércio mostrou à metrópole o acerto da teoria da lucratividade, a interação intraperiférica entre Goa e a Bahia continuou até chegar ao ápice em 1775, como fica evidente pelo que se segue.

[799] Os embarques anuais de rapé e o comércio recíproco revelam isso claramente.
[800] HAG: OR, 1517, fls. 161-161v.

Capítulo 7

Tabaco baiano: o comércio direto

O principal acontecimento nas relações comerciais Goa-Bahia foi o comércio direto de tabaco introduzido em 1775 entre as duas colônias, sem a participação de Lisboa. Essa medida transformou a dinâmica do comércio intraperiférico Goa-Bahia. Permitiu às duas colônias desenvolver um elo comercial de intercâmbio oficial e privado que durou meio século e terminou com a libertação do Brasil em 1822. Embora pareça paradoxal, o reconhecimento oficial da união de Goa e Bahia em trocas diretas marcou uma reviravolta radical na tradição mercantilista de Portugal, por um lado, e por outro significou a culminação de um processo iniciado no século XVI. Representou mais um episódio na série de experimentações tentadas por Portugal para sustentar a economia agrária do Brasil por meio de ajustes comerciais na Índia lusitana. Os anos centrais dessa fase de interação direta, isto é, o período de 1796 a 1807, marcam o ápice desse relacionamento comercial. Em seguida sobreveio o declínio gradual e finalmente o desaparecimento do elo.

O nó górdio do elo comercial foi cortado pelo decreto real de 22 de abril de 1775, que iniciou a venda em Goa[801] de tabaco baiano em

[801] HAG: *MR*, 202-D, fl. 384. Este capítulo se baseia no uso extenso de manuscritos sobre *Baía* disponíveis nos Arquivos de Ultramar em Lisboa e nos Arquivos de Goa. Os Registros da *Fazenda*, recentemente acrescentados aos Arquivos de Goa, foram usados com fonte pela primeira vez. Apesar de serem repetitivas, as *Ordens Regias* foram fonte valiosa de corroboração. Os Registros *Monções* foram completamente examinados e usados extensivamente. Observe-se que os Registros *Monções* refletem a opinião das autoridades de Goa, ansiosas por encontrar justificativas para lançar o comércio direto. Os dados da tabela estatística que mostra o funcionamento do sistema de contrato de tabaco em folhas em *MR*, 202-D, fl. 384, especialmente a quantidade e valor do tabaco enviado da Bahia além da quantidade e valor do tabaco comprado localmente parecem irrealistas quando comparados com os manifestos de carga e outros documentos, inclusive

folha sem a ineficiente intervenção de Lisboa, legalmente instituída e tradicional.

O decreto juntou em uma única rede os plantadores, processadores, intermediários e administradores baianos de tabaco aos comerciantes e consumidores goenses, fazendo das duas colônias parceiras no que até então era prerrogativa exclusiva de Portugal. Esse comércio refletiu também a preeminência do empreendimento agrícola português no Brasil em um mundo capitalista que se encaminhava para a manufatura, o que leva à conclusão de que enquanto a Inglaterra se adiantava no setor industrial, Portugal, parceiro colonial mais antigo, tateava em buscar estratégias para solução de problemas, a fim de aplainar as dificuldades. No entanto, as opções de Portugal eram limitadas porque o tabaco brasileiro proporcionava receitas maiores do que o das minas de ouro e diamantes. No fim desse novo projeto, o tabaco surgiu como produto central da parceria comercial intracolonial[802].

A originalidade no relacionamento Goa-Bahia com base no tabaco em folhas não era a novidade desse comércio em si mesmo, e sim em sua reinvenção. Desde o século XVII Portugal exercia direitos monopolistas sobre o uso do tabaco em Goa. Depois de 1675, o tabaco brasileiro chegava anualmente ao *Estado da India* em forma de rapé manufaturado em Lisboa, conforme vimos no capítulo anterior. Pequenas quantidades de tabaco em folhas eram também despachadas para Goa junto com o rapé. Na primeira fase do comércio o tabaco em folhas ainda não havia conquistado um lugar no mercado indiano, como era o caso do rapé. Cem anos mais tarde o fumo baiano em folhas veio a ser lançado diretamente em Goa, além do rapé de Lisboa. A metrópole se limitava a dirigir e supervisionar o intercâmbio e sem dúvida colhia os lucros.

O cultivo de tabaco era a principal ocupação na Comarca de Cachoeira. Mais de 8.000 trabalhadores cuidavam das plantações em cerca de 80 quilômetros quadrados de terra. A produção anual era de 24-25.000 rolos de fumo. Cada rolo pesava entre 15 e 17 arrobas. As boas colheitas forneciam 30.000 rolos. Esse tabaco tinha excelente reputação. Portugal deu nova orientação ao comércio ao introduzir a venda direta de tabaco em folhas ao Estado, após 1775[803].

---

os registros *Fazenda* e *Baía*. As opiniões e dados contidos neste capítulo são resultado do estudo coletivo de todos esses documentos.

802 Roberto Simonsen, *História Econômica do Brasil*, *(1500-1820)*, pp. 115-116. O fumo continua a desempenhar esse papel vital tanto em mercados desenvolvidos quanto emergentes. *India Today*, 15 de setembro 1996, pp. 102-103.

803 AHU: *Baía*, nos. 12984-12985 c.a.; Dauril Alden, "Late Colonial Brazil,1750-1808", *CHIA*, II, p. 634. Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da India*, pp. 291-299; "Dimensões do Comercio Colonial entre o Brasil e o Oriente", pp. 395-396; *O Brasil e a Navegação Portuguesa para a Ásia*, pp. 166-173 contém alguns detalhes sobre o comércio direto de tabaco, embora faltem dados estatísticos e problemas ligados ao intercâmbio; P.S.S. Pissurlencar, op.cit., pp. 355-357, identificou alguns dos documentos dos Arquivos de Goa relativos ao comércio direto de tabaco em folhas; C. Pinto, "At the dusk of the

Os fatores *escolha* e *necessidade*

Um projeto importante de reorientação comercial como esse não poderia ter sido lançado sem forte ponderação. Em sua quintessência, o plano foi montado com a finalidade de servir aos interesses da Coroa, em consonância com o espírito imperialista. No entanto, a justificação oficial dos fatores que o impulsionaram levou em conta propositalmente a infalível preocupação da Coroa para com os súditos do *Estado da India*. Afinal, o êxito do plano dependia da credulidade dos consumidores, Estes, portanto, foram levados a acreditar que aquela decisão reformista era deliberadamente destinada a promover o bem-estar dos súditos. Os registros oficiais apresentam o plano como um esforço consciente da Coroa para proteger os interesses do povo dos muitos males do comércio existente. Os funcionários mencionaram enfaticamente a variação de preços em diferentes partes de Goa: os elevados preços cobrados em Bardez e nas Ilhas em comparação com Salcete. Da mesma forma, os preços pagos pela população local eram mais altos do que os cobrados aos europeus e aos militares[804]. A cruel apatia dos contratistas transparecia claramente na venda aos consumidores de tabaco de qualidade inferior. Como o hábito de fumar era generalizado em Goa, tanto entre jovens quanto os mais velhos, as vendas de tabaco com variações de preço eram consideradas injustas. Por isso, o fornecimento de tabaco baiano, de qualidade superior, foi apresentado como uma panaceia para remediar essa situação. Alegou-se que a medida objetivava o bem-estar público e, portanto, deveria ser apoiada pelas massas. Os consumidores foram atraídos para a compra do tabaco em folhas vindo da América porque isso assegurava preços justos e boa qualidade.

A preocupação com a saúde dos súditos era outro argumento poderoso, embora menos convincente, apresentado pelos defensores da reforma. Alegou-se que os contratistas, motivados unicamente pela alta lucratividade, entregavam-se inescrupulosamente a práticas comerciais abusivas ao vender tabaco barato e de má qualidade, aprisionando os inocentes consumidores. O tabaco baiano era muito superior ao similar local devido à preparação e conservação sem rival[805]. Sem hesitar, os

second empire: Goa- Brazil Commercial links, 1770- 1825", PP, vol. VII, PP. 43-45, 47-51, 58-60. O presente trabalho vai além da literatura publicada sobre o comércio de tabaco Goa-Bahia ao avaliar o aspecto intraperiférico interativo do intercâmbio e ao fornecer dados estatísticos em apoio dos argumentos. Sobre a rede de comércio de tabaco baseada em Malabar, ver S. Arasaratnam, "Ceylon in the Indian Ocean Trade: 1500-1800", Ashin Das Gupta and M.N. Pearson, orgs., *India and the Indian Ocean 1500-1800*, Calcutá, 1987.

[804] HAG: *MR*, 164-G, fls. 1710-1711.

[805] Sobre a preparação do tabaco brasileiro em folhas, ver Catherine Lugar, "The Portuguese Tobacco Trade and Tobacco Growers of Bahia in the late Colonial Period", Alden Dauril and Warren Dean, orgs., *Essays concerning the Socio-Economic History of Brazil and Portuguese India.*

contratistas recorreram a toda sorte de artifícios enganosos para adicionar sabor ao tabaco inútil obtido localmente a preços baixos[806]. Relatos de Goa reiteraram que aquele tipo de tabaco podia comprometer a saúde dos consumidores, além de significar um engodo em termos do peso da mercadoria. Para eliminar esses males e realizar o objetivo declarado da Coroa de genuína preocupação com o bem-estar de seus súditos, o tabaco baiano seria submetido a rigorosos testes de controle de qualidade antes de ser oferecido ao público. Esperava-se que o tabaco da América, inquestionavelmente superior e aclamado como o melhor em todos os mercados europeus[807], justificasse as alegações oficiais. No entanto, mais tarde a experiência mostraria que embora essa promessa se confirmasse em parte, o resultado não satisfazia o público.

Esse novo comércio também foi uma tentativa de restringir as práticas prejudiciais e maliciosas dos comerciantes nativos e robustecer a economia do *Estado*. Acreditava-se, não inteiramente sem fundamento, que esses últimos colhiam os lucros do comércio de tabaco em folhas. Receava-se que num momento em que o *Estado da India* se encontrava à beira de uma crise financeira, o tabaco, uma das principais fontes de receita para o tesouro ("hum dos principaes Rendimentos da Real Fazenda nesse Estado") tivesse entrado em declínio imediatamente antes de 1775. As compras de tabaco em folhas eram dominadas pelos comerciantes nativos embora desde 1675 o rapé fosse fornecido por Lisboa. Entre 1745 e 1755, a queda dos rendimentos do tabaco em folhas foi de espantosos 40%, com um declínio de 210.000 no primeiro desses anos a 119.000 em 1774-76[808]. Os baixos preços contratados foram atribuídos à insaciável cobiça dos comerciantes indianos, que tratavam de assegurar o aumento de seus próprios lucros mediante a redução da qualidade do tabaco que ofereciam aos consumidores. O temor era de que estivessem golpeando de morte o que potencialmente representava o mais lucrativo comércio para a metrópole e que o controle de Lisboa sobre o intercâmbio fosse apenas nominal. Essa tendência tinha de ser evitada. Na realidade, o que provocou a nova decisão foi o aumento da receita em benefício de Portugal e não a fingida preocupação com a saúde dos súditos ou os preços injustos que pagavam pelo fumo.

A saúde econômica do *Estado* era a verdadeira preocupação. A prática prevalecente a ameaçava ao permitir que os contratistas pagassem

[806] HAG: *MR*, 168-D, fl. 1071.

[807] Até meados do século XVIII, o tabaco brasileiro possuía o monopólio na Europa. A reexportação de tabaco baiano por parte de Portugal era de cerca de 108.000 arrobas anuais na década de 1760. Dauril Alden, "Late Colonial Brazil", op. cit, p. 634.

[808] HAG: *MR*, 159-C, fls. 684-695; l68-D, fl. 1069v.

as compras locais em moedas de metais comuns[809]. Isso podia ser desastroso para a economia já debilitada do *Estado*, considerando a magnitude das importações de tabaco. Relatos de que Hyder Ali ganhava cerca de 50.000 *xerafins* anuais por fornecer fumo ao *Estado* também apressaram a decisão de proibir a importação de tabaco cultivado localmente. A substituição do fumo de Kanara e Balaghat pelo produto baiano faria com que aquela importância caísse nos cofres reais[810].

A lucratividade do comércio de rapé baseado em Lisboa foi argumento suficiente para que Portugal percebesse que tais lucros podiam dobrar ao trazer o tabaco baiano para Goa. Isso permitiria conservar importantes recursos dentro dos limites do *Estado* e transformar o intercâmbio em um importante ramo de comércio para esse último, em uma época em que Goa enfrentava dificuldades, como indicam os dados sobre a receita da alfândega goense entre 1764 e 1770, conforme mostra a Tabela 7.1. A queda de receita foi de 100.000 *xerafins* em seis anos. Em 1753, não houve recursos para pagar os soldados. Houve contatos com os jesuítas da província em busca de uma soma de 80.000 *xerafins* com esse objetivo. Em 1754, foram enviados 100.000 cruzados de Lisboa a fim de resolver as agruras financeiras do *Estado* e pagar à guarnição[811]. Em 1769, foi registrado um déficit de 10.821=3=57½ *xerafins* apesar de um adiantamento de 52.400=0=00 *xerafins* feitos pelo *Estanco real do Tabaco* para acudir às despesas da *Fazenda*. Os portugueses sabiam que suas possessões mostravam agudo contraste com as das demais potências europeias na Índia. Esperava-se que o novo comércio beneficiasse o *Estado* e melhorasse o transporte marítimo ("... que no só augmente nossa navegação mais que em serva quando for precizo de hum geral socorro ao Estado...")[812]. Por outro lado, os contratos de rapé mostravam declínio. A introdução do tabaco brasileiro poderia salvar grande parte da situação.

A preocupação com o declínio da receita aparece repetidamente na Correspondência da Monção. A convicção era de que a decadência do comércio levado a efeito pela *Carreira da India* contaminava a receita do *Estado*. Considerava-se que a falta de dedicação por parte dos funcionários, aliada a irregularidades e práticas desonestas, eram responsáveis por aquele impasse[813]. Fazia-se necessário encontrar uma saída para aquela situação.

[809] HAG: *MR*, 159-C, fls. 685v-686; 168-A, fl. 1070v.
[810] HAG: *OR*, 1517, fls. 137v-138.
[811] P. Sequeira Antony, "Protecting the Proscribed…", op.cit., p. 10.
[812] HAG: *MR*, l45-B, fls. 444v-445v; 147-A, fls. 12-13v; *OR*; 1517, fls. 7136-136v, 137v-138.
[813] HAG: *MR*, 146, fls. 405-407v; 149-B, fls. 332-334, 335-337v, 338-352v.

Tabela 7.1 – Receita decrescente na Alfândega de Goa, 1764-1771

Ano	Receita em *xerafins*
1764-1765	281.942=2=00
1765-1766	259.529=0=00
1766-1767	210.025=0=00
1767-1768	120.654=2=00
1768-1769	168.022=1=40
1769-1770	278.821=2=00
1770-1771	181.483=1=00

Fonte: HAG: *MR,* 148-B, fls. 709-710.

Lisboa tinha consciência de que o consumo de tabaco em larga escala no *Estado* levaria inevitavelmente ao sucesso do plano. Relatos de Goa afirmavam que o *Estanco do Tabaco* era vítima da esperteza e manipulações dos contratistas, que se dedicavam a flagrante subfaturamento do consumo a fim de reduzir o preço dos contratos, mas importavam clandestinamente grandes quantidades das áreas circunvizinhas, auferindo lucros[814]. Os naturais de Goa, inclusive mulheres, religiosos, soldados, ricos e pobres, eram todos viciados no fumo. Scammel observa que os pobres ingeriam "mais fumaça do que qualquer outra coisa"[815]. O novo projeto tinha o objetivo de desmascarar o mito do baixo consumo e outras falsidades veiculadas pelos contratistas. Acreditou-se que a imposição do esquema externo do Monopólio do Tabaco era anulada pelas maquinações internas dos contratistas. Portugal esperava colher os ricos frutos do comércio Goa-Bahia mediante a introdução do tabaco em folhas de melhor qualidade na colônia asiática.

Estudos pormenorizados foram levados a cabo a fim de verificar o mercado potencial do tabaco baiano em Goa. O relatório de uma missão de investigação em 1779 revelou que havia 67.087 fumantes em uma população de 211.412 pessoas somente nas Ilhas, Salcete e Bardez, o que representava um terço dos habitantes. Os militares, clérigos, freiras e seus

[814] HAG: *MR*,159-C, fls. 69l-691v; 164-G, fl. 1715v; 168-D, fls. 1080-l081; *DUP*, V, pp. l70-172.

[815] HAG: *OR*, 1517, fls. 188v-189v; 1518, fls. 344-346. Scammell, *The First Imperial Age*, p. 129. Ainda hoje o vício do fumo é um grave problema. O hábito de fumar aumentou 300 vezes nas décadas de 1960 e 1970. Doenças relativas ao tabaco vitimam anualmente 1 milhão de pessoas na Índia; 55% dos homens e 16% das mulheres acima de 15 anos são viciados no fumo. *The Sunday Times of India Review*, 21 de julho de 1996, p. 1.

ajudantes constituíam um grupo à parte: 7.419 dentre 8.721 pessoas eram fumantes; 75% dos religiosos eram viciados no fumo[816]. O consumo anual de tabaco em Goa atingia 223 *khandis*, ou 3.572 arrobas; se os argumentos dos contratistas fossem verdadeiros, o consumo seria de 1,6 arrobas *per capita* para uma população de cerca de 67.000 pessoas. O argumento oficial de que Goa precisaria de 7.200 arrobas para uma população de 233.712 era sem dúvida exagerado[817]. Os números reais do comércio registrados nos anos seguintes não mostram aumento importante no consumo pelo menos até 1784. Aparentemente, os funcionários em Goa pretendiam demonstrar o sucesso das novas regras com o mesmo empenho com que os contratistas desejavam miná-las.

Seria o movimento de liberalização uma inovação por parte de Portugal? Ou teria o projeto sido impulsionado por outras pressões? Diversas forças, vindas de várias direções, o tornavam necessário; algumas eram endêmicas no império, outras eram externas. O cenário indiano e europeu no século XVIII exercia certas pressões sobre a metrópole. Na Índia, a companhia inglesa das Índias Orientais saíra vitoriosa em Plassey (1757) e Buxar (1764). Na altura de 1763, a supremacia britânica sobre os franceses se confirmou ao final da terceira guerra Carnatica. Em 1771, a empresa britânica extinguiu o duplo governo em Bengala e preparou-se para o controle efetivo de suas possessões. Sua meteórica ascensão a impeliu a uma posição de liderança na Índia. Afirma-se que, a partir de 1773, ela começou a participar do comércio de ópio na China[818]. Em contraste, os portugueses, que tinham sido os primeiros a chegar ao oriente, procuravam consolo nas riquezas do segundo império. Enquanto os ingleses avançavam rapidamente, consolidando suas conquistas e apoiados em reformas administrativas com o objetivo de maior eficiência, Portugal se viu obrigado a tentar algumas reformas a fim de aumentar o comércio do pouco que restava do antes glorioso primeiro império. Era uma tarefa difícil porque os tentáculos da rede comercial britânica de venda do tabaco da Virginia já tinham se espalhado pelos domínios lusitanos e representavam uma ameaça. Permitir que os ativos ingleses vendessem fumo nos domínios portugueses, quando estes possuíam um produto muito superior, era considerado nada menos do que negligência de parte do império luso[819].

---

[816] HAG: *MR*, 159-D, fl. 976. Ver detalhes no Apêndice 7.1.

[817] HAG: *MR*, 159-C, fl. 692.

[818] Man-Houng Lin, op.cit., p. 387.

[819] HAG: *MR*, 146, f1s. 81-83v; 147-A, fls. 12-12v; 63, fl. 458 para o pobre estado do *Estado*; 158-C, fls.907-907v; *OR*, 1506, fl. 121 v; 1517,f1s.137v-*138; DUP*, V, pp.98-99. "Sendo bem digno de se notar: que tem sido tal a nossa negligencia e estupidez; que ao mesmo tempo em que aquella habil e industria Nação tem feito como o tabaco das suas Americas hum importantissimo Ramo do seu comercio Nacional; introduzindo nos differentes Portos do Oriente; e até nos nossos

A aquisição de novos territórios no período 1763-1783 trouxe novo estímulo. O domínio político e econômico do Estado sobre as novas possessões poderia ser consolidado por meio da nova direção dada ao comércio de tabaco. Províncias como Ponda eram conhecidas pela importação de fumo barato através das fronteiras. A imposição do tabaco baiano, de melhor qualidade, poderia assegurar o abandono das antigas práticas pelos novos súditos.

Portugal não podia ignorar as novas ideologias que surgiam na Europa. O liberalismo e o individualismo ganhavam popularidade durante a era do Iluminismo. Os pensadores da época eram hostis às tradições de regulamentos e ao confinamento das potencialidades individuais. Adam Smith afirmara que a riqueza individual acabaria por significar riqueza para todos[820]. Em uma atmosfera liberal que inspirara e nutria as revoluções francesa e norte-americana, Portugal encontrou um ministro liberal na figura do marquês de Pombal. Se a supressão da Companhia de Jesus operada por Pombal gerou resultados mais negativos do que positivos, particularmente no Brasil, a reestruturação da administração do tabaco abriu as comportas para o comércio baiano ao proporcionar um novo mercado na Índia. Era evidente a compulsão sob a qual Portugal agiu.

Aquela época foi também crucial por outro motivo. A Europa experimentava as dores do parto da revolução industrial. Portugal observava com respeito a euforia do comércio inglês produzida pela revolução tecnológica. A lançadeira volante e a roca de fiar mecânica revolucionaram a produção de têxteis na Inglaterra. Enquanto os britânicos mergulhavam nesse progresso inovador, Portugal, que ainda dependia da agricultura, percebeu a necessidade de reajustar a rede comercial e acompanhar o ritmo do avanço econômico de outros países.

No entanto, tudo isso era marginal em comparação com o que era endêmico no império: a necessidade de sustentar a economia do Brasil. Essa era a questão essencial, de importância seminal para Portugal, porque ameaçava a própria sobrevivência do império. Desde o final do século XVI e início do XVII, Portugal se apoiara fortemente nas exportações brasileiras, passando de um produto a outro em meio a crises que emperravam total ou parcialmente tais ciclos exportadores. A parte mediana do século XVIII foi outro período semelhante de turbulência. O terremoto de Lisboa de 1755 levou ao aumento de gastos não produtivos. As exportações de ouro

proprios Dominios nos não tenha lembrado até agora levar ao menos a elles o nosso tabaco do Brazil; sendo muito superior ao dos Inglezes". *MR*, 168-D, fl. 1075v.

[820] H.B. Parkes, *The United States of America*, *A History*, p. 396.

do Brasil declinaram rapidamente na altura do último quartel daquele século, desabando de um máximo de £ 2,5 milhões em 1760 para menos de um milhão de libras duas décadas mais tarde[821]. O consumo de tabaco na Europa também enfrentava recessão. As exportações médias anuais de tabaco baiano chegaram a 320.000 arrobas durante os anos de 1750 a 1766[822], com potencial para maior produção. Com o setor de mineração igualmente em declínio, Portugal voltou-se para o *Estado da India*.

A escolha se restringiu ao fumo porque o açúcar, outro importante componente da economia brasileira, havia perdido a doçura. Os preços do açúcar em Londres caíram de 125 *shillings* por libra em 1747 para 108 *shillings* em 1750. Em Amsterdã, a queda foi de quase 100% no período 1747-1753. Na Bahia, principal ponto de fornecimento do açúcar brasileiro, os preços declinaram na altura de 1750. Embora a Guerra dos Sete Anos (1756-1763) trouxesse algumas perspectivas, era preciso encontrar uma mercadoria para substituir o açúcar e manter ativo o comércio. O tabaco, valioso artigo de exportação, representou a salvação para Portugal. Embora essa indústria se expandisse, as exportações de fumo foram suplantadas pelo algodão no final do século XVIII[823]. Pombal voltou-se para o mercado indiano, onde o vício de fumar já estava consolidado. O êxito do comércio centenário de rapé servia de estímulo. Bastaria agora atrair os fumantes do *Estado* para que aceitassem o tabaco em folhas da Bahia. Os desígnios do império eram claros. A Índia portuguesa forneceria a muleta para sustentar a economia brasileira. Os consumidores do *Estado* proporcionariam a Portugal os meios de troca necessários para manter o intercâmbio à tona e ao mesmo tempo pagar algumas das contas administrativas do *Estado*. A importação direta do tabaco em folhas da Bahia salvou mais uma vez a mãe-pátria. As intenções de Lisboa eram absolutamente claras: "...para promover o augmento deste importantissimo ramo do nosso comercio colonial"[824]. Nesse processo, a medida levou a uma interface comercial intracolonial entre Goa e a Bahia, por mais que essa não tivesse sido a intenção.

Levando em conta o pano de fundo da pressão a que o império lusitano se via sujeito, é evidente que os alegados males do comércio de tabaco em Goa, as manipulações dos comerciantes nativos e a preocupação com a saúde e riqueza dos súditos apresentadas nos relatórios oficiais

[821] Celso Furtado, op.cit., pp.85-90.

[822] Joel Serrão e A. H. Oliveira Marques, *Nova Historia da Expansão Portuguesa: O Império Luso-Brasileiro* 1750-1822, vol. VIII, p. 173.

[823] Joel Serrão e A. H. Oliveira Marques, op.cit, pp.171-173; Dauril Alden ''Late Colonial Brazil, 1750- 1808", *CHLA*, II, pp. 634-635.

[824] "As especulaçoens, calculus e deligencias que se deverão fazer para promover e augmente deste importantíssimo ramo do nosso comercio colonial". HAG, *OR*, 1517, fls. 88v-89v; *MR*, 157-b, FLS. 651-658v; 158-C, fls. 908-918.

eram apenas meios para legitimar o novo projeto comercial. Para Lisboa, o intercâmbio de tabaco Bahia-Goa foi uma necessidade e não uma escolha.

O projeto foi imaginado com um mapa perfeitamente claro. O comércio de tabaco era um negócio antigo e profundamente enraizado, baseado no vício, para o qual bastava adicionar o fumo baiano ao mercado já existente. Não eram necessárias grandes modificações estruturais, tanto na Bahia quanto no *Estado da India*. Os navios da rota do oriente escalariam na Bahia na viagem de ida para embarcar os carregamentos de tabaco. Também podiam aproveitar os estaleiros para reparos durante essa parada. Esperava-se, assim, que o comércio direto de tabaco tornasse mais rentável o tráfego marítimo.

Como teste para avaliar o novo projeto, uma partida experimental de trinta fardos (408 arrobas) de tabaco foi enviada a Goa em 1773 pelo *N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula*[825]. O Secretário de Estado ordenou que a Junta do Tabaco de Goa adotasse certas precauções. A preocupação primordial era a lucratividade das trocas. Por isso, foi preciso convencer os contratistas de que a qualidade do novo tabaco era muito superior à do produto local; exigiu-se que comprassem anualmente uma quantidade estipulada de fumo; o preço da concessão de contratos seria vigiado de perto e finalmente os contratistas seriam obrigados a comprar o tabaco segundo as condições ditadas pela Junta e vendê-lo a um preço prefixado. Dessa forma, esperava-se que os contratistas agissem dentro de limites circunscritos. Foi-lhes assegurado que a margem de lucro seria entre 19% a 37%, o que parecia bastante atraente. Afirmou-se que estariam em melhor situação quando o novo sistema entrasse em funcionamento, porque o melhor tabaco lhes seria fornecido e não teriam dificuldade em obtê-lo. Foi preciso despachar a Lisboa um relatório pormenorizado sobre as medidas tomadas para implantar as instruções, junto com um carregamento de salitre comprado com o resultado da venda do tabaco[826]. Se é que existia, a preocupação com os consumidores do fumo em Goa pareciam claramente secundárias. As prioridades de Lisboa já estavam decididas antes mesmo que o plano se tornasse operacional.

Dois outros carregamentos de 50 e 40 fardos cada um foram despachados da Bahia em 1775[827]. Uma parte do tabaco remetido em 1773 chegara seca; 37 dos 50 fardos mandados em 1775 foram considerados impróprios para o consumo. Embora se reconhecesse a indubitável superioridade do tabaco baiano em qualidade e gosto, comparado com

[825] HAG: *MR*, 151, fls. 161-163; 159-C, fls. 686-687; *OR*, 1506, fls. 276, 277; 1510, fls. 25, 26, 28-28v, 126, 129-129v; 1517, fl. 142V; 1518, fls. 263-264.
[826] HAG: *OR*, 1510, fls. 129-129v; *MR*, 161-D, fls. 2043-2054v. Ver no Apêndice 7.9 um exemplo de conhecimento de carga.
[827] HAG: *OR*, 1517, fls. 127-127v, 142v, 179-179v; 1520, fl. 157; *DUP*, V, pp. 81-82.

o produto local[828], as autoridades de Goa continuaram a suspeitar do contratista Vitogi Sinai Nerlicar, o qual, ao que alegaram, tinha recorrido a meios inescrupulosos para rejeitar o tabaco baiano[829]. O receio dos funcionários de que o novo arranjo fosse considerado desinteressante pelos comerciantes por ser prejudicial ao lucrativo comércio local já existente parecia confirmar-se. Apesar dessas apreensões, Lisboa levou adiante o novo projeto, impelida pela ambiciosa ideia de transformá-lo em importante ramo do intercâmbio ("...este importante Negocio que constitue hum Ramo de Comercio Nacional").

Mecânica do comércio

O decreto real de 15 de janeiro de 1774 estabeleceu a infraestrutura do novo plano. O *Estanco do Tabaco* foi desmantelado, assim como seu corpo de funcionários. Em seu lugar instituiu-se a *Junta do Tabaco*[830]. Uma característica da nova estrutura era a redução do pessoal: um Juiz Conservador, um Desembargador Procurador Fiscal, um escrivão, três guarda-livros, dois zeladores e um carregador[831]. Além de reduzir os gastos excessivos, o novo mecanismo procurava atingir as metas prefixadas em benefício do governo e permanecer orientada pelos resultados. A Junta de Inspeção da Bahia recebeu ordem de enviar anualmente 4.000 arrobas de tabaco em folhas e 100 de fumo em rolo para Goa[832]. Esses artigos deveriam ser vendidos pelo preço mais alto possível no *Estado da India*. O produto da venda seria investido em salitre. Se essa mercadoria não estivesse disponível, a opção seguinte seriam os têxteis[833]. Os contratistas Anselmo Joseph da Cruz e Policarpo Joseph Machado obtiveram licença para a aquisição do tabaco na Bahia. O contrato para o reino e regiões adjacentes lhes foi outorgado por nove anos, de 1774 a 1782[834].

Verificações e controles assegurariam o fornecimento de tabaco da Bahia de boa qualidade. Em primeiro lugar, somente o produto da melhor qualidade disponível poderia ser remetido a Portugal e a Goa. O fumo inferior, ou "refugado" ficava reservado ao uso local ou era exportado

[828] HAG: *OR*, 1517, fls. 167v-168, 179-179v; 1518, fls. 308, 327.
[829] HAG: *MR*, 159-C, fl. 686v; *OR*, 1518, fls. 234, 263-264. Nerlicar, comerciante nativo dedicado ao comércio de tabaco em folhas, era também contratista de direitos aduaneiros. BNL: *CP*, Cod. 466, f1.85v.
[830] HAG: *MR*, 196-A, fl. 114; *OR*, 1517, fls. 9l-91v, 143-l43v, 1518, fls. 168, 171, 266; *DUP*, V, pp.26-29, 64-65, 124.
[831] Em 1823, o total dos salários deles era de 5,770 *xerafins.* HAG: *MR*, 200-B, fls. 200-200v
[832] Essas Juntas de Inspeção foram organizadas em 1751 em quatro portos principais: Bahia, Recife, Maranhão e Rio, a fim de manter o controle qualitativo e quantitativo sobre as exportações de tabaco e açúcar. AHU: *Baía*, nº. 10326 c.a.; HAG: *OR*, 1517, fl. l41v; 1518, fl. 262; 1520, fl. 47; *DUP*, V, p. 105.
[833] HAG: *OR*, 1517, fls. 141v, 150v-151; 1518, fls. 262, 344-46, 368-371; *MR*, 168-D, fl. 1076v.
[834] HAG: *MR*,168-D, fls. 1072-1073; *OR*, 460, fl. 232; AHU*: India*, maço 111, nº. 125.

para a África. A qualidade do tabaco dependia da qualidade das folhas, de primeira, segunda ou terceira. Depois de processadas as folhas e assegurada a manutenção do frescor, o produto era envolto em folhas de palmeira, amarrado com fibras vegetais e encerrado em embalagens de couro a fim de proteger contra a umidade externa e impedir a evaporação da água contida nas folhas. A Junta de Inspeção organizada na Bahia possuía nada menos do que 24 membros, que examinavam a qualidade do fumo fornecido pelos cultivadores em fardos e rolos. Cada fardo era marcado com a identificação do respectivo agricultor, a qualidade do fumo e o lugar de origem[835].

Os carregamentos deveriam ser embarcados em navios da *Carreira da India* na viagem de ida. Para isso era preciso que a carga estivesse pronta[836]quando os barcos escalassem na Bahia a fim de evitar atraso dos que teriam de dobrar o cabo da Boa Esperança a tempo de aproveitar os ventos das monções[837]. Não se toleravam pretextos para demora no carregamento. Quando os navios aportavam em Goa, o fumo era desembarcado e armazenado sob a custódia segura da administração do tabaco. Para manter o rótulo de excelente qualidade, o tabaco passava por escrutínio oficial antes de ser levado à venda. A Junta de Inspeção se compunha de nove funcionários: o Chanceler do Estado, o Procurador da Coroa, o Tesoureiro Chefe, o Escrivão da Fazenda, outro amanuense e dois supervisores[838]. O fumo considerado inadequado para o consumo era queimado[839]. Essa foi uma medida original e unilateral da administração, que apesar de baseada nas melhores intenções, acabou por revelar-se transitória.

Mediante um decreto real especial de 12 de abril de 1776, a utilização das folhas de tabaco locais foi proibida e o uso do tabaco baiano se tornou obrigatório[840]. Os comerciantes contratistas que oferecessem o maior preço poderiam obter por três anos o direito de vender fumo proveniente da América. Além de adquirir trienalmente a autorização para vender tabaco,

[835] AHU: *Baía*, nos. 10319, 12813 c.a. Cada fardo continha cerca de 20 arrobas de tabaco. HAG: *MR*, 180-B, fl. 553; Catherine Lugar, op. cit.

[836] A concentração regional do cultivo de tabaco na Bahia era uma característica notável dessa indústria no Brasil do século XVII. Cachoeira produzia cerca de 25,000-30,000 rolos anualmente, conforme afirmado acima: em 1757 o cultivo foi proibido no Rio, a fim de não competir com a Bahia. Na altura de 1750, o tabaco baiano enfrentou competição com o produto norte-americano no mercado internacional. Por isso, tentou-se diversificação no Brasil: em 1757, 75 arrobas e 8 libras de tabaco preparado por Andre Moreno, de Cachoeira, imitando o tabaco de Havana, foram levadas para Lisboa pelo navio da rota da Índia *S. Antonio e Justiça*, a título experimental. Foram também feitos esforços para cultivar o tabaco da Virginia. Foram experimentadas duas espécies da Virginia: *Necocianar glutinosa* e *fructicora.* Destas a espécie *glutinosa* foi preferida para folhas e rolos, devido à melhor qualidade. Pequenas quantidades de tabaco da Virginia foram enviadas a Goa no século XIX. AHU: *Baía*, nos. 2884-2885; 12984-12985, 14320, 19559 c.a.

[837] AHU: *Baía*, cx. 194, doc. 11, dat. 26/211792; HAG: *MR*, 174-B, fl. 541.

[838] HAG: *MR*, 164-G, fl. 1713, *OR*, 1532, fl. 47.

[839] HAG: *MR*, 164-G, fls. 1714-1714v.; *OR*, 1514, fls. 269-271.

[840] HAG: *MR*, 159-C, fls. 687-688; *OR*, 1517, fl. 183.

os contratistas teriam de comprar fumo brasileiro do governo a um certo preço; 240 *khandis*, ou 3.840 arrobas, teriam de ser vendidas anualmente ao público. Isso significava uma média de 20 *khandis*, ou 320 arrobas mensais. Caso essa quantidade prefixada não fosse vendida, haveria uma multa baseada no estoque remanescente. Seria cobrados 144 *xerafins*, 4 *tangas* e 50 réis por *khandi* não vendido. A intenção era obrigar os comerciantes e vender a quantidade total estipulada, sem rejeitá-la parcialmente por um pretexto ou outro a fim de deixar espaço para a comercialização do tabaco local. Dessa forma, os comerciantes eram desestimulados a comprar o produto indiano para não prejudicar o projeto metropolitano. Igualmente, quem fosse apanhado adquirindo tabaco de contrabando incorreria em severas punições[841]. A observância estrita dessas disposições revelou-se uma tarefa hercúlea, não tanto para os contratistas quanto para as autoridades, conforme demonstraram os acontecimentos posteriores. Os pontos débeis do sistema ofereciam vantagens que os contratistas não tardaram em explorar.

As autoridades locais foram chamadas a empregar uma dupla estratégia, tanto política quanto econômica, a fim de difundir e popularizar o fumo brasileiro em Diu, Damão e nos territórios de Hyder Ali. Era preciso estimular os contratistas a comprar maiores quantidades de tabaco, mantendo baixos os preços[842]. A superioridade do fumo baiano para substituir o produto local deveria ser enfatizada. Seriam oferecidos presentes aos potentados de regiões vizinhas com a intenção de introduzir o tabaco baiano em seus reinos mediante negociação do preço. O uso do fumo entre os militares seria estimulado. Essas ordens foram objeto do leilão de 1º de janeiro de 1786. Houve relatos de algum êxito na venda de tabaco aos habitantes de regiões remotas. Na altura de 1809 a pequena população de Tiracol já fazia parte da zona de comercialização do tabaco da Bahia[843].

A fim de trazer Damão para a órbita do tabaco baiano e impedir o contrabando vindo de Canaes, foi proposto em 1781 o estabelecimento de um "Estanco Público"[844]. Assegurando-lhes a multiplicação proporcional dos lucros, os contratistas deveriam ser estimulados a comprar quantidades cada vez maiores de fumo da Bahia. Ao perceber que os habitantes das novas terras conquistadas se retraíam no uso do fumo baiano, por

[841] HAG: *MR*, 164-G. fls. 1719, 1730-1732, 1744; 202-D, fl. 384.
[842] HAG: *MR*, 159-C; fls. 688-689; 168-D, fls. 1072v; *OR*, 1517, fl. 183; *DUP*, V, pp. 166-l67.
[843] HAG: *OR*, 1517, fls. 137v-138; 1532, fls. 51-66; *MR*, 164-G, fls. 1738-1738v; 167-C, fls. 1004-1012; 191-B, fls. 1520-1521; *DUP*, V, pp. 98-99. Tabaco no valor de 320 *xerafins* foi fornecido a 40 s*ipoys* em Panjim em 1822. *MR*, 202-B, fls. 42-42v, 214v.
[844] HAG: *MR*, 168-D, fls. 1085-1085v.

motivos óbvios, os funcionários em Goa receberam instruções para adotar "suavidade e destreza nos meios" a fim de obter-lhes o apoio[845]. Em 1811, novas condições impuseram aos contratistas o pagamento de oito *xerafins* por arroba. Esperava-se que essa taxa produzisse maiores receitas para o governo em vista da perspectiva de venda anual de 7.000 arrobas aos comerciantes sob contrato[846] . A reiteração das ordens indica a preocupação de Portugal de que os lucros crescessem diariamente.

Lançamento do projeto

O plano se transformou em realidade em 1776. Dali em diante, os carregamentos de tabaco em folha começaram a chegar da Bahia conforme aparece no Apêndice 7.2. Inicialmente, a Bahia recebeu ordem de despachar 4.000 arrobas para Goa. Essa quantidade foi elevada para 6.000 em 1787 e 11.000 arrobas em 1800. O fornecimento real ficou muito abaixo da demanda. A média dos carregamentos anuais entre os anos de 1775 e 1825 permaneceu na modesta quantidade de cerca de 5.476 arrobas. Durante os primeiros 18 anos a média dos despachos de tabaco em folhas para Goa foi de 5.172 arrobas. No período 1795-1797 os fornecimentos foram excepcionalmente parcos. Ao longo dos 24 anos seguintes, de 1798 a 1822 os números são mais impressionantes, com uma média de 7.142 arrobas anuais.

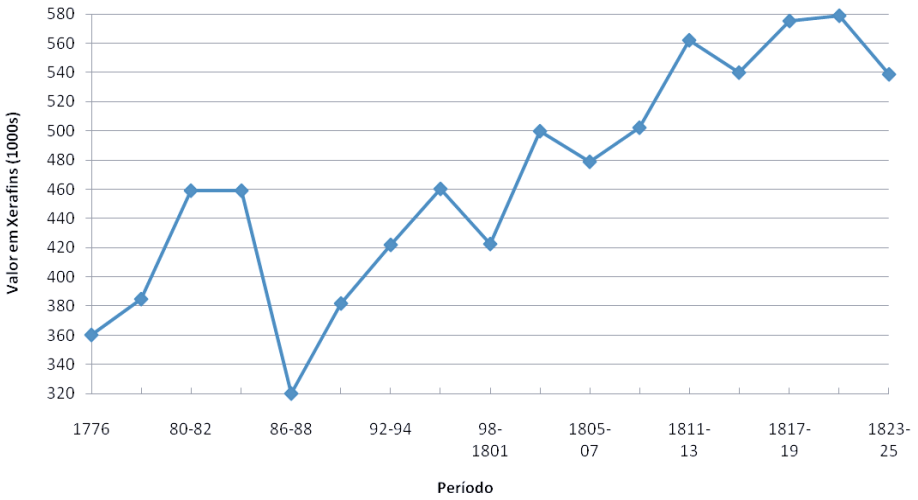
O principal contrato foi obtido por Govinda Sinai Molio, no montante de 217.805 *xerafins* por ano. Como revela a Figura 7.1, os piores resultados ocorreram em 1786-1788 e os melhores em 1817-1819. As duas décadas derradeiras do comércio foram mais vantajosas para a metrópole.

Apesar da hesitação das autoridades, os contratos de tabaco eram monopolizados pelos comerciantes hindus locais. Quem oferecesse mais ganhava o direito de vender tabaco baiano. Os portugueses e cristãos locais não se entusiasmaram. Os empregos burocráticos mal remunerados e as tarefas correlatas ligadas ao comércio, como o desembarque da carga, a pesagem dos estoques e o registro dos relatórios de inspeção eram invariavelmente executados por cristãos. Maria Fernandes, uma das poucas mulheres admitidas para registrar periodicamente a quantidade de tabaco entregue aos contratistas, ganhou 44 *xerafins* por 64 dias de trabalho em 1801. Eusebio Manoel Fernandes, Caetano de Souza, Manoel de Jesus, Caetano Pereira, José Telles de Souza, Luís de Souza

[845] HAG: *MR*, 191-B, fls. 1520-1521.
[846] HAG: *MR*, 191-B, fls. 1520-1521.

de Noronha, Francisco José de Jesus, Simão Gomes de Sequeira e outros figuram na lista de empregados pagos por esses trabalhos. O pagamento variava entre magras 3 *tangas* e 20 réis a 1 *xerafim* por dia. O emprego provavelmente dependia de contrato[847]. A correspondência oficial revela descontentamento de parte de portugueses pelo fato de que seus compatriotas e cristãos nativos ficavam excluídos daquele comércio.

Figura 7.1 – Funcionamento dos contratos de tabaco baiano em folhas, 1776-1825



Fonte: HAG: *MR*, 202-D, fl. 384.

O papel da Bahia como fornecedora para esse comércio merece reflexão. Entre 1776 e 1797 os carregamentos eram despachados diretamente da Bahia. Os navios da *Carreira da India* escalavam naquele porto na viagem de ida a fim de receber a carga, conforme já mencionado. O frete era de 400 réis por arroba. Depois de 1797 o tabaco passou a ser enviado da Bahia para o Rio em pequenas embarcações e os navios da rota da Índia o transportavam a partir desse último porto. No trecho Bahia-Rio pagava-se um frete adicional de 180 réis por arroba. Esse arranjo foi provavelmente imaginado a fim de exercer uma dupla verificação sobre a qualidade do produto exportado. Como o tabaco era cultivado e processado na Bahia e também exportado de lá, era preciso prevenir

[847] HAG: *Fazenda*, lista 1, nos. 1406, fls. 1-17; 1734, fls. 1-4; 1741, fls. 1-4; 1742, fls. 1-2; 1743, fls. 1-3. O desejo de confiar o comércio a comerciantes portugueses e cristãos foi expresso mesmo anteriormente. HAG: *MR*, 63, fl. 458.

a vulnerabilidade dos funcionários a práticas escusas. Receava-se que inescrupulosamente aceitassem tabaco inferior atestando-o como de boa qualidade em troca de ganhos materiais pessoais[848]. No entanto, a medida não surtiu o efeito desejado.

Procedimentos complexos foram adotados a fim de assegurar a eficiência. No Rio, o almoxarife dos depósitos oficiais entregava o tabaco ao comandante do navio de partida para Goa. Este último emitia recibos assinados em triplicata, comprometendo-se a entregar a carga aos armazéns reais em Goa, à disposição do Governador[849]. Em si mesmas, as disposições estritas não eram capazes de garantir a qualidade. Goa queixava-se constantemente da má qualidade do tabaco baiano.

Em 1812, comerciantes privados passaram a ocupar-se do transporte de tabaco baiano em folhas para Goa. Thomas Loureiro, João Loureiro & filhos e Domingos Gomes Loureiro foram sócios nesse empreendimento. Dali em diante a Real Fazenda de Goa passou a pagar o preço do tabaco diretamente a esses fornecedores[850].

O comércio direto de tabaco entre Goa e a Bahia prevaleceu entre janeiro de 1776 e dezembro de 1825. Apesar das muitas dificuldades, prosseguiu lentamente. Quando o Brasil cortou os laços com Portugal em 1822, as remessas a partir do Rio se tornaram erráticas. A renda foi formalmente desmantelada pela ordem de 17 de outubro de 1840[851]. As exportações de tabaco em menores quantidades continuaram a fluir para Goa à conta de comerciantes privados, mas o governo ainda auferia os frutos do vício do fumo conforme mostram os dados abaixo.

[848] HAG: *OR*, 2375, 1532, fls. 51-66.
[849] HAG: *MR*, 189, fl. 185a.
[850] HAG: *MR*, 193-B, fls. 1647, 1649-1650, 1653, 1655-1655v, 1656, 1657-1657v. O pagamento pelas remessas de 1812 e 1814 foi de 31.240=710 réis. Ver, no Apêndice 7.6, a proposta de Domingos Lopes Loureiro (sic) para obter o contrato de tabaco em folhas na Bahia.
[851] Carmo Nazareth, N. M. do, "Monopólio do tabaco na Índia", *O Oriente Português*, III, 1906, pp. 97-99.

Tabela 7.2 – Direitos coletados na Alfândega de Goa sobre importações de tabaco entre 1851 e 1856

Ano	Receita em xerafins
1850	51701=1=13½
1851	50761=1=39½
1852	44819=2=08½
1853	44409=4=58
1854	40009=4=28½
1855	34518=1=28¾
1856	43316=0=51
Total	309530=2=47½

Receita média anual: 44.218,6 *xerafins*.
Fonte: HAG: *AG*, 9265, fls. 11 v, 168.

A precisão e percepção teóricas do comércio de tabaco continuaram a ser quase uma utopia. Graves defeitos inerentes à natureza e organização do intercâmbio revelaram sua estrutura vulnerável e indolente que exigia medidas corretivas. Ouviam-se queixas constantes tanto nas instalações de triagem em Goa quanto de parte dos comerciantes nativos, repetidas também pelas autoridades de Lisboa.

Desafios e atribulações

Cinquenta anos de experiência com aquele comércio demonstraram que se tratava de uma corrida de obstáculos. Os problemas centrais para a transformação do sonho em realidade eram o fornecimento de quantidades adequadas de tabaco baiano, chegada a tempo do carregamento e preços razoáveis. Em cada um desses aspectos, a administração em Goa enfrentou inúmeros problemas ao longo das cinco décadas.

Problemas com a quantidade

É evidente que o comércio se ressentia de certos percalços sistêmicos. Os funcionários de Goa tinham ordem de tomar todas as

medidas possíveis para aumentar o consumo do fumo baiano. Apesar do reconhecimento oficial de que o fornecimento suficiente por parte do Brasil era um dos imperativos para o êxito da comercialização em Goa[852], a fim de não estimular a população a usar o tabaco local, a expansão do comércio era prejudicada pela constante escassez de suprimentos, conforme mostra a Figura 7.2. Os fornecimentos durante 1796, 1800, 1801, 1802, 1804, 1805, 1810, 1811 e 1825 foram muito aquém da demanda. Em certos anos chegaram a ser menores do que 50% das necessidades do Estado. Em 1810, devido à escassez de estoques na Bahia, 36 fardos danificados foram enviados pelo *Ulisses*[853]. Embora Portugal tivesse a esperança de um aumento crescente do consumo em Goa, a escassez de suprimentos matou no nascedouro essas expectativas. A administração do tabaco expressou genuína frustração em um relatório de 13 de janeiro de 1815 ao alegar que os negócios como um todo se haviam tornado antieconômicos e que somente resultavam na promoção das vendas de tabaco de contrabando, que estavam proscritas[854].

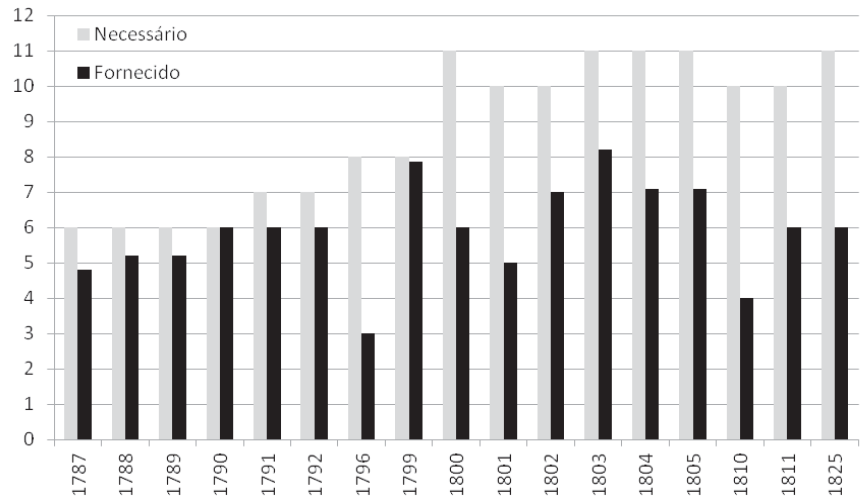
A Bahia se defendeu dizendo-se incapaz de fornecer as quantidades necessárias, fosse por causa de más colheitas devido a excesso de chuvas ou pela rejeição de grandes quantidades de fumo pela Mesa de Inspeção. Esta última reconheceu, como mostra o Apêndice 7.7, que devido a condições atmosféricas incertas e chuvas contínuas entre 1º de abril de 1796 e 8 de maio de 1797, tinha sido difícil colher as folhas e beneficiá-las. Por isso os cultivos tinham sido completamente destruídos. Naquele ano o fornecimento a Goa se restringiu a uma mísera quantidade de 189 fardos[855]. O compromisso da Mesa de manter a qualidade acarretava o sacrifício da quantidade[856]. Em 1783, apenas 152 fardos dentre os 2.000 trazidos ao porto foram considerados adequados para serem despachados a Goa[857]. A prioridade conferida às exigências do império redundou em ajustes com prejuízo para Goa[858]. A Tabela 7.3 esclarece alguns aspectos relativos às remessas da Bahia para Lisboa durante o período 1782-1786. As perturbações na Europa causadas pelo

[852] HAG: *MR*, 177-A, fls. 262-262v; *OR*, 1517, fl. 142v.
[853] HAG: *MR*, 190-A, fl.304.
[854] HAG: *MR*, 193-B, fls. 1507-1509v.
[855] HAG: *OR*, 1532, fls. 314-315.
[856] HAG: *MR*, 164-G, fl. 1730; 177-B, fls. 362-363,554; *OR*, 1532, fl. 69.
[857] AHU: *Baía*, nos. 11255-11256, 11266, 20609 c.a.
[858] AHU: *Baía*, cx. 184, doc. 99; *CHLA*, II, p. 632. As exportações de tabaco baiano para a costa da Mina em 1782-86 foram as seguintes:

1782	247,353 *arrobas*
1783	401,976 *arrobas*
1784	340,354 *arrobas*
1785	329,551 *arrobas*
1786	241,023 *arrobas*

Bloqueio Continental de Napoleão e pela guerra peninsular causaram flutuações naquele mercado. Durante aqueles anos o fluxo de tabaco para Goa foi muito mais adequado, embora o alívio tivesse sido apenas temporário.

Figura 7.2 – Déficit dos fornecimentos de tabaco baiano, 1787-1825

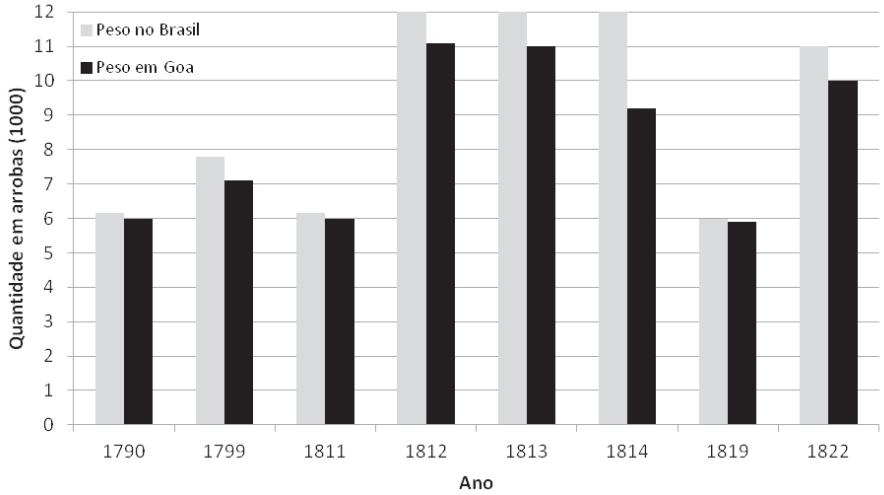


Fonte: compilado de HAG, registros *MR* e *OR*.

A insuficiência dos fornecimentos era ainda agravada porque os dados do conhecimento de carga não concordavam com o peso do carregamento recebido em Goa. A discrepância de peso era causa importante de preocupação, pois ia de uma mínima diferença de 13,5 arrobas até a quantidade alarmante de 1.689 arrobas, ou 14% do total da carga. Em 1813, verificou-se a falta de 1.262 arrobas, ou 10,5% da remessa, quando os fardos foram pesados em Goa, conforme mostra a Figura 7.3. Em 1814, o *S. José Americano* transportou 480 fardos, ou 12.020 arrobas de tabaco. Em Goa, o peso encontrado foi de 10.330 arrobas e 21 arráteis, o que indica uma diferença de 1.689 arrobas e 11 arráteis[859].

[859] HAG: *MR*, 193-B, fls.1507-1509v.

Figura 7.3 – Discrepância no peso do tabaco despachado da Bahia 1790-1822



Fontes: HAG: *MR*, 172-B, fl. 755; 179-B, fl. 794; 181-B, fl. 574; 191-B, fls. 1552-1553v, 1536-1543v; 192-B, fls. 358-367, 380; 193-B, fls. 1507-1509v; 197-B, fl.442; 198-B, fls. 896, 901-903; 200-C, fl. 531; *OR*, 1532, fl. 336; 2389, fls. 315-317.

A longa viagem da Bahia a Goa sem dúvida causava o ressecamento do tabaco embalado em fardos. A expectativa era de que o desperdício e a secagem reduzissem em 28 arráteis o peso de cada fardo. As autoridades baianas contestaram a acusação dizendo que o peso era certificado pela Junta de Inspeções após o escrutínio, assim como ocorria com a qualidade[860].

Na Bahia e no Rio de Janeiro os registros dos despachos indicavam o peso bruto de fardos, inclusive palha, envoltório de couro e outras coisas. O tabaco enviado a Lisboa, argumentaram elas, passava pelo mesmo método de pesagem. No entanto, os relatórios de Lisboa mostravam uma diferença de apenas 4% no caso dos fardos e 2% no de rolos[861]. A Junta da Bahia citou sua antiga experiência em exportações para Portugal a fim de sustentar a veemente defesa de sua diligência na manutenção de padrões elevados. Se é que havia alguma responsabilidade pela discrepância, essa era atribuída ao modo e momento da abertura

[860] HAG: *OR*, 2384, fls. 95, 100. Afirmou-se que o tabaco da Bahia era pesado em balança padronizada.
[861] HAG: *OR*, 2384, fls. 95, 100.

dos fardos em Goa. De qualquer maneira, as diferenças reduziam a rentabilidade do comércio na colônia asiática.

Tabela 7.3 – Remessas de tabaco da Bahia para Lisboa, 1782-1786

Ano	Rolos	Fardos	Arrobas
1782	18673	2156	272,296
1783	20132	2222	332,416
1784	24540	804	374,676
1785	26015	504	362,783
1786	18217	216	265.328
Total	107577	5902	1607.499
Média	21515,4	1181,4	321.499,8

Fonte: AHU: *Baía*, cx. 184, doc. 99.

Controle de qualidade

Esse era o maior desafio enfrentado pelo comércio de tabaco, porque a má qualidade do produto enviado do Brasil era um constante fator de irritação para os funcionários em Goa. A remessa experimental enviada em 1775 para avaliação da qualidade revelou imediatamente as dificuldades que sobreviriam nos anos seguintes. Dos 50 fardos remetidos como amostra naquela ocasião, 37 foram considerados inúteis para consumo em Goa e, portanto rejeitados. Após detalhada inspeção, 28 foram vendidos a preços diferenciados. O restante foi incinerado por ser inadequado para consumo. Os contratistas pressionaram para que suprimentos suficientes fossem remetidos antes do término dos contratos, em dezembro daquele ano[862].

Frequentemente, o tabaco recebido se apresentava seco e sem sabor. Da remessa de 4.000 arrobas em 1780, mais de 1.022 arrobas (25% do

[862] HAG; *OR*, 1517, fls. 167v-168, 170-179v; 1518, fls. 308, 327.

total) foram rejeitas e queimadas[863]. Em 1781, dos 191 fardos transportados pelo *Sto. Antonio e Polifemo* somente 57, isto é, menos de um terço, podiam ser aproveitadas; 108 eram toleráveis, enquanto 26 estavam danificadas, secas e inadequadas para o consumo[864]. Grande parte do carregamento de 1783 era de má qualidade, e reclamações semelhantes se repetiram em 1784, 1803, 1805, 1812, 1813 e 1814. Em 1801, 20 dos 300 fardos chegaram deteriorados[865]. Os relatórios de inspeção revelam as vastas quantidades de tabaco que foram rejeitadas e destruídas. Essa situação reduzia a quantidade disponível para o consumo e tornava todo o projeto menos lucrativo do que o esperado.

Em 1789 e 1792, alguns fardos foram rejeitados por estarem demasiadamente secos e serem já velhos; em outras ocasiões se encontravam completamente putrefatos ou propositalmente misturados com os talos, o que indicava falta de cuidado. No suprimento de 1816, foram rejeitados 274 fardos, num total de 5.485 arrobas e 15 arráteis. A qualidade das folhas era deficiente e o tabaco já era muito velho. Seis pedras que pesavam 11 arrobas estavam embaladas em dois dos fardos, demonstrando a má-fé dos agentes na Bahia. O tabaco desses fardos se encontrava inteiramente estragado e quase pulverizado. Os fardos foram mandados de volta ao Rio em 1817[866].

Goa reagiu com veemência contra as práticas desleais das autoridades baianas, que segundo os responsáveis em Goa indicavam a desonestidade dos cultivadores da América[867], cujos ardis era preciso combater duramente. Os funcionários da Junta de Inspeção da Bahia foram acusados de conluio com os plantadores ao aprovarem aquelas práticas fraudulentas[868]. A mistura de tabaco novo com o velho era um delito, porque este último contaminaria todo o fardo[869]. O contratista Ramachandra Naik relutou em aceitar tabaco nessas condições em 1790. Em 1800, Antonio Joaquim dos Reis, comandante do *Marialva*, alegou haver recebido a carga no Rio em visível estado de deterioração[870]. As queixas sobre má qualidade, fraude e falsificação do tabaco eram também ouvidas em Lisboa e no Porto. A mistura de qualidades inferiores e superiores, afirmava-se, causava grandes perdas a esse ramo de comércio. Em 1870,

[863] HAG: *MR*, 164-G, fls. 1714-1714v.
[864] AHU: *India*, maço 81.
[865] HAG: *MR*, 180-A, fl. 18.
[866] HAG: *MR*, 195-E, fls. 921, 926-926v, 948.
[867] HAG: *MR*, 164-C, fls. 1062-1063v; 168-E, fl. 1103; 177-B, fls. 362-363; 180-A, fl. 18.
[868] HAG: *OR*, 1532, fls. 51-66.
[869] HAG: *MR*, 171-B, fl. 478. Relatos de Lisboa também indicam tais práticas no comércio de tabaco e açúcar, que haviam causado grandes perdas. AHU: *Baía*, nº. 14492. Sobre reclamações de fraude nos fornecimentos de algodão e anil, ver nºs. 19074, 20431-20432 c.a.
[870] HAG: *MR*, 180-B, fl. 536.

as Juntas de Inspeção foram reorganizadas e o salário dos inspetores teve aumento[871]. Pela provisão de 27 de outubro de 1785, a mesa da Bahia concordou em não permitir a entrada de tabaco novo nos armazéns antes de 20 de janeiro de cada ano. Os plantadores e agentes que violassem a lei seriam severamente punidos[872].

Parte dessas dificuldades era inerente à natureza do produto e ao gerenciamento do comércio. A qualidade da folha de tabaco dependia preponderantemente do clima e não inteiramente da indústria humana. O clima afetava também a abundância ou penúria da colheita[873]. O tabaco era altamente vulnerável às variações atmosféricas, como o calor, o frio e a umidade durante a longa viagem de quatro meses do Brasil a Goa[874]. O calor que emanava de outras cargas no porão do navio, os ventos úmidos do mar e outros fatores tendiam a afetar os fardos que permaneciam embalados durante meses. Em contraste, a viagem Bahia-Lisboa era curta e consequentemente tinha efeito menos prejudicial para os carregamentos exportados à metrópole. Dadas as condições intensamente variáveis do sistema climático tropical, os cultivadores na Bahia se viam confrontados com o clima errático, capaz de destruir completamente suas plantações. Nesse processo, o comércio baseado em Goa era negativamente afetado.

É preciso levar em consideração os comerciantes contratistas, que constituíam elo vital na gestão do comércio em Goa. Não lhes convinha que o tabaco de má qualidade fosse despejado em Goa, contrariando os termos do contrato. Às vezes se recusavam a receber os estoques que tinham obrigação de vender. Govinda Sinai rejeitou 86 fardos em 1810 e 1811. As autoridades entraram em ação, reexaminando o conteúdo das embalagens refugadas. A junta se compunha de funcionários e membros nomeados pelo governo: o Desembargador Procurador da Fazenda, o Tesoureiro do *Estado*, o sargento-chefe da cavalaria, o tesoureiro militar, funcionários e escrivães, que inspecionaram os fardos na presença de Govinda Sinai. Apesar da preocupação em defender os interesses do *Estado*, diversos fardos foram postos de lado por terem sido violados[875]. Govinda Sinai sentiu-se vingado.

Em 1812, os comerciantes rejeitaram 82 fardos de tabaco baiano e, em 1813, 120 fardos deixaram de ser retirados. Em 1814, 24 fardos foram rejeitados. O peso total desses fardos era de 2.279 arrobas. A má qualidade do tabaco solapou as expectativas em relação ao comércio. Em 1816,

[871] AHU: *Baía*, cx. 182, doc. 61, dat. 14/4/1780.
[872] AHU: *Baía*, nº. 14492 c.a.
[873] AHU: *Baía*, nº. 10326 c.a.
[874] AHU: *Baía*, nºs. 11242, 11266 c.a.; HAG : *OR*, 1532, fl. 420.
[875] HAG: *MR*, 192-B, fls. 390-392.

11.000 arrobas foram requisitadas à Bahia porque a introdução do tabaco norte-americano em Assolna, Cuncolim e Canacona exigia maiores suprimentos do Brasil. No entanto, quando o chegou o carregamento de 1817 e o tabaco de má qualidade foi separado do superior, havia menos de 7.000 arrobas disponíveis para venda. A rejeição de fardos em grande escala continuou em Goa ano após ano, como indica a Tabela 7.4.

Tabela 7.4 – Tabaco baiano em folhas rejeitado em Goa, 1781-1826

(continua)

Ano da remessa	Tabaco inspecionado no ano de	Tabaco rejeitado arrobas/arráteis	Observações
1781			26 fardos inteiramente rejeitados
1783-84	1785	334=13	30 fardos em mau estado
1785	1787		20 fardos rejeitados
1786	1788	61=29	
1788	1790	17=06	
1789	1790	43=22	
1790	1792-1793	23=06	
1791	1792-1793	191=14	
1792	1792-1793	368=18	7 fardos violados
1793	1793	193=10	
1797	1798	209=04	67 fardos danificados
1798	1799	109=14	
1799	1800-1801-1802	638=24	26 f. violados, 30 parcialmente em mau estado
1800	1801-1802	1566=22	21 f. mau estado; 124 violados
1801	1803-1803-1805	957=08	17 fardos violados

Tabela 7.4 – Tabaco baiano em folhas rejeitado em Goa, 1781-1826

(conclusão)

Ano da remessa	Tabaco inspecionado no ano de	Tabaco rejeitado arrobas/arráteis	Observações
1803	1804-1805	489=04	13 fardos violados
1804	1804-1805	437=04	32 fardos violados
1809	1809-1810	309=13	44 fardos violados
1810	1811	843=20	41 fardos violados
1812		596=24	76 fardos violados
1817	1818-1819	1124=06	89 fardos violados, 2 contendo pedras
1818		1890=10	148 fardos rejeitados
1819	1819	587=13½	65 fardos rejeitados
1821	1822	235=18	97 f. rejeitados; 133 violados
1822	1823	3501=12	101 fardos rejeitados

Nota: colunas em branco indicam ausência de informações.

Fontes: HAG: *MR,* 164-G, 166, 169-B, 170-C. 172-B, 174-B, 176-A, 177-B, 178-B, 179-A, 180-B, 181-A, 182-B, 184-A, 185, 190, 181-B, 192-A, 192-B, 195-E, 196-B, 197-B, 198-E, 199-B, 202-B; *Fazenda*, lista 1, nos. 1723, 1725, 1745 fls. 1-4; 1746, fls. 1-2; 1749, fls. 1-19; *CR*, 2404, fls. 14-21; AHU: *India,* maço 181, 154, 159, 164.

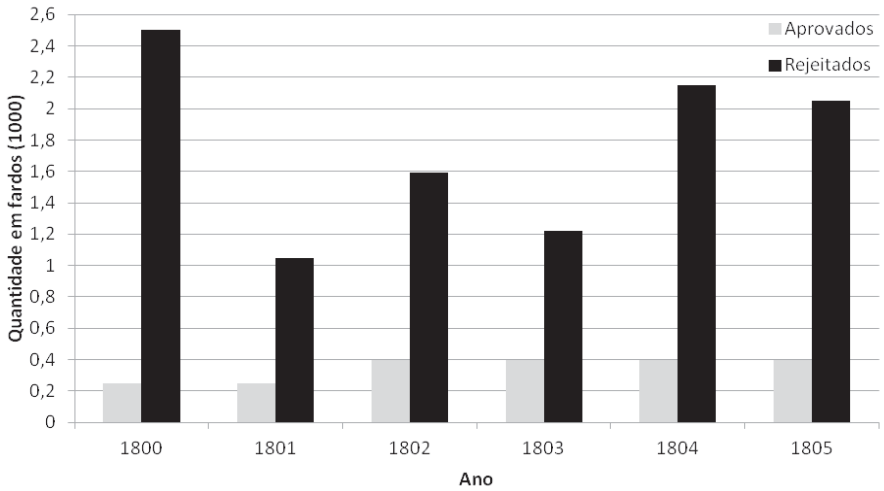
Nos primeiros anos, a qualidade das remessas vindas da Bahia foi bastante satisfatória, como revelam os relatórios de inspeção, e foi piorando com o passar das décadas. Entre 1781 e 1785, 76 fardos foram rejeitados por estarem impróprios para consumo. A rejeição em larga escala ocorreu especialmente entre os anos de 1797 e 1822. Os dados da tabela 7.4 indicam uma rejeição média anual de 902 arrobas. Um total de 462 fardos foram rejeitados em Goa entre 1799 e 1817 por terem sido violados. Na remessa de 1818, 187 fardos, ou 4.488 arrobas e seis arráteis, foram considerados inúteis. Dentre os fardos rejeitados, 159 estavam inteiramente corrompidos e 14 tinham sido violados. Em 1825,

160 fardos, no total de 2.368 arrobas e 23 arráteis, foram considerados inaproveitáveis. O mesmo destino teve o carregamento de tabaco baiano despachado de Lisboa em 1826[876]. Uma grande quantidade de fardos foi incinerada por ser absolutamente inútil.

Lisboa reagiu positivamente. Em 1784, o Governador da Bahia recebeu ordem de supervisionar pessoalmente a abertura e inspeção dos fardos a fim de reduzir e se possível eliminar os planos ambiciosos dos comerciantes baianos de falsificação do tabaco[877]. Após muitas tentativas e erros foi adotado o melhor método de colheita do fumo. Um inspetor patrulhava a região de cultivo e processamento a fim de assegurar que os que trabalhavam nessas operações observassem as instruções recebidas para a preparação das folhas e rolos de tabaco. Os fardos eram recolhidos aos depósitos, onde o conteúdo era examinado um a um, a fim de verificar se a qualidade estava em conformidade com os padrões determinados pela Junta de Inspeção. Parte do tabaco aprovado era enviada ao secretário de Estado, como amostra[878]. Cada fardo embarcado era sujeito a esse rigoroso escrutínio. Sacrificava-se a quantidade em prol da qualidade. Frequentemente o tabaco aprovado representava um quinto do produto levado aos armazéns. Entre 1800 e junho de 1805, a Junta de Inspeção da Bahia aprovou 107.424 rolos e rejeitou 82.352. Em contraste, 10.495 fardos de tabaco em folhas foram rejeitados e 2.012 aprovados. Ao que se afirmou, os cultivadores julgados culpados de entregar-se a práticas fraudulentas foram presos e tiveram de indenizar a Fazenda[879]. A figura 7.4 mostra o panorama nos anos de 1800 a 1805. Os fardos eram cuidadosamente reacondicionados em palha e couro a fim de proteger o conteúdo na arriscada viagem a Goa.

[876] *Fazenda*, lista 1, nº. 1722, fls. 1-4; 1725, fls. 1-6.
[877] HAG*: MR*, 166, fl. 337; 168-A, fl. 103.
[878] AHU: *Baía*, nºs. 14370, 15322, 15333, 15733 c.a; HAG: *OR*, 2384, fls. 100v, 101v-102.
[879] O Apêndice 7.4 compara o tabaco aprovado pela Junta de Inspeção da Bahia com o produto rejeitado. Por decreto de 15 de julho de 1775, o preço do tabaco foi fixado pelo governo; quem cobrasse mais ficava sujeito à punição. Mediante uma *provisão* de 27 de outubro de 1785, a entrada de novos estoques não era permitida nos armazéns da Bahia antes de 20 de janeiro de cada ano. AHU: *Baía*, nº. 14492 c.a.

Figura 7.4 – Fardos de tabaco aprovados em comparação com os rejeitados na Bahia, 1800-1805



Fonte: HAG: *OR*, 2384, fls. 98-100.

As autoridades baianas se recusavam a assumir a responsabilidade pelas reclamações sobre a qualidade das remessas. Argumentavam persistentemente que qualquer deterioração sofrida pelo tabaco se devia a sua suscetibilidade aos danos causados pela fermentação dentro dos fardos ou por condições externas, ou mesmo por atraso na viagem[880]. Reiteravam que amostras do tabaco despachado para Goa tinham sido enviadas a Lisboa a fim de provar a qualidade dos carregamentos remetidos ao *Estado* e que a Bahia não deixava de zelar pela excelência de seu produto. A expectativa dos funcionários de Goa de que as remessas da Bahia fossem sempre "boa folha, fresca e bem acondicionada, só para o destino da viagem de Azia" continuou a ser mera esperança. A ordem do secretário de Estado datada de 4 de julho de 1800 solicitando à Junta que inspecionasse a qualidade do tabaco, açúcar, algodão e anil é eloquente[881].

[880] AHU: *Baía*, nos. 11242, 11266 c.a; HAG: *OR*, 1532, fl. 420.
[881] HAG: *MR*, 161-D, fls. 2080-2081; AHU: *Baía*, no. 23765 c.a.

Reação da Bahia: "somos inocentes"

O tabaco também era um elemento importante do comércio para a própria Bahia. Indícios de medidas complementares mostram isso claramente. Disposições estritas foram adotadas a fim de surpreender os que fossem encontrados entregando-se a falsificações dos padrões estipulados. O Governador da Bahia recebeu autorização para prender esses cultivadores ou exigir deles indenização pelo fumo rejeitado. Foi compilada uma lista dos que observavam fielmente as ordens reais a respeito. Também havia uma lista dos que preparavam o tabaco em folhas em conformidade com as regras vigentes e cujo trabalho era considerado exemplar. Entre eles estavam o capitão Marcos Ribeiro Soares, Gregorio de Oliveira Pinheiro, Ignacio Maria de Jesus, José de Lima Ramos, Manoel Diaz de Carvalho e André de Oliveira da Costa[882].

Igualmente, foi feita uma lista de peritos na preparação da primeira folha aberta, processo novo e difícil. Manoel de Campos, João da Costa Guimarães, José Caetano da Rocha, Francisco Barbosa de Oliveira, José Pereira da Cunha, Anastácio Correa de Caldas, Domingo de Oliveira Guimarães e outros receberam menção pela excelência de seus trabalhos[883]. Os agentes embaladores ou funcionários encarregados de embarcar a carga nos navios da rota da Índia eram da mesma forma objeto de penalidades caso fossem considerados culpados de não observar os procedimentos prescritos e por fraudar o tesouro real. Todas as formas de práticas corruptas eram estritamente verificadas pela Junta de Inspeção do tabaco[884]. Os funcionários da Bahia afirmaram levar a cabo uma tentativa vigorosa de prender os culpados.

Apesar do fato de que o fumo preparado com a primeira folha era por todos considerado o melhor, as remessas da Bahia eram constituídos principalmente de tabaco de segunda folha. A Junta de Inspeção da Bahia argumentou que não estava autorizada a obrigar os cultivadores ou processadores a preparar fardos com a primeira folha. Além disso, preferiam usar essa folha para os rolos, que tinham mercado certo no reino[885]. Dizia-se que o fumo de terceira folha produzido no distrito baiano de Cachoeira era de tão boa qualidade quanto o de segunda folha vindo de qualquer parte do Brasil, desde que o tabaco de Cachoeira não fosse misturado com produto mais velho[886]. Isso não servia de consolo

[882] O Apêndice 7.5 fornece a lista dos peritos cultivadores de diversos tipos de tabaco em folhas.
[883] AHU: *Baía*, nº. 29594 c.a.
[884] HAG: *OR*, 2384, fls. 100-101.
[885] HAG: *OR*, 1514, fls. 186-188.
[886] AHU *Baía*, 10326 c.a.

para os funcionários de Goa, que consideravam os da Bahia negligentes no cumprimento do dever: em 1800, 111 fardos foram rejeitados em Goa, dos quais 42 tinham sido violados e 69 eram do tipo "refugado"[887].

Consequentemente, todos os argumentos da Bahia eram recebidos com um grão de sal no *Estado da India*. As queixas sobre a continuação de práticas escusas que se refletiam na má qualidade do tabaco, especialmente a remessa de 1806, eram prontamente levadas ao conhecimento da Bahia. Esta continuou a manter sua posição de que os fardos rejeitados eram muito mais numerosos do que os aceitos, para grande irritação dos cultivadores de tabaco. Afirmavam que, após atender às necessidades de Goa, o excedente seguia para o reino, onde o produto era bem aceito. Portanto, os danos causados no transbordo no Rio de Janeiro, onde os depósitos para armazenagem na Ilha das Cobras eram deficientes, e no prosseguimento da viagem para Goa, eram considerados como motivo dos prejuízos, conforme mostra o Apêndice 7.8[888]. As autoridades baianas conseguiram encontra um bode expiatório e lavar as mãos.

Foi feita uma tentativa tardia para cultivar outras variedades de fumo em Cachoeira. Em 1799, foram mandadas ao Juiz de Fora, para distribuição aos plantadores, sementes de tabaco da Virginia e Maryland, junto com detalhes sobre o cultivo[889]. A experiência chegou tarde demais para que tivesse impacto sobre o comércio direto com Goa.

À mercê das viagens

O comércio tinha de superar outros obstáculos antes de chegar ao fim do túnel. A chegada temporária dos navios era fator importante. No entanto, a imprevisibilidade das viagens da *Carreira* era fato universalmente conhecido. Os navios da rota da Índia em geral partiam de Lisboa por volta de março-abril e atracavam na Bahia em maio-junho a fim de recolher a carga já pronta. Qualquer atraso na Bahia ou durante o restante da viagem a Goa perturbaria o intercâmbio.

O navio capitânia de 1785 chegou a Goa em maio de 1786, oito meses além do esperado. Em 1783, apenas 2.693 arrobas tinham chegado àquela colônia, o que significava 1.307 arrobas a menos do que a quantidade solicitada[890]. Entre 19 de novembro de 1785 e 26 de

[887] HAG: *MR*, 179-A, fls. 330-340.
[888] AHU: *Baía*, nº. 23718 c.a.
[889] AHU: *Baía*, nº. 19559 c.a.
[890] HAG: *MR*, 169-B, fls. 511, 514.

abril de 1786, Ramachandra e Santopa Naik, contratistas de tabaco, receberam 1.400 arrobas e 30¼ arráteis de tabaco do sul, comparados com um magro estoque de 34 arrobas e quatro arráteis de tabaco baiano em folhas[891]. Em 1791, a demora na chegada do navio causou uma perda de 33.415=4=57 *xerafins* ao tesouro real em Goa[892]. Em 1778, o navio *Santissimo Sacramento* chegou à Bahia com excesso de carga e somente pôde embarcar 94 fardos, ou 1.580 arrobas. Foi necessário esperar outros barcos a fim de poder remeter o suprimento restante[893]. Às vezes os navios da rota da Índia chegavam à Bahia com atraso. Esse foi o caso do *N. S. da Conceição e Sto. Antonio*, que chegou com uma demora de seis meses em 1793. Por causa disso, metade da carga se deteriorou. Em 1802, o *Marialva,* carregado com 6.857 arrobas de tabaco em folhas, afundou ao largo de Moçambique, causando grande perda para o tesouro e muita preocupação aos funcionários de Goa[894]. Por outro lado, quando o *Marquês de Marialva* atracou no Rio em maio de 1798, as 8.000 arrobas necessárias não estavam preparadas para o embarque. A fim de não atrasar o navio até a chegada do tabaco que vinha da Bahia, foram despachadas as 4.876 arrobas disponíveis[895]. Esse não foi um incidente isolado. Em 1799, 1800 e 1811, tais situações se repetiram[896]. A indisponibilidade de carregamentos prontos na Bahia obrigou o *N. S. da Conceição* e o *Marquês de Angeja* a seguir para Goa sem levar tabaco, em 1789[897]. Em 1808, o suprimento não foi recebido. Os atrasos esporádicos na chegada dos navios, ou sua falta, causavam pesadas perdas financeiras ao *Estado*.

O fator preço

O preço do tabaco recém-introduzido era um fator vital que poderia determinar o futuro do comércio no Estado. Por volta de 1775, uma arroba de fumo em folhas custava entre 800 e 1.000 réis na Bahia. O fumo feito com a primeira folha era mais caro do que os da segunda e terceira folhas. Os preços se mantiveram em flutuação na Bahia, dependendo da produção anual e condições do mercado. A cota mais baixa foi de 700 réis por arroba, cobrada em 1776, e a mais elevada de

[891] HAG: *MR*, 166, fls. 338-339, 341.
[892] HAG: *MR*, 172-B, fl. 754.
[893] O *Santissimo Sacramento* somente comportava 94 fardos ou 1.580 arrobas. Era preciso esperar a chegada de outros navios para o restante do fornecimento. AHU: *Baía*, nº. 9733.
[894] AHU: *Baía*, nºs. 23673-23675 c.a.; HAG: *MR*, 181-B, fl. 482.
[895] HAG: *MR*, 190-A, fls. 321-322.
[896] HAG: *MR*, 178-B, fls. 787-789.
[897] HAG: *MR*, 191-B, fl. 1522; AHU: *Baía*, nºs. 11550-11553, 20609 c.a.

1.600 réis em 1803, conforme indicado na Tabela 7.5. O fumo de rolo era ainda mais caro; o preço variava aproximadamente entre 1.100 e 1.400 réis.

A fixação do preço do tabaco em folhas exportado para Goa era objeto de grande preocupação porque as autoridades tinham de buscar um ponto de equilíbrio entre os cultivadores na Bahia, por um lado, que precisavam de incentivo para trabalhar com mais dedicação e produzir tabaco melhor, e por outro lado os consumidores do *Estado*, que era preciso atrair para que comprassem o tabaco baiano. Na Bahia, 1.400 réis eram considerados um bom preço, porém visto como excessivo em Goa. O Governador e Capitão Geral D. Rodrigo José de Menezes fixou o preço do fumo em rolo preparado com a primeira folha em 1.200 réis por arroba e em 1.000 réis o do preparado com a segunda folha. Os cultivadores baianos contestaram essa cota, achando-a demasiado baixa. Elevaram uma representação à Junta alegando que provocaria grandes perdas devido a que a preparação do fumo com a primeira folha exigia um laborioso processo que causava a rejeição de muitas folhas. Por isso a Junta concordou com o preço de 1.300 réis para a primeira folha aberta, 1.200 para a primeira folha fechada e 1.100 réis para a segunda folha aberta.

Tabela 7.5 – Variação do preço do tabaco em folhas na Bahia, 1776-1807

Ano	Preço Folha por arroba (em réis)	Rolo (em réis)
1776	700 & 1000	1200
1777	900 & 1000	-
1778	800 & 900	800
1780	700, 900 & 1000	-
1782	1200, 1250 & 1300	-
1783	900 & 1000	-
1784	1000 & 1200	-
1789	1400	-
1790	1000 & 1400	-
1792	1000 & 1200	-
1293	1000	-
1795	1000	1100
1797	1000, 1200 & 1400	-
1803	1400 & 1600	-
1806	1000	1400
1807	800 & 1000	1300

Fontes: AHU: *Baía*, nos. 9158-9161; 9499; 9733; 11025-11027; 1250; 11267; 13826; 14814; 15561; 16107; 18321; 25013-15014; 18762-18763; 29901-29903 c.a.; cx. 192, doc. 12; *India*, maço 135; no. 133.

Levando em consideração o preço de custo, o frete e outras despesas como as taxas de embarque e desembarque, a abertura dos fardos para verificação e o reacondicionamento, além dos direitos alfandegários cobrados em Goa, em média o tabaco baiano ficava em cerca de 138 a 140 *xerafins* por *khandi* de folhas ou rolos, conforme indicado na Tabela seguinte.

Segundo a ordem real de 1786, os funcionários de Goa vendiam o tabaco aos contratistas à razão de 217 *xerafins*, 2 *tangas* e 23 réis por *khandi* de 16 arrobas e 151 *xerafins* e 12 réis por *khandi* de fumo de rolo. Cada arrátel de folhas custava 2 *tangas* e 7 réis[898]. O menor preço pago pelos comerciantes nos anos anteriores foi de 217 *xerafins* por *khandi*. Quando a remessa experimental foi introduzida em 1773, o tabaco da Bahia em folhas era cotado a um preço muito maior. Gradualmente o preço foi sendo reduzido a fim de chegar a uma média de 138 *xerafins* por *khandi* de folha. Isso fazia parte da estratégia mais ampla para aumentar as vendas. Considerando o fator preço e a qualidade do tabaco remetido a Goa, pode-se imaginar que a redução do preço tenha sido diretamente proporcional à deterioração da qualidade. O preço de custo atraente do tabaco baiano em folhas não beneficiava de forma alguma os consumidores indianos: o preço de venda no estado chegava a 819=1=00 *xerafins*. Afirmava-se que a diminuição do preço de venda reduziria os lucros dos comerciantes contratistas, pois as demais despesas destes permaneceriam constantes. Se os contratistas lucrassem menos, pediriam redução do preço dos contratos no leilão seguinte, o que tornaria o comércio menos rendoso para o governo. Portanto, os consumidores pagavam preços mais elevados pelo tabaco baiano a fim de assegurar os lucros do governo e dos contratistas. Não admira que os habitantes dos antigos territórios conquistados resistissem ao dispendioso produto da América e buscassem às escondidas o suprimento local mais barato[899].

[898] HAG: *MR*, 159-C, fls. 688-689; 168-D, fls. 1072-1073. Sobre os termos e condições dos leilões de tabaco em Salcete e Bardez desde 1º de janeiro de 1786, ver *MR*, 167-C, fls. 1004-1012.

[899] HAG: *MR*, 161-D, fls. 2041-2042; 200-B, fl. 216.

Tabela 7.6 – Custo do tabaco baiano em folhas e em rolos, em Goa – 1773-1781

Ano	Folha/rolo	Preço por *khandi*	Preço por arroba	Preço por arrátel
1773	Folha	182=2=55	11=2=03 ⅜	0=1=46 8/9
1776	Folha Rolo	146=4=08 158=0=43 ⅕	9=0=53 9=4=25 ⅕	0=1=20 1/2 0=1=32 53/80
1777	Folha Rolo	145=4=44 141=0=23 ⅕	9=0=37 8=4=05⅕	0=1=25 0=1=22
1778	Folha Rolo	123=3=10 127=4=47 ⅕	7=3=38 7=4=59 ⅕	0=1=33 0=1=14 39/40
1779	Folha Rolo	121=4=36 122=2=35 ⅕	7=3=08 8=4=17 ⅕	0=1=12 0=1=11 63/80
1780	Folha Rolo	134=3=58 141=3=35 ⅕	12=3=05 ½ 8=4=17 ⅕	0=1=19 0=1=23 ⅜
1781	Folha Rolo	151=4=28 151=4=47 ⅕	9=2=28 9=2=29 ⅕	0=1=29 0=1=29 8/30

Preço médio no período: Folha: 138 *xerafins*; Rolo: 140 *xerafins*.

Fonte: HAG: *MR*, 151, fl. 185; 164-G, fls. 1722-1724 v; *OR*, 1532, fls. 48-51.

Tabela 7.7 – Preço do tabaco local em folhas, 1764-1773

Ano	Comerciante	Preço em *xerafins*
1764-1766	Narba Kamat	251=1=40
1768-1770	Laxman Sinai	217=2=23
1771-1773	Vittoji Sinai Nerlicar	229=2=26
	Preço médio	232=3=30

Fonte: HAG: *MR*, 158-C, fls. 908-918.

O preço de venda do tabaco estava fixado em 819 *xerafins* e 1 *tanga* por *khandi*, ou 8 *tangas* por arrátel, conforme mencionado acima. Isso permitia aos contratistas uma margem de 601 *xerafins*, 3 *tangas* e 37 réis por *khandi*, ou 5 *tangas* e 53 réis por arrátel – uma enorme diferença de 370%, considerada suficientemente atraente para cobrir o lucro e as despesas. O preço de venda do rolo foi fixado em 2 *xerafins* por arrátel[900].

Estimativas periódicas revelaram que o alto preço do tabaco baiano era uma queixa comum entre os nativos, especialmente nos novos territórios conquistados. Essas regiões obtinham na fronteira com Ponda fumo barato que era vendido a 3 *tangas* por arrátel nos domínios portugueses. Como o custo do transporte era insignificante e o contrabando evitava o pagamento de direitos alfandegários, esse tabaco era mais vendido do que o proveniente da América. O fornecimento do produto que vinha de Balaghat fazia parte de um intercâmbio mais amplo que compreendia arroz, *nachinim* e outras mercadorias de uso local. Os comerciantes sucumbiram às tentações em vez de resistir a elas. Esse comércio estava firmemente enraizado em Goa, o que tornava extremamente difícil sua extirpação. Um despacho oficial datado de 25 de janeiro de 1823 relatou que a população predominantemente hindu de Ponda não adotava o tabaco baiano e continuava a usar o produto de Balaghat[901]. Esse fenômeno confirma os temores a respeito do alto preço cobrado pelo fumo brasileiro.

A ordem real de 9 de abril de 1783 trouxe algumas soluções. O preço de venda do tabaco em folhas nas antigas conquistas foi fixado em 6 *tangas* e o do fumo de rolo em 8 *tangas* por arrátel. As autoridades locais receberam permissão para ajustar os preços para baixo a fim de satisfazer às necessidades de Ponda e regiões adjacentes. Simultaneamente, foram tomadas outras medidas: a entrada de tabaco de contrabando nas alfândegas de Ponda, Assolna, Velim, Ambolim, Cuncolim e Veroda seria verificada de forma mais eficiente. O preço do tabaco baiano seria reduzido a 5 *tangas* por arrátel em Ponda e nas outras conquistas recentes. Essa taxa vigoraria experimentalmente durante um triênio a fim de acostumar os consumidores ao tabaco da Bahia. Após esse período o preço de 8 *tangas* seria uniformemente adotado em todas as províncias.

Em 1786 o preço do tabaco baiano foi reduzido de 2 *xerafins* a 8 *tangas* por arrátel. Esperava-se reverter ao antigo preço de 2 *xerafins*, ou 10 *tangas*, tão logo os consumidores ficassem habituados ao tabaco da Bahia e o consumo aumentasse, passando das 3.840 arrobas naquele momento

[900] HAG: *MR*, 164-G, fls. 1719-1719v, 1730v-1731; 200-B, fls. 205v-206; *OR*, 1582, fl. 67.
[901] HAG: *MR*, 200-B, fl. 216.

para atingir a meta de 6.720 arrobas[902]. Nos trinta anos seguintes os preços cobrados pela "Renda" cresceram marginalmente a uma média de 600 réis por ano. A avaliação de Lisboa não fora inteiramente equivocada. Comparado com 150.000 *xerafins* em 1780, o preço dos contratos subira para 167.600 *xerafins* em 1809.

Realidades práticas

O comércio de tabaco em folhas era acossado por vários problemas, dos quais os mais importantes eram a indisponibilidade de quantidades adequadas de fumo baiano, a má qualidade do tabaco despachado e a fraude e falsificação, que ludibriavam os responsáveis pela administração do produto. Estes não tinham alternativa exceto voltar-se para os suprimentos locais[903], o que contrariava o conceito básico do novo projeto. Por mais inevitável que fosse a opção por essa medida, seus resultados eram desastrosos. Em conformidade com a ênfase sobre a excelência, a qualidade do tabaco local deveria ser vigilantemente verificada[904]. Por uma ordem real de maio de 1784, a verificação do tabaco deveria prosseguir, mas os fardos rejeitados seriam reunidos em um armazém separado a fim de serem reexaminados. Se fosse encontrado fumo em boas condições, os responsáveis pela verificação inicial seriam punidos por conluio com os contratistas. Um relatório sobre o tabaco rejeitado deveria ser enviado ao secretário do Estado[905]. Em 1814, 124 arrobas e 22 arráteis retirados dos 76 fardos rejeitados como impróprios foram selecionados como adequados para venda. Ordenou-se incinerar o restante. Em 1823, 6.041 arrobas e 18 arráteis de folhas rejeitadas de tabaco da Bahia e de Jumbasoor foram oferecidas aos contratistas para venda[906]. Toda a operação parecia estar desfeita e ignorados os grandiloquentes protestos de preocupação com a saúde pública.

Aquele arranjo, presumivelmente uma medida temporária de contenção, tornou-se constante. Os comerciantes portugueses adquiriam parte dos fornecimentos. Em março de 1809, João Baptista Goethals comprou 200 *khandis* de tabaco a 210 *xerafins* por *khandi*. Em 1802, José

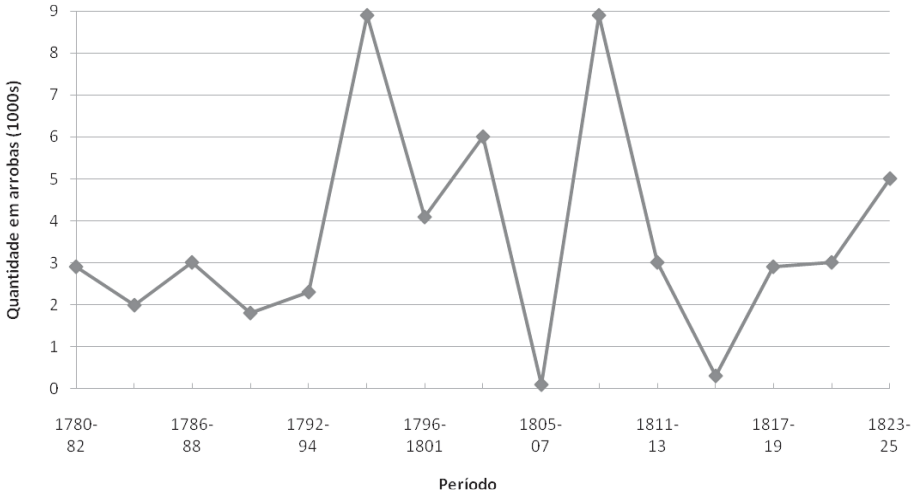
[902] HAG: *MR*, 190-A, fls. 321-322.
[903] HAG: *MR*, 202-D, fl. 384 fornece dados oficiais de quantidade e valor do tabaco *refugado* e quantidade/valor do tabaco em folhas comprado localmente.
[904] HAG: *MR*, 185, fls. 212-213. Anta Naik rejeitou parte desse tabaco e os inspetores recomendaram sua incineração.
[905] HAG: *OR*, 1514, fl. 273.
[906] HAG: *MR*, 198-E, fls. 923-924; *Fazenda*, lista 1, nº. 1749, fls. 1-19. Em 1799, um comerciante baiano propôs o tratamento do tabaco *refugado*. AHU: *Baía*, nº. 20279 c.a.

Cardozo Medanha adquiriu folha de tabaco do Sul a 160 *xerafins* por *khandi*. Em 1811, Joaquina de Freitas, viúva desse comerciante, comprou 538 arrobas e 4 arráteis de tabaco de origem meridional ao preço de 210 *xerafins* por *khandi*. Em 1816, o brigue *Pegavo* trouxe 570 arrobas de fumo de Ponani a um preço de 242 *xerafins* por *khandi*, pelos quais a Junta pagou 8.616=1=26 xerafins[907]. Em 1820, Manoel Xavier Coelho, comerciante baseado em Cochin, adquiriu 601 fardos, ou 2.008 arrobas e 8 arráteis de tabaco. Em 1821, Daniel Mariano Ribeiro forneceu aos armazéns reais 52 fardos de tabaco de Jumbasoor[908].

Os comerciantes nativos tampouco perdiam de vista esse aspecto do comércio. Seguna Sinai e Ganaba Sinai Nerlicar, contratistas de rapé, compraram tabaco em folhas de Ponnani em 1794. Anant Pai adquiriu 120 *khandis* a 300 *xerafins* por *khandi* em 1808; no mesmo ano Venkatesh Kamat comprou 200 *khandis* a 215 *xerafins* e Narayan Kamat pagou 230 *xerafins* para obter 150 *khandis* em 1811[909]. Em 1801, 328 *khandis* foram trazidos do sul um custo de 71.236=1=405 5/16 *xerafins*. Narayan Kamat adquiriu 127 *khandis* a 230 *xerafins* por *khandi* 1811. Em 1820, certa quantidade de tabaco rejeitado, proveniente da Bahia e do sul, foi vendida a contratistas por 20.610=2=30 *xerafins*. Em 1822, 197 fardos de tabaco em folhas vieram do sul. Ragumath Naik, de Panelim, comprou 1.602 fardos, com peso de 3.523 arrobas de tabaco do sul em 1826[910]. A quantidade de fumo comprada em regiões vizinhas aparece na Figura 7.5[911].

[907] HAG: *MR*, 195-E, fls. 955-955v.
[908] HAG: *Fazenda*, lista 1, nos. 1722, fl. 5; 1723, fls. 1-6; 1731, fls. 1-5; 1734, fl. 1; 1743, fls. 1-3.
[909] HAG: *MR*, 195-E, fls. 957-957v.
[910] HAG: *Fazenda*, lista1, nos. 1708, fl. 1; 1722, fl. 5; 1723, fls. 1-6; 1724, fls. 1-4; 1749, fls. 1-19; 1750, fls. 1-5.
[911] Os dados oficiais constantes de *Monções do Reino*, 202-D, fl. 384 relativos à quantidade de tabaco comprado na Índia em comparação com a quantia gasta com a compra, não se ajustam. É preciso rever alguns dos números e corroborá-los por meio de outras provas documentais. Frequentemente eram cometidos erros ao copiar os registros. Sobre erros nos dados de exportação de têxteis de Goa conforme registrados em Lisboa em 1772, ver HAG: *OR*, 1502, fl. 224.

Figura 7.5 – Tabaco comprado na Índia, 1780-1825



Fonte: HAG: *MR*, 202-D, fl. 384.

Tão pronto o tabaco local foi permitido, o fumo de melhor qualidade e mais barato penetrou facilmente nos novos territórios[912]. A introdução proposital de tabaco de Balaghat em uma aldeia importante como Cuncoli, em Salcete, por parte de comerciantes, desagradou aos funcionários de Goa[913]. Além de causar perda de receita para a Fazenda Real, era um mau exemplo para as aldeias vizinhas de Assolna, Velim e Ambolim. Os habitantes da primeira resistiram à entrada de tabaco baiano[914]. Em 1822, relatou-se que contratistas haviam comprado tabaco de Balaghat por conta própria para fornecê-lo aos habitantes de Ponda[915].

Os suprimentos vindos do Brasil iam ficando cada vez mais irregulares e as compras locais se tornaram inevitáveis. Em 1810, o carregamento vindo do Rio continha 117 fardos de tabaco em folhas em boas condições e 36 de tabaco estragado. Estes foram postos separadamente no navio a fim de não contaminar os demais. Ao chegar a Goa os fardos estragados foram considerados inúteis[916]. A pobreza do carregamento

[912] HAG: *MR*, 193-B, fls. 1507-1509v.
[913] HAG: *MR*, 164-E, fls. 1118-1118v, 1138v-1139.
[914] HAG: *MR*, 164-E, fls. 1162-1162v, 1164-1168. Para reflexões sobre o comércio de rapé e tabaco, ver *MR*, 161-D, fls. 2010-2017v, 2031-2033v, 2035-2037, 2039- 2040v, 2043-2054v, 2061- 2065v, 2067-2069, 2085-2086, 2091-2092v, 2097. Alguns documentos constantes deste volume são repetitivos.
[915] HAG: *MR*, 202-B, fl. 216.
[916] HAG: *MR*, 190-A, fls. 303, 304, 306-306v, 307.

deixou às autoridades de Goa estoques inadequados, que somente poderiam durar cinco meses. Os funcionários goenses não tiveram opção senão permitir aos contratistas recorrer a suas fontes favoritas de fornecimento.

Em geral Goa recebia tabaco das zonas vizinhas à capital da Bahia. No entanto, tendo em vista a escassez desse produto, 54 arrobas e 26 arráteis de rolos preparados no distrito de Maipende foram remetidos a Goa em 1811, a título experimental. Relatos de Goa indicaram que esse tabaco não agradou aos consumidores e não produziu os resultados esperados[917]. Nessas condições, o Estado foi obrigado a voltar-se para os fornecedores locais.

Segundo os números oficiais, a média anual de exportações de tabaco para Goa era de 16.428 arrobas. Esses dados parecem extremamente exagerados. Os manifestos de carga da Bahia e os registros financeiros em Goa não corroboram essa afirmação. Além disso, o mercado de fumo não excedeu 50% dos dados oficiais, nem mesmo no ponto mais elevado. É duvidosa a veracidade dos "números oficiais" de 3.591,66 arrobas de tabaco compradas localmente em Goa. Admitindo-se que o sejam, as compras locais prejudicaram consideravelmente a receita de tabaco do estado: as perdas totalizariam 969.400 *xerafins*, ou 12,2% do preço total pago à "Renda" pelos comerciantes[918]. Caso isso tivesse sido evitado, os negócios com o tabaco baiano teriam sido muito mais lucrativos.

Os danos invisíveis eram perigosos: solapavam a energia do comércio ao proporcionar uma brecha aos contratistas para entregar-se a suas transações escusas preferidas. Como mostrou a experiência, esse mal continuou a constituir uma das principais ameaças ao comércio[919]. A proximidade de Balaghat e Malabar favorecia a preservação do frescor do tabaco e sua disponibilidade a preço mais baixo. O perigo era que ao acostumar-se ao uso desse fumo mais barato, os habitantes das novas conquistas[920]pudessem facilmente retornar a seus antigos hábitos. Como os esforços para conter o comércio sub-reptício não davam resultados, a debilidade crônica da administração ia se tornando permanente. Não se pode ignorar o fato de que a incapacidade das autoridades de fornecer quantidades adequadas de tabaco baiano de qualidade causara a abertura

[917] HAG: *MR*, 191-B, fls. 1522, 1544-1545v, 1546; 198-E, fls. 894-898.

[918] HAG: *MR*, 202-D, fl. 384.

[919] Goa dependia de seus arredores para os fornecimentos de produtos essenciais, como o arroz, o que ajudava a ocultar esse comércio. As pessoas entravam e saíam das novas conquistas tanto de dia quanto à noite, levando cestas e caixas de tabaco. Não era possível verificar fisicamente todos os transeuntes. Por isso o contrabando continuou sem interrupção. HAG: *MR*, 159-C, fls. 707v-708v.

[920] As Novas Conquistas foram organizadas em dez províncias e incorporadas ao *Estado Português da Índia* entre 1763 e 1788. Eram as seguintes: Canacona, Ponda, Bicho1im, Sanquelirn ou Satari, Pemem, e cinco províncias de Zambaulim.

das portas às compras locais. A participação de contratistas em transações clandestinas reflete o fracasso do grandioso projeto. A Junta facilitava aos comerciantes sucumbir às tentações.

Não eram somente os comerciantes nativos quem desobedecia às regras. Portugueses e degredados não estavam muito atrás. Não perdiam oportunidade para dedicar-se ao comércio de tabaco de contrabando. Por volta de 1824, Antonio Joaquim de Matos Sequeira, capitão do regimento de artilharia, notabilizou-se pelo envolvimento nesse tipo de comércio e foi perdoado após apelação[921]. Antonio Mendes Cordeiro, condenado a 10 anos de degredo a serviço do *Estado*, não foi tão afortunado. Após cumprir 9 anos e 11 meses da sentença, foi considerado culpado de contrabando de tabaco em 1820, o que lhe valeu uma extensão da pena por mais três meses e 5 dias[922]. Manoel Afonço Morgado foi punido por transportar tabaco de contrabando a bordo de seu navio por volta do ano de 1776. Anant Sinai, comerciante de Goa, era seu agente local[923].

[921] HAG: *MR*, 202-A, fls. 254-255.
[922] HAG: *MR*, 198-C, fls. 40v-41.
[923] HAG: *OR*, 1518, fl. 322.

Tabela 7.8 – Estoque de tabaco baiano em folhas existente em Goa, 1787-1812

Ano	Tabaco fornecido no ano	Estoque Existente arb/arrt	Necessidade em Goa arb/arrt	Necessidade em Diu arb/arrt	Total encomendado arb/arrt
11787	1785, 86, 87	5475=09		368=00	4208=00
11788		5572=16	3840=00	368=00	4208=00
1789	1787, 88, 89	5000=12	3840=00	368=00	4208=00
1791	1789, 90, 91	6825=21	3840=00	368=00	4032=00
1792	1790, 91, 92	6881=18	3664=00	368=00	5629=29
1794	1792, 93	2167=12	5261=29		
1798	1797, 98	3962=18		368=00	5338=00
1799		6728=12	4970=00		
1800	1799,18	6636=16			5400=00
1801	1800, 01	6176=20			11000=00
1802	1799, 01	65=28	5760=00		10000=00
1803	1801, 03	6647=18			5760=00
1804	1801, 03, 04	6264=00			
1805	1803, 04, 05	6417=00			
1808		s/ forne-cimento			6720=00
1810	1810	3467=00			6720=00
1811	1810	2261=26			
1812	1812	9558=12			8000=00

Nota: Os espaços em branco significam que não há informações disponíveis.

Fonte: HAG: *MR,* 177-B, fls. 368v-369; 180-B, fl. 553, 181-A, fls. 67-68; 181-B, fl. 482; 191-B, fls. 1548-v-1549; 192-B, fl. 395.

Irregularidades nas remessas do produto da Bahia também obrigaram os funcionários em Goa a armazenar tabaco de carregamentos de anos anteriores a fim de ter à mão estoques suficientes para 18 meses[924]. Em 1802, havia apenas 65 arrobas nos armazéns. O estoque de 1810 duraria apenas seis meses. No ano seguinte o tabaco não bastaria para mais de dois meses. A estratégia de armazenagem efetivamente auxiliou a minorar os problemas do suprimento inadequado. No entanto, surgiram no processo outros efeitos colaterais: a estocagem do tabaco por um ou dois anos causava deterioração da qualidade devido à perda do frescor. A constante secagem para preservar o tabaco durante mais tempo resultava em diminuição do peso, o que prejudicava os lucros da administração. A tabela seguinte reflete a inadequação dos estoques apesar do recurso ao armazenamento por vários anos. Embora o tabaco de 1799 e de 1801 tivesse sido armazenado para o ano de 1802, havia apenas 65 arrobas e 28 arráteis nos armazéns. Em 1808, o suprimento não chegou. O tabaco disponível mal era suficiente para seis meses no ano de 1810. Em 1811, a situação não se modificou. O sistema de suprimento se ressentia da falta de interesse e energia.

Havia mais problemas em Goa além da escassez de tabaco baiano em folhas. Em 1777, havia 4.566,02 arrobas no armazém, mas somente 3.400 foram retiradas pelos contratistas. Da mesma forma, apesar do estoque adequado em 1807, os contratistas retiraram pouco menos de 6.594 arrobas para venda.

Apesar de todas as deficiências, o consumo de tabaco em Goa aumentou de 4.208 arrobas em 1780 para 6.720 em 1810. Isso indica resultados positivos produzidos pelo comércio e sem dúvida provou a credibilidade to tabaco baiano. Se os pontos fracos do intercâmbio tivessem sido superados, os resultados teriam sido importantes. Os dados demográficos mostram um aumento de 24% enquanto o consumo de tabaco cresceu 60%.

Depois que o Brasil se declarou independente, o tabaco em folhas continuou a chegar a Goa em pequenas quantidades. Em 1826, foram remetidos 31 fardos de tabaco baiano e 173 de fumo da Virginia. Em 1830, 1834 e 1835, o tabaco da Virginia foi enviado de Lisboa. Após 1843, pequenos carregamentos de tabaco em folhas foram comprados por comerciantes individuais. José Joaquim Costa Real adquiriu 38 arrobas e 25 arráteis em 1843. Em 1844 e 1845, José Ignacio Cardozo, Purshottam Sinai Kenkre e Vithal Kamat compraram alguns carregamentos.

[924] O estoque de tabaco baiano em folhas em Goa aparece na Tabela 7.8.

Tabela 7.9 – População de Goa, 1779-1819

Ano	Conquistas antigas	Conquistas novas	Total
1779	211.412	-	211.412
1785	188.026	-	188.026
1788	179.020	-	179.020
1791	108.665 (excl. Salcete)	-	108.665
1792	166.760	-	166.760
1793	176.390	-	176.390
1797	175.846	-	175.846
1798	144.006 (excl. Ilhas)	-	144.006
1813	115.252 (excl. Bardez)	78.183	123.441
1814	183.956	65.191 (excl. Bicholim)	249.147
1817	193.851	72.083	265.934
1819	189.836	68.170	258.006

Excl – Excluindo áreas especificadas.

Fonte: HG: *MR*, 164-E, fls. 1308, 1326-1332; 169-A, fls. 305-307; 170-B, fl. 483; 172-B fls. 509-512; 174-A, fls. 237-240; 177-A fls. 317-319; 178-A, fls. 351-353; 193-A, fls. 1363-1365; 195-D, fls. 385-396; 198-D, fls. 595-604; 197-B, fl. 654.

Damão, Diu e Macau

Damão e Diu também se inscreveram no âmbito do comércio de tabaco. As autoridades metropolitanas ditavam as medidas necessárias a serem tomadas por Goa a fim de transformar o tabaco em ramo importante do comércio naquelas colônias. Entre essas esteve a de confiar ao general de brigada Antonio de Noronha a tarefa de introduzir o tabaco baiano nas duas regiões[925]. A Junta da Fazenda resolveu organizar a venda do tabaco brasileiro nas mesmas linhas de Goa: o preço de venda da folha foi fixado

[925] HAG: *MR*, 168-D, fl. 1076v.

em 2 *xerafins* por arrátel e o do fumo de rolo em 3 xerafins[926]. Cerca de 368 arrobas foram despachadas anualmente de Goa para Diu.

No entanto, os relatos dessas zonas não eram encorajadores. Descobriu-se que em Damão vendeu-se apenas um terço dos 138 *khandis* que deveriam ser negociados em 1777 e que Marathas forneciam a maior parte do que a população consumia. Como as embarcações pequenas tinham acesso a Damão, o tabaco barato local inundava os mercados. Diu relatou também que os altos preços do tabaco baiano prejudicavam as vendas; o fumo local era vendido aos cristãos a 4 *tangas* por arrátel e aos demais a 5 *tangas.* Como isso significava menos da metade do preço do tabaco baiano, o produto local se vendia facilmente. Portanto, a redução do preço da nova mercadoria era considerada essencial a fim de popularizar o comércio[927].

Os mesmos problemas afetavam o comércio porque a escassez do suprimento em Goa tinha repercussão naqueles territórios. Deixava o consumidor à mercê dos fornecedores locais apesar de ordens estritas para que tabaco de nenhuma outra procedência fosse usado em Diu[928]. Em março de 1781, foram propostas certas medidas para a promoção do novo produto. Entre elas estava a substituição pelo "Estanco Público" do sistema em vigor desde 1777: supressão do contrabando oriundo de Canaes e do continente e controle da obrigação de uso do tabaco baiano. Além disso, os habitantes deveriam ser forçados a adotar o fumo brasileiro sem uso de pressão ou violência[929].

Os *mazanes* e outros habitantes de Diu fizeram uma representação em 1797 solicitando isenção da obrigação de uso do tabaco baiano. Alegavam opressão por parte dos titulares de contratos, que os pressionavam em busca de lucro. O sistema da "Renda" permaneceu até 1798; em março desse ano determinou-se sua substituição por uma contribuição mensal de uma *tanga* por parte de cada cristão e de uma *tanga* e meia no caso dos demais. Esperava-se que essa soma resultasse em uma receita de mais de 10.500 *xerafins,* além dos direitos de entrada e saída. Em 1817, o contrato para coleta desse imposto foi adquirido por Madongy Velgy por

[926] HAG: MR, 159-C, fl. 707; 161-D, fl. 2008; 168-B, fls. 535-536v; 168-B, fl. 541v; 168-D, fl. 1085; *RG*, 2273, fl. 364. "Se augmentará não so nella consideravelmente o commercio do tabaco do Brazil, sendo como he muito melhor que o da Virginia, e da Índia, se poderá também introduzir nos Portos dos Arabios". Essa afirmação deixa clara a ênfase na qualidade superior do tabaco baiano, que seria utilizada para popularizar seu uso. *MR*, 168-D, fl. 1076. Em 1776, o *Pataxo S. Miguel e Almas Santas* e, em 1807, a fragata *Timivel Portuguesa* transportaram tabaco a Damão e Diu. Em 1778, Macau recebeu remessa de Goa pelo *S. Jorge e S. Antonio*. HAG: *RG*, 2273, fls. 201-202; *MR*, 164-B, fl. 468; Provisões, 7921, fl. 30.

[927] HAG: *MR*, 159-C, fls. 696v- 697, 700, 701, 704, 705.

[928] HAG: *RG*, 2273, fl. 200.

[929] HAG: *MR*, 168-D, fls. 1085-1085v.

uma importância anual de 10.546=4=0 *xerafins*[930]. Em Damão, a mudança substituiu a antiga prática em 1797. O novo arranjo se mostrou vantajoso por haver resultado na triplicação da receita do *Estado* em comparação com o antigo preço do contrato, que era de 2.355=3=30 *xerafins*. Entre 1777 e 1803, Damão apresentou uma receita de 32.389=2=30 *xerafins*, enquanto Diu registrou 39.266=0=25 *xerafins* como produto da venda de tabaco em folhas durante 1776-1796[931]. Os esforços para introduzir o tabaco baiano em Damão e Diu prosseguiram sem cessar[932].

Macau proporcionou um bom mercado para o fumo brasileiro, que ali chegava via Goa. Antonio do Rozario foi nomeado administrador do tabaco naquela colônia[933].

Balanço geral

Em termos das expectativas teóricas, o comércio de tabaco baiano produziu um resultado de metas não alcançadas. O objetivo de 7.200 arrobas, ou 450 *khandis* de consumo anual permaneceu nada mais do que uma vã aspiração. Não obstante, eram perceptíveis alguns sinais claros de melhora do consumo que indicavam o êxito da empresa.

O projeto se iniciou com a modesta solicitação de um suprimento anual de 4.000 arrobas de tabaco em folhas oriundo da Bahia, apesar dos protestos oficiais de que eram insuficientes para uma população de 200.000 habitantes. Conforme afirmações oficiais, as necessidades anuais em Goa e Diu eram de 4.200 arrobas até 1789. Na altura de 1792, os pedidos passaram a 5.629 arrobas, pois a procura em Goa aumentara de 3.840 para 5.261 arrobas. Goa experimentou um aumento de 1.789 arrobas em 16 anos. Em 1810, atingiu 6.720 arrobas, ou 420 *khandis*[934], o que significa um aumento adicional de 960 arrobas. Portanto, entre 1775 e 1810, o consumo anual aumentara em 2.880 arrobas, o que indica uma taxa de crescimento de 75% em relação aos dados iniciais. Esse progresso do empreendimento era positivo e estimulante. Os rolos de tabaco não agradaram ao paladar dos fumantes de Goa. Em 1785, a venda de rolos não passou de cerca de 6 *khandis*[935].

[930] HAG: *Provisões*, 7922, fls. 69v-70.
[931] HAG: *MR*, 169-C, fl. 1005; *Fazenda*, lista 1, nº. 1708, fls. 1, 27.
[932] HAG: *RG*, 2278, fls. 686-689; *OR*, 1532, fl. 378.
[933] *DUP*, V, p. 141; HAG: *OR*, 1514, fl. 321.
[934] HAG: *MR*, 190-A, fls. 321-322.
[935] HAG: *MR*, 164-G, fl. 1742.

Mais além dos números do consumo, é possível perceber o fracasso no empenho em aumentar as vendas do tabaco baiano. Apesar da demanda crescente, o fluxo de fumo proveniente da Bahia era irregular e inadequado. A Junta baiana foi incompetente tanto em quantidade quanto em qualidade. Em 1810, Goa solicitou 6.720 arrobas, mas o *Ulisses* e o *S. Jozé Fenix* transportaram somente a metade do pedido: 3.745 arrobas foram remetidas a Goa. Dessa quantidade, 863 arrobas foram rejeitadas pelas autoridades encarregadas da inspeção oficial. Houve visível aumento quantitativo durante os anos de 1812 a 1814 e 1816, quando o suprimento médio anual foi de 12.244,5 arrobas. Após 1817, os fornecimentos declinaram novamente abaixo de 9.000 arrobas, exceto em 1822. Conforme demonstrado anteriormente, durante a maior parte do período de funcionamento da "Renda", o suprimento de tabaco baiano se mostrou deficitário. Os episódios de escassez fizeram com que os contratistas recorressem ao comércio local, que preferiam. Os contratistas também resistiram à regulamentação ao desprezar o tabaco baiano ou simplesmente evitando comprá-lo. Por outro lado, quando os suprimentos eram irregulares e inadequados, apressavam-se a exigir indenizações.

Os registros de tarifas alfandegárias em Bardez, Bicholim e Ponda revelam os direitos coletados sobre o tabaco em folhas de Balaghat em 1813. Cada *khandi* pagava 4 *xerafins* na alfândega de Bardez. Prenem, Bicholim, Ponda, Canacona e Cabo de Rama continuaram a comprar tabaco das regiões vizinhas[936]. Os direitos cobrados sobre essas importações em Ponda, Zambulim e Canacona montaram a 37.705 *xerafins* em 1813[937]. A venda desse tabaco estimulou o novo comércio, especialmente nas novas conquistas.

O contrabando de fumo (e de ouro) era constante também nos portos brasileiros. Os próprios navios da roda da Índia tinham de ser estritamente vigiados. Apesar da vigilância durante 24 horas, em 1801, 21 latas (250 arráteis) de tabaco contrabandeado foram encontradas a bordo do *Marialva* ancorado em Goa[938]. C. R. Boxer e Amaral Lapa mencionaram esse comércio furtivo em suas obras. Estrangeiros compravam clandestinamente grandes quantidades de tabaco em navios portugueses em Cantão, a preços baixos, para vender na Ásia[939], causando

[936] HAG: *MR*, 192-B, fls. 615-616.
[937] HAG: *MR*, 200-B, fl. 216.
[938] Já em 1695, esses receios eram abertamente debatidos. Rau, Virginia, *Os Manuscritos*, I, p. 304. Em 1727, noticiou-se em Batavia que um navio português estava vendendo rapé trazido do Rio, onde o barco aportara. HAG: *MR*, 93-B, fl.617; *Fazenda*, lista 1, nº. 1795, fls. 1-25.
[939] *DUP*, V, p. 137; Lapa, op.cit., p. 269; HAG: *OR*, 1518, fls. 298-299.

enorme prejuízo ao comércio real em Goa. Cerca de 85 navios estrangeiros, especialmente da Inglaterra e França, atracaram em portos brasileiros sob algum pretexto entre 1775 e 1805. Em 1803, funcionários baianos foram presos por entrar em conivência com um navio inglês envolvido em comércio clandestino. O contrabando de tabaco era um mal comum em Portugal, onde até mesmo os religiosos violavam sem escrúpulos as ordens reais. Apesar dessa experiência durante todo o século XVI, a luta contra essa enfermidade teve pouco êxito na Índia.

Mesmo com todas as dificuldades, o fumo baiano continuou a chegar a Goa em pequenas quantidades após a independência do Brasil. Os carregamentos eram de pouco volume e vinham de Lisboa. Alguns fardos de tabaco da Virginia também foram despachados de Lisboa, como aparece na Tabela 7.10.

Tabela 7.10 – Tabaco importado por Goa, 1825-1845

Ano	Navio	Quantidade Fardos	Total arbs/arrts	Observações
1825	Maia e Cardozo	268	5.703=8	
1826	Principe S. Pedro	31	683=24	Bahia
		173	2.539=24	Virginia
1827	Princeza Real		6278=5	Virginia
1829	Princeza Real	373		
1830	S. João Magnanimo	304	5.740=25	Virginia
1831	Maia e Cardozo	316		
1834	Princeza Real	149		Virginia
1835	Maia e Cardozo	368		Virginia
1838		207	4.358=27	
1843	Imperial Pedro		38=25	Importado por José Joaquim Costa Real
1844	Português Esperança		138=24½	Para José Ignacio Cardozo
	Brasileiro		5=21	Para Purushottam
1845	Português Esperança		212=19½	Sinai Kenkre
	Subtel			Para José Ignacio Cardozo
				Para Vittal Kamat e Purushottam Shetie, alias Sinai Kenkre

Fontes: AHU, *Baía*, 25121-25123, 25926, 27090-27093, 27115-27119, 28827 c.a.; HAG *MR*, 205-A, 206-B; *OR*, 2385, 2389, 2393.

Comerciantes nativos

Os comerciantes hindus nativos eram mercadores eficientes; graças a seus conhecimentos e experiência conseguiam obter os contratos para venda do tabaco baiano. Monopolizavam o comércio do fumo oriundo da América e colocavam sem dificuldade o produto no mercado. A experiência dos cem anos anteriores a 1775 no comércio de rapé demonstrou as profundas raízes do vício do fumo em Goa. Os contratistas se sentiam atraídos pela oferta da Junta que lhes permitia comprar tabaco a esse organismo a um preço de 217=2=3 *xerafins* por *khandi* e revendê-lo a 819=1=00 *xerafins*, o que equivalia a quase o quádruplo. A dedução do preço do contrato trienal ainda lhes deixava lucros substanciais. Durante os cinquenta anos de existência do novo projeto, apenas sete contratistas e suas agências controlavam a rede comercial, como vemos abaixo.

Contratistas	Período do contrato
Vittogi Sinai Nerlicar	1775
Govind Sinai Molio de Cumbarjua	1777-79
Ramachandra Naik & Co.	1780-82; 1783-85; 1786-88; 1789-91
Anta & Pandu Naik	1792-94; 1802-04; 1805-07
Mukund Sinai Molio de Cumbarjua	1795-97; 1798-1801
Rama Kamat	1808-10
Govind Sinai & Brothers	1811-13; 1814-16; 1817-19; 1820-22

Fontes: HAG, *MR*, 202-D, fl. 384; *Fazenda*, lista 1, nº. 1406, fls. 1-17; 1720, fls. 1-4; 1727, fls. 1-3; 1731, fls. 1-5, 1734, fls. 1-4; 1742, fls. 1-2; 1743, fls. 1-3; 1748, fls. 1-19; 1761, fl.1.

Ramachandra Naik & Co. compraram os contratos em quatro triênios sucessivos, de 1780 a 1791. Govind Sinai & Brothers conseguiram a última sequência de contratos antes que o Brasil se tornasse independente. A aquisição repetida de contratos indica a rentabilidade do comércio. O preço mais elevado do contrato também aponta essa tendência. Quando o preço de venda do tabaco era de dois *xerafins*, o preço oferecido para o

contrato foi de 150.000 *xerafins* anuais, como em 1780. Quando o preço de venda foi reduzido para 8 *tangas*, a "Renda" podia ser comprada por 167.600 *xerafins*, como foi o caso em 1809[940].

Embora seja difícil calcular os lucros obtidos pelos contratistas durante todo o período devido à inexistência de provas documentais e à natureza complexa do comércio praticado, é possível ter uma ideia parcial do assunto. Govind Sinai Molio conseguiu um lucro de 91.519=2=28 *xerafins* durante 1777-79, o que era bastante atraente. A redução dos lucros de Ramachandra Naik durante o triênio seguinte, até chegar a parcos 10.753 *xerafins*, resultou de sua incapacidade de vender 83 *khandis*, o que lhe causou prejuízos por conta do pagamento de tabaco não retirado, assim como uma redução proporcional de seus rendimentos por causa do fumo não vendido[941]. Esse lucro baixo não o impediu de candidatar-se com êxito ao contrato nos três períodos trienais sucessivos. Aprendendo pela experiência que a má qualidade das remessas de 1783, 1784 e 1785 resultava em redução de sua margem de lucro, o mesmo contratista conseguiu baixar o preço do contrato nos anos de 1786-88 da quantia anterior de 456.015 *xerafins* para 322.089 *xerafins.*

Em 1817, Govind Sinai e irmãos ganharam 294.840=0=00 *xerafins* com a venda de tabaco. Deduzidas as despesas, o lucro líquido foi de 28.720=0=00 *xerafins* naquele ano[942]. As flutuações no preço dos contratos precisam também ser entendidas à luz da lucratividade do comércio para os contratistas. As melhores ofertas na "Renda" foram feitas por Govind Sinai e irmãos, cujos lances foram continuamente vencedores de 1811 a 1822. As ofertas foram em média de 563.239 *xerafins* por contrato.

Diversas brechas existentes no novo comércio foram usadas pelos contratistas em proveito próprio. Rejeitavam rapidamente o tabaco baiano danificado e aproveitavam o atraso na chegada dos navios e a insuficiência dos suprimentos porque isso lhes permitia trazer tabaco dos portos do sul. Em 1812, rejeitaram 82 fardos; em 1813, 120 fardos deixaram de ser retirados; em 1814, 24 fardos foram recusados. Esses 226 fardos rejeitados totalizavam 2.279 arrobas. Às vezes os contratistas deixavam propositalmente de pôr à venda o tabaco baiano. Em 1795, dez arrobas de fumo ocultas em uma caixa foram encontradas em poder de Govind e Mucunda Sinai Molios, embora ambos tivessem declarado que não havia tabaco para venda[943]. A resistência ao uso de tabaco oriundo da América

[940] HAG: *MR*, 190-A, fls. 321-322.
[941] HAG: *MR*, 151, fl. 187; 164-G, fl. 1744.
[942] HAG: *MR*, 195-E, fl. 952.
[943] HAG: *MR*, 191-B, fls. 1550-1550v, 1552-1553v, 1554-1560v; 193B, fls. 1507-1509v; *RG*, 2278, fl. 5.

persistiu nas novas conquistas, especialmente em Ponda, Bicholim e Penem. Em 1813, Ponda tinha uma população de 34.334 habitantes, que aumentou para 36.903 em 1818. As novas conquistas predominantemente hindus, onde havia entre 72.000 e 78.000 residentes[944], usavam clandestinamente o tabaco local. A compra de tabaco mais barato por parte dos contratistas não apenas lhes inflava os ganhos, mas também representava resistência ao domínio estrangeiro e prejudicava sutilmente o plano econômico imperial.

Os lucros do comércio de tabaco baiano em folhas se filtravam a uma rede de subcontratistas e agentes que operavam nos degraus inferiores da estrutura. Venku Shetty Kalap, em Tiracol, Damu Sinai Kirtany e Laxman Pal em Ponda e no templo Santery em Queula, Guiri Naik, Hari Kamat e Giotom Pai em Canacona e Cabo de Rama, Naquea Parab Desai em Pernem e Anant e Pandu Naik em Cuncolim e Veroda desempenharam esse papel em anos diversos. Anant Naik era subcontratista na municipalidade de Bardez em 1823[945]. Chandra Sinai Dume de Cumbarjua, "rendeiro" de tabaco em folhas em Ponda, comprou 50 arrobas e 27 arráteis e ¼ do sul para revender em 1800[946]. Em 1806, Pandu Naik forneceu tabaco aos prisioneiros que trabalhavam na fábrica de pólvora na Velha Goa. Os contratistas não perdiam oportunidade para recorrer à extorsão e injustiça que obrigou muitas famílias de Assolna, Velim e Ambolim a abandonar suas aldeias. Fugiram para Sunda a outros reinos vizinhos[947]. O tabaco baiano enriqueceu muitos lares em Goa, mas a sociedade rural não compartilhou os benefícios. O preço, no entanto, foi pago pelos inocentes consumidores devido ao irresistível desejo de fumar.

[944] HAG: *MR*, 193-A, fls. 1363-1365; 195-D, fls. 385-396; 197-B, fl. 654; 198-D, fls. 595-604.
[945] HAG: *MR*, 195-E, fls. 646-659, 812-813, 831-855v; *Fazenda*, lista 1, nº. 1749, fls. 1-19.
[946] HAG; *Fazenda*, lista 1, nº. 1732, fls.1-3.
[947] HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1741, fls. I-4; *MR*, 190-B, fls. 456-457v.

Tabela 7.11 – Lucros dos contratistas, 1771-1782

Período e contratista	Preço do contrato incl. 1% 1	Preço pago pelo tabaco 2	Preço pago pelo tabaco não retirado 3	Outras despesas 4	Venda Total (1 a 4)	Rendimento da venda	Lucro obtido
1774 Vithoji Sinai Nerlicar	135.000=0=00	N. A	N. A.	40.761=3=38¾	175.761=3=38¾	195.854=1=02	20.092=2=23¼
1777-79 Govind Sinai Molio	387.249=0=45	141.514=0=38	10.043=3=39	36.000=0=00	574.807=0=02¾	666.326=2=30	91.519=2=28
1780-82 Ramachandra Naik	454.500=0=00	138.425=3=31	12.104.4.42	36.000=0=00	641.030=3=13	651.784=2=30	10.753=4=17

Fonte: HAG: *MR*, 151, fl. 181; 164-G, fl. 1744.

Objetivo central

O principal objetivo do projeto, isto é, o benefício do Estado, era o motor do comércio. A medida tática adotada por Portugal de aproveitar o comércio com base no vício proporcionou rendimentos substanciais e constantes à metrópole. Os contratos trienais deram aos cofres reais lucros abundantes. A concessão do direito de vender tabaco aos contratistas rendeu a imensa soma de 7.949.432 *xerafins.* As projeções oficiais foram quase exatas nesse ponto. O plano foi lançado com otimismo. O preço do contrato declinou na segunda fase apresentada na Tabela abaixo, caracterizada por uma queda anual de 36.540 *xerafins*. A fase seguinte foi frutífera, registrando um aumento geral de 84.133 *xerafins.*

As quantidades fornecidas durante o primeiro período ficaram aquém das 4.200 arrobas consideradas necessárias para o consumo anual em Goa. A Junta baiana não cumpriu a ordem de despachar 4.000 arrobas por ano. O suprimento de 1780 foi de qualidade inferior; um quarto do total foi considerado impróprio para venda. Também houve queixas fortes contra as remessas de 1783 e 1784. As quantidades cresceram constantemente dali em diante, tanto no que se refere ao fornecimento de tabaco e ao preço do contrato. Um exame mais detido mostra que 1795-1797 foram anos magros do ponto de vista das remessas do produto. Em 1808, não houve fornecimentos vindos da Bahia. As reduzidas remessas de 1810 e 1811, aliadas às reduzidas quantidades de tabaco rejeitado causaram momentos tensos para os funcionários da Junta de Goa, conforme mencionado acima. Essas facetas do comércio devem ser recordadas ao avaliar as quantidades de tabaco baiano enviadas à Índia.

Procurou-se fazer uma estimativa geral das importações de tabaco para Goa. A divisão em cinco períodos de tempo é tentativa. Somente os dados de importação disponíveis foram considerados para as médias da primeira coluna.

Período	Quantidade média de tabaco enviado por triênio arrobas/arráteis	Preço médio do contrato cobrado por triênio *(xerafins)*
1776-1785	3.569=8	414.583,5
1786-1794	5.738=16	378.043
1795-1804	6.052=5	462.176
1805-1813	8.377=0	523.079
1814-1822	8.704=8	562.418

Fonte: Baseado no Apêndice 7.2 para o fornecimento de tabaco e HAG: *MR*, 202-D, fl. 384 para os preços dos contratos.

Além do preço que pagavam pelo direito de vender tabaco baiano em folhas, os contratistas compravam da Administração do Tabaco uma quantidade estipulada do produto a um preço pré-fixado. O custo médio do fumo baiano no período 1776-1781 foi de 138 *xerafins* por *khandi* de 16 arrobas no caso da folha e 140 *xerafins* no do rolo. Esperava-se que os contratistas comprassem esse tabaco a 217=2=23 *xerafins* por *khandi* de folha e 151=0=12 *xerafins* por *khandi* de rolo. Isso dava ao Estado uma margem de lucro de 79=2=13 *xerafins* na venda de cada *khandi* de tabaco em folhas.

Segundo o regulamento de que os contratistas deveriam vender 240 *khandis* de tabaco por ano, o governo ganhava 19.074=2=00 *xerafins* do preço cobrado. Assim, a Junta ganhava uma média anual de 155.871=1=05 no preço do contrato e 19.074=2=00 no preço do tabaco vendido. Isso representava um rendimento bruto de 174.945=3=05 *xerafins* para os cofres reais a cada ano. Havia pequenas despesas para manutenção da Junta, pagamento de vencimentos a seus funcionários, salários dos trabalhadores, direitos cobrados no porto de Goa, etc. Embora o preço do tabaco baiano tivesse aumentado nos anos posteriores e os contratistas continuassem a pagar as antigas taxas à Junta, os lucros desta última permaneceram estáveis. Isso se tornou possível devido ao aumento do consumo anual, que passou de 240 a 350 khandis[948]. Dessa forma, os lucros da Junta ainda pareciam saudáveis. Em carta ao secretário de Estado, conde das Galveas, em 1810, o conde de Sarzedas classificou a "Renda do Tabaco" como

[948] HAG: *MR*, 200-B, fls. 219-220.

"O Patrimônio de Estado"[949]. A missiva expressava preocupação e um sentimento de orgulho: preocupação com o mau estado do comércio de tabaco, que precisava de maiores cuidados, pois por ser um dos principais produtos e comércio, merecia "melindrosa contemplação" que levasse ao progresso. O papel central do intercâmbio suscitava um sentimento de orgulho, considerando-o "patrimônio" do Estado.

A preponderância desse comércio fica evidente nos repetidos apelos que ecoavam em Lisboa. A ênfase era sobre a perda de receita causada pelos fornecimentos inadequados da Bahia e seu corolário: a evasão de recursos para compra do tabaco local. Em 1811, os funcionários lamentaram o gasto de 30.000 *pardaos* para aquisição de tabaco do sul[950]. Em 1825, funcionários de Goa se queixaram de que os rendimentos do tabaco em folhas declinaram incrivelmente devido à falta de suprimentos da Bahia[951]; a venda do fumo de Balaghat havia produzido uma parca soma de 60.327=4=27 *xerafins* em contraste com o produto baiano, que recolhera o triplo daquela importância[952]. Segundo avaliam os funcionários, o tabaco da Bahia havia rendido para a Junta aproximadamente 150.000 a 180.000 *xerafins* por ano. A importância relativa ao comércio direto que durou 47 anos (1776-1822) chega a 6.900.000 – 8.280 000 *xerafins*. É fácil entender por que motivo Lisboa estimulou a Junta a tomar todas as medidas possíveis para promover e aumentar esse importante ramo do comércio colonial[953].

O impacto desse intercâmbio para a saúde fiscal do *Estado* também transparece nos desesperados reajustes periódicos efetuados em Goa. Uma dessas medidas foi a reavaliação do tabaco rejeitado a fim de verificar se poderia servir para venda. Em 1714, dos 76 fardos rejeitados por danos, 124 arrobas e 22 arráteis foram selecionados para serem vendidos[954]. Ainda pior foi a tentativa de obrigar os consumidores a usar o tabaco rejeitado. Em 1795, quando o fumo baiano não estava disponível, foi solicitado a Mukund e Govind Sinai Molio vender tabaco *refugado* aos consumidores, ao preço de 1 *xerafim* por arrátel. Dessa quantia, 4 *tangas* seriam pagas à Fazenda Real e 1 *tanga* ficaria com o contratista. Não se tratava de um fato isolado: tornou-se prática normal. Em 4 de novembro de 1815, o preço desse tabaco foi elevado para 6½ *tangas* e os contratistas receberam autorização para reter 1½ *tanga*. Em 8 de novembro de 1817,

[949] HAG: *MR*, 191-A, fls. 61-61v, 66-67v, 70-71.
[950] HAG: *MR*, 191-A, fls. 61-61v.
[951] HAG: *MR*, 202-A, fls. 80-81.
[952] HAG: *MR*, 202-B, fls. 528-528v.
[953] HAG: *OR*, 1517, fls. 188 v-189v "... para promover e augmente deste importantissimo ramo do nosso comercio colonial".
[954] HAG: *MR*, 198-E, fls. 923-924. Em 1799, um comerciante baiano propôs o tratamento do tabaco *refugado*. AHU: *Baía*, nº. 20279 c.a.

houve novo aumento no preço do tabaco, que passou a 8 *tangas* por arrátel. Os "rendeiros" voltariam a receber a parca remuneração de 1 *tanga*[955]. A propalada intenção de fornecer fumo baiano de qualidade superior aos habitantes da colônia e a grande preocupação anteriormente expressa sobre a saúde deles pareciam ter sido esquecidas em meio ao entusiasmo pela maximização dos lucros a qualquer custo. A prática de incineração do tabaco de má qualidade não apenas foi ignorada como também a cada ano que passava passaram a ser cobrados preços mais altos pela venda do tabaco *refugado*.

A ansiedade visível na carta do marquês de Aguiar ao conde do Rio Pardo, datada de 5 de dezembro de 1816, exprimia a preocupação de Lisboa em despejar mais tabaco no *Estado*. Havia dois motivos para isso: primeiro, na esteira do debate sobre o embargo ao tráfico de escravos na conferência de Viena, em 1815, Portugal planejava exportar tabaco para Goa independentemente da qualidade, pois as exportações do fumo inferior para a África em troca de escravos iriam se ressentir drasticamente.

Segundo, Goa enfrentava receitas decrescentes. O temor e ansiedade sobre a queda nos algarismos da receita em Goa explicam as repetidas ordens de Lisboa para apressar o novo comércio. Os rendimentos desabaram na segunda década do século XIX, devido às perturbações causadas pelo Sistema Continental de Napoleão. Houve uma queda brusca de 219.959=1=47 *xerafins* entre 1805 e 1816. A carta ao vice-rei diz:

> Espera Sua Majestade que V. Ex. promova o adiantamente deste contracto, por todos os meios que o seu zelo e dexteridade lhe suggerirem, e sera certamente este hum dos maiores serviços que V. Ex. podera fazer durante o seu Governo nesse Estado[956].

Data	Vice-rei de Goa	Saldo de receita
2/11/1786	Francisco da Cunha e Menezes	48.173=3=53
21/5/1794	Francisco Antonio da Veiga Cabral	304.992=2=43
29/5/1805	Conde de Sarzedas	237.700=4=42
28/11/1816	Conde do Rio Pardo	17.741=2=45

Fonte: HAG: *MR*, 195-E, fl. 817.

[955] HAG: *MR*, 195-E, fl. 950.
[956] HAG: *MR*, 195-D, fls. 419-419v.

O novo comércio de tabaco manteve a saúde do *Estado* durante os tempos difíceis. Os rendimentos decrescentes da agricultura haviam se tornado causa de grande preocupação no início do século XIX[957]. A receita diminuía: em 1819, o saldo da Fazenda real foi de 56.964 *xerafins*, enquanto que os lucros somente dos contratistas de tabaco em folhas rendeu 83.478=12 *xerafins* ao governo[958]. Em 1818, um relato vindo de Goa afirmou que a receita do tabaco era a principal para atender às despesas do Estado[959]. Em carta ao Secretário de Estado, datada de 10 de janeiro de 1820[960], o conde do Rio Pardo realçou explicitamente o papel preponderante do comércio de tabaco em folhas, que ocorria à maior parte dos gastos do *Estado.*

À medida que o Brasil caminhava para a independência e a Inglaterra começava a dominar a economia desse país, o comércio Goa-Bahia continuava a declinar. Esse fenômeno ocorreu paralelamente à decadência do comércio do *Estado*, indicando claramente a correlação entre a economia do Brasil e a de Goa. O sentimento de impotência estava evidente na carta despachada de Goa em abril de 1821, reiterando o declínio do intercâmbio no *Estado* ao afirmar somente um navio havia chegado do Rio, que os estoques de tabaco em folhas haviam se reduzido e que o rapé não seria suficiente para mais do que um mês[961].

Para Portugal, essa atividade se tornara um novo ramo do comércio nacional. Em 1776 e 1777, Lisboa ordenou que 10.000 quintais de salitre da melhor qualidade fossem enviados ao reino à conta do rendimento do tabaco do ano anterior. Foi elaborada uma complexa estratégia para sobrepujar a forte competição pelo salitre entre os potentados europeus e locais[962]. A ordem foi reiterada em 1780 e em anos seguintes. Se não houvesse salitre disponível, deveriam ser comprados tecidos com a ajuda de pessoas competentes. Porcelanas e chá deveriam fazer parte da carga de regresso a Lisboa. O rendimento da venda de tabaco em Diu também seria investido em salitre. Sugeria-se entrar em contato com árabes para a compra de salitre[963].

É difícil detalhar a exportação de mercadorias à conta do tabaco em folhas. Como tanto esse produto quanto o rapé eram administrados pela mesma Junta, a receita de ambos eram investida regularmente em têxteis, salitre e pimenta, conforme descrito no capítulo anterior.

[957] HAG: *MR*, 190-A, fls. 243, 245-246v, 247.
[958] HAG: *MR*, 197-B, fl. 429.
[959] HAG: *MR*, 197-B, fl. 664.
[960] HAG: *MR*, 191-E, fl. 922.
[961] HAG: *MR*, 198-B, fl. 664.
[962] HAG: *MR*, 158-A, fls. 296-296v, 309-309v; 158-C, fls. 907-907v, 922; 159-C, fls. 682-683; 174-B, fl. 541; *OR*, 1517, fls. 141v, 150 v,15; 1518, fls. 262, 344-346, 368-371; 1574, fls. 269-71; *DUP*, V, p. 124.
[963] HAG: *MR*, 158-C, fls. 907-907v, 922, 918; *OR*, 1517, fls. 188v-189v.

O êxodo de moedas de metais preciosos em direção aos reinos vizinhos era uma grave preocupação do *Estado* antes de 1775, quando o tabaco local era pago em moedas de metais padrão. O uso do tabaco em folhas da Bahia reduziu consideravelmente esse problema. O esgotamento das riquezas se tornara um fardo para os naturais de Goa, que enriqueciam a metrópole ao entregar-se ao vício do tabaco.

O *Estado da India* também se beneficiava dos direitos alfandegários cobrados sobre o fumo no porto de Panjim. O valor de 5=4=10 *xerafins* eram recolhidos por khandi[964]ou 1 *tanga* e 49 réis por arroba. Cerca de 1.200 *xerafins* eram arrecadados a cada ano sobre a média da importação anual de 5.800 arrobas, ou 362,5 *khandis*, entre 1777 e 1825, a título de direitos aduaneiros.

A receita da Administração do Tabaco ajudou a mobilizar o comércio. A navegação, coluna mestra do império lusitano, retomou o vigor e recuperou-se em parte do estado de decadência em que se encontrava. O novo comércio representou um duplo estímulo para o transporte marítimo. Os navios da rota da Índia recebiam carga ao preço de 400 réis por arroba de tabaco, o que representava uma renda anual de 7.700 xerafins[965]. Além disso, devido ao aumento de volume da carga na viagem de regresso, os navios aproveitavam o incremento nos fretes.

Conforme já foi mencionado, a receita do tabaco formou a espinha dorsal da economia da Índia portuguesa. Uma parte desses rendimentos era utilizada para ocorrer a despesas do *Estado*, entre as quais o pagamento aos soldados e o apoio ao arsenal real. Em 1787, 59.000 *xerafins*, e, em 1800, 70.000 *xerafins* foram empregados com essa finalidade[966]. Por solicitação da Coroa, a renda da venda de tabaco era usada para obras públicas, como reconstrução da Casa da Alfândega e seu cais. Foi esse o caso do rendimento recebido pelas 8.000 arrobas do fornecimento de tabaco de 1779[967]. Entre 1825 e 1829, um total de 394.343 *xerafins* foi usado para construir uma fragata em Damão. A construção iniciou-se em 1824 sob a supervisão do Governador Julião da Silva Vieira[968].

Os lucros do tabaco serviram aos centros religiosos. Em 1781, o Secretário de Estado Martinho de Melo e Castro solicitou ao Governador Frederico Guilherme de Souza despender metade da renda do tabaco de um ano nos seminários de Rachol e Chorão[969]. As obras religiosas

[964] HAG: *MR*, 151, fl. 185.
[965] Ver no Apêndice 7.2 a informação sobre o frete obtido pelos navios da rota da Índia.
[966] HAG: *MR*, 161-D, fls. 2035-2037; 164-G, fls. 1740-1743; 169-B, fl. 619v; 180-A, fl. 279v.
[967] HAG: *MR*, 159-E, fl. 706v; *OR*, 1518, fls. 344-346, 368-371.
[968] HAG: *MR*, 200-A, fl. 106; 205-a, fl. 302.
[969] HAG: *OR*, 1516, doc, dat. 14/04/1781; 1517, fls. 202v-203v

caminhavam lado a lado com a filantropia social; 1% do preço cobrado pelos contratos era gasto com *obras pias* como hospitais, hospedarias para indigentes e coisas semelhantes[970]. Durante 1775-1825, uma soma aproximada de 80.300 *xerafins* foi empregada nessas obras.

Os funcionários consideravam o comércio de tabaco muito aquém das expectativas mais otimistas. A Junta resumiu a situação e expressou sua frustração em uma carta de 18 de janeiro de 1815, na qual atribuía a responsabilidade pelo comércio antieconômico de tabaco baiano e pelo florescente contrabando à má qualidade, preços elevados e fornecimentos irregulares vindos da Bahia[971]. Essas deficiências levaram à dependência dos portos do sul no comércio do tabaco, o que não apenas revelava a inconsistência das afirmações feitas aos consumidores, mas também solapava a energia do intercâmbio e prejudicava a receita.

Apesar desses sentimentos, o comércio de fumo em folhas mostrou ser um dos principais produtos comerciados. Aumentou a receita do *Estado*, revitalizou o comércio de longa distância e beneficiou também a classe comerciante de Goa. O comércio direto de tabaco foi uma medida liberal e de grande importância por parte da metrópole. Aliviou os grilhões legais de Lisboa sobre Goa e a Bahia. A simbiose do intercâmbio intraperiférico se tornou uma realidade incontrovertida.

Não é improvável que o comércio direto de tabaco com Goa tenha estimulado à tendência anti-imperial no Brasil. A plenitude da liberdade de intercâmbio foi complementada pela nova função do Rio como centro de gravidade do império. O preço do comércio direto de tabaco para Portugal terá sido a perda do Brasil? O prejuízo para Portugal foi simplesmente colossal.

[970] HAG: *MR*, 197-B, fl. 462.
[971] HAG: *MR*, 193-B, fls. 1507-1509v.

Capítulo 8

Conclusão

Este estudo é uma tentativa de tratamento de relações "intraperiféricas", tema relativamente pouco estudado. Seus contornos espaciais abarcam questões como o intercâmbio demográfico, o projeto de transplante de especiarias, o comércio de rapé e outros aspectos. Foi possível obter fatos e dados referentes a diversas áreas importantes.

A erudita exposição de José Jobson de Arruda sobre o período colonial tardio da história do Brasil é uma obra útil entre as existentes, além dos textos de Lapa. Ao fornecer detalhes estatísticos sobre o papel do Brasil no comércio do império com as demais colônias na parte final do século XVIII e início do XIX, Arruda deu relevo à preeminência do segundo império no mundo lusitano[972]. A fase colonial tardia da história do Brasil foi sem dúvida o período mais frutífero, mesmo no que se refere às relações intracoloniais. Espera-se que o exame do que ocorreu anteriormente e seus resultados, que constitui a matéria deste estudo, torne útil este exercício. Apesar de algumas lacunas nos detalhes estatísticos, esboça-se um panorama abrangente das relações intraperiféricas.

É necessário focalizar a estrutura teórica subjacente ao capitalismo e aos sistemas econômicos mundiais e localizar o império português e a diáspora intracolonial Goa-Bahia. Fernand Braudel classifica a "economia mundial" em um centro geográfico horizontal e uma periferia; a estrutura vertical é constituída por indivíduos, relações de mercado e mecanismos

[972] José Jobson de Andrade Arruda, *O Brasil no Commercio Colonial*, São Paulo, 1980; Carl Hanson, *Economy and Society in Baroque Portugal 1668-1703*, Londres, 1981.

de controle; e finalmente os tipos tradicionais, cronologicamente identificáveis por meio de ciclos de acontecimentos[973].

Immanuel Wallerstein faz uma diferença entre o núcleo e as áreas periféricas com base no poderio econômico dos Estados, característica da economia mundial capitalista na Europa entre 1400 e 1700. Podem-se distinguir os Estados do núcleo, as áreas semiperiféricas e as periféricas com base em estruturas de classe e mecanismos de controle da mão de obra. As diversas áreas passaram a depender umas das outras para cumprir seus papéis especializados. Wallerstein se concentra na corrida pela hegemonia entre os Estados europeus em busca do *status* central na economia capitalista mundial[974].

A economia capitalista europeia

O mundo colonial português cabe em duas matrizes. Uma engloba o mundo capitalista europeu, enquanto Portugal gozou de *status* central a partir da época da descoberta das rotas marítimas e até aproximadamente o fim do século XVI. O controle das regiões de especiarias da Ásia assegurou a hegemonia de Lisboa no mercado europeu desses produtos. As especiarias eram altamente lucrativas no comércio continental. Isso fez com que olhos de potências periféricas, como a Holanda, se dirigissem ao cobiçado comércio de especiarias. Verificou-se que o caminho mais direto para esse mercado eram as regiões em que eram cultivadas as especiarias. A consequência foi a luta pelo domínio dessas áreas. O realinhamento do *status* central e periférico dos Estados europeus acompanhou seu envolvimento na economia do continente. Isso explica a política de poder entre as potências dessa região que ocorreu no período medieval tardio e no início da fase moderna da história europeia.

O declínio do comércio de especiarias na altura dos vinte e cinco anos finais do século XVI representou um período de mudança e deslocamento no equilíbrio do império[975]. A perda do império de especiarias na Ásia em meados do século XVII abalou Portugal, relegando-o a um *status* quase central ou semiperiférico. O esforço pela sobrevivência na área central impeliu Portugal a planejar o ambicioso projeto de transplante de

[973] Fernand Braudel, *Capitalism and Civilisation, 15th to 18th Centuries*, 3 vols., London, 1981-1984.

[974] Immanuel Wallerstein, *The Modem World System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World Economy in the Sixteenth Century*, New York, 1974; *The Modem World System II: Mercantilism and the Consolidation of the European World Economy*, *1600-1750*, New York, 1989; *The Modem World System III; The Second Era of Greater Expansion of Capitalism and World Economy*, 1730-1750, Nova York, 1989.

[975] Sanjay Subrabmanyam, *Improvising Empire. Portuguese trade and Settlement in the Bay of Bengal, 1500-1700*, p. 156.

especiarias. K. N. Chaudhuri mostrou a relação entre a agricultura e o comércio de longa distância[976]. Portugal voltou-se para o Brasil, com sua vasta vantagem territorial e capacidade produtiva capazes de sustentar um comércio de grandes proporções. O Brasil, já conhecido pelo êxito na agricultura, especialmente o açúcar e as variedades selvagens de especiarias, tornou-se o campo de provas da experiência de transplante. Se o projeto tivesse sucesso, a hegemonia de Lisboa continuaria sem ser desafiada pelos holandeses, pois as especiarias brasileiras seriam mais baratas e levariam menos tempo para chegar ao mercado europeu. Enquanto isso, o açúcar sustentaria a economia portuguesa.

Portugal compreendia que o plano de transplante era um sonho distante. Acossado por diversas dificuldades práticas, seu êxito acabaria por tornar-se fugidio. Portanto, a metrópole se concentrou simultaneamente em outra área: a mineração. O ouro e os diamantes eram meios fáceis e rápidos para pagar as importações da mãe pátria, já afastada do centro do sistema europeu. O surto de prosperidade do ouro, seguido pela descoberta de diamantes, foi a dádiva do Brasil ao império na primeira metade do século XVIII. Portugal dava também atenção aos lucros do açúcar.

A tentativa portuguesa de abrir o mercado indiano ao tabaco brasileiro em 1675 foi outra das experiências levadas a cabo. O fumo, produto exótico, foi declarado monopólio real. Sua capacidade de criar vício ajudou Lisboa a dar novo rumo ao intercâmbio. O comércio do *Estado da India*, as portas da decadência, reviveu com esse novo produto da pauta, que sustentou o intercâmbio de longa distância baseado em Goa durante o século seguinte. Ajudou Portugal a aumentar as receitas extremamente necessárias para pagar as importações asiáticas. Pimenta, têxteis e salitre eram os principais produtos, junto com diversos outros como porcelana, chá e café. Portugal livrou-se da carga de ter de pagar essas importações com ouro. O vício dos narcóticos da Índia portuguesa foi explorado para o sustento da economia brasileira e o fortalecimento de Lisboa.

Os reajustes no interior do império tampouco foram descurados. Ao permanecer como potência comercial, a atenção de Lisboa voltou-se para a utilização dos mercados brasileiros para produtos asiáticos. Os produtos agrícolas e minerais brasileiros haviam gerado recursos que tornavam possível a compra têxteis indianos. Em outras palavras, o mercado do Brasil se expandiu na esteira do surto de prosperidade mineira e agrícola. A permissão de venda de mercadorias na Bahia mediante o pagamento de uma taxa de 10% no destino e o restante à alfândega de Lisboa, prática

[976] K. N. Chaudhary, *Trade and civilization in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, p. 27.

até então proibida, teve a intenção de promover o mercado de produtos indianos no Brasil. Essa medida revelou também a ansiedade de Lisboa em maximizar a coleta de recursos provenientes da venda de mercadorias pelos comerciantes privados da Bahia.

A autorização aos navios da rota da Índia para que escalassem na Bahia na viagem de regresso a Lisboa foi outra estratégia adotada em 1692. O objetivo era revigorar o tráfego marítimo Goa-Lisboa. O momento da adoção dessa medida reflete a intenção: a facilidade de escala havia sido negada quando era mais necessária. O motivo era o receio de que o florescente comércio de especiarias se tornasse menos lucrativo devido a demoras na Bahia. A perda do controle sobre as especiarias fez com os navios regressassem a Lisboa com a metade da capacidade de carga ociosa. Esperava-se que a Bahia suplementasse a carga e tornasse lucrativas as viagens Goa-Lisboa. A América portuguesa sustentou o império desde o século XVII até alcançar a independência. Foi o mais longo período de apoio de uma colônia a Lisboa.

A trajetória cíclica dos preços na Europa causou novos problemas para Portugal em meados do século XVIII. As especiarias haviam perdido o sabor no mercado europeu. Os preços do açúcar declinavam, a produção de ouro se reduzia e o comércio de contrabando crescia. O ouro brasileiro beneficiara a Inglaterra a ponto de promover a revolução industrial naquele país insular. A Inglaterra também se afastava do Atlântico rumo ao oceano Índico, onde seus interesses passaram do comércio a territórios. A Grã-Bretanha se encontrava firmemente estabelecida na zona central do continente.

Observaram-se mudanças substanciais na segunda metade do século XVIII. Pressionado pelo espírito da Era do Iluminismo, as novas teorias de liberalismo surgidas na Europa, as revoluções norte-americana e francesa, a fisionomia mutante do império britânico na Índia e finalmente o pensamento e experiência de seu próprio ministro liberal, o marquês de Pombal, Portugal despertou para a ação. As medidas empíricas seguintes tinham a ver com o interesse ainda vital para o império: o comércio. Em que implicava isso?

A primeira medida reconfirmou o papel do produto agrícola brasileiro, isto é, o tabaco, com sustento estratégico do império. Portugal liberalizou as convenções legais de gestão e modificou o mecanismo de controle sobre o comércio de fumo. Abdicou da centralidade de Lisboa a fim de permitir importações de tabaco diretamente da Bahia para a Índia e autorizou a introdução do produto em Goa sem a mediação de Lisboa. Reconheceu-se a importância do tabaco como mercadoria potencialmente

mais lucrativa. O papel de Lisboa no comércio restringiu-se à coleta do preço do contrato e de uma parcela fixa preço de venda cobrado pelos comerciantes locais. Os lucros serviam a uma multiplicidade de objetivos, que iam do pagamento de exportações de têxteis e salitre para Portugal ao custeio das despesas do Estado e a obras de caridade, proporcionando assim um alívio ao tesouro oficial.

A segunda medida visou à estrutura do comércio, reduzindo os direitos de exportação e transbordo nos portos de Goa, Bahia e Lisboa. Isso resultou da compreensão por parte da metrópole de que o comércio privado era o que proporcionava receitas à Coroa, enquanto o comércio oficial chegara a seu ponto mais baixo. O efeito cumulativo das duas medidas sucessivas foi um incremento visível no volume do comércio baseado em Goa em direção à Bahia, que atingiu o ápice por volta de 1796-1806. Como uma vela moribunda que brilha intensamente antes de extinguir-se, Portugal experimentou um breve período de revigoramento antes que o vento deixasse de estufar suas velas. O domínio inglês sobre a economia brasileira e em última análise a independência do Brasil fez com o que o sol entrasse em ocaso também no segundo império. Para Portugal, a glória do imperialismo foi um episódio do passado. O país já se tornara periférico no continente, como pudemos verificar nos capítulos precedentes.

A economia mundial lusitana

A segunda dimensão da estrutura centro-periferia se refere, em termos geográficos, ao mundo imperial português como unidade capitalista por si mesma, diferente de unidades semelhantes que existiam do século XVI ao XIX. Este estudo das relações intracoloniais também pode ser entendido por meio daquela perspectiva.

Considerando como unidade econômica o império português espalhado sobre quatro continentes, Portugal se situava no centro do sistema econômico, com as colônias em posições periféricas. A atribuição a D. Manuel, em 1501, do título de "Senhor das navegações, da conquista e do comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia", que indicava o poderio e ascendência da monarquia lusitana, foi apoiada por homens influentes, entre os quais João de Barros era figura importante. O poder do rei abarcava o controle sobre vastos domínios, exercido sobre os mares por meio do sistema de *cartaz* e sobre o comércio por meio de restrições e direitos monopolistas. Vemos a diluição gradual da autoridade da Coroa

à medida que a região de especiarias passava às mãos dos holandeses, os direitos de comércio eram compartilhados com funcionários por meio da concessão de franquias, os monopólios iam sendo abandonados, a *Carreira da India* mostrava sinais de atrofia e assim por diante. A avaliação da conquista, navegação e comércio do império português na Índia em meados do século XVII feita por C. R. Boxer explica a decadência dos poderes da Coroa em cada uma dessas esferas. Foi durante esse período que as relações intraperiféricas se fortaleceram.

Durante os anos iniciais da história do império, que abarcam o período de 1500 até cerca de 1580, Goa, capital do primeiro império, gozava de *status* semiperiférico, enquanto o restante das colônias permanecia na periferia. O período que vai do século XVII ao início do XIX constitui uma fase importante na história do Brasil colonial, quando este substituiu o primeiro império. Portugal explorou o potencial agrícola dessa colônia a fim de sustentar-se a si mesmo e a seu mundo colonial. O ouro e os produtos cultivados no Brasil representavam grande parcela do comércio e lucros de Portugal. Goa colonial estava subordinada aos planos portugueses de promover a Bahia. Com base em indícios obtidos, foi possível apresentar algumas proposições.

A base mercantil da empresa colonial portuguesa pode ser descrita em traços largos: recursos econômicos e humanos, navegação e comércio. A avaliação de cada um desses componentes vitais daquilo que em última análise constitui a infraestrutura imperial abarcando cerca de dois séculos e um quarto, indica o declínio progressivo da Índia portuguesa, ao mesmo tempo em que o Brasil ganhava importância. Nesse contexto estão encerradas as relações intraperiféricas Goa-Bahia. Os pratos da balança imperial se deslocaram em favor do Brasil.

É preciso atentar para o fato de que essa mudança de foco foi causada em menor grau pelas manipulações de Portugal e em grande parte foi consequência da conjuntura global.

O papel manipulador da Coroa continha o desejo de despojar-se da responsabilidade pelo comércio na rota do Cabo. Acossado pela crise financeira e de mão de obra, além dos lucros decrescentes do comércio, não era possível suportar indefinidamente a carga da gerência de três continentes. A Coroa autorizou o comércio privado de pimenta e outras especiarias, que antes eram monopólio real. Essa medida levou ao abandono de algumas partes do comércio e do império a fim de fortalecer as demais. O declínio dos lucros comerciais na Ásia trouxe à tona a concorrência do Brasil, com vantagens reais sobre aquela região. Seu imenso potencial agrícola já apresentara resultados. Os fatores positivos

que favoreciam a preferência por essa colônia eram o lucrativo ciclo do açúcar, a proximidade da metrópole e do mercado europeu e a ausência de governo estabelecido, aliados às riquezas minerais. Fatores geográficos, políticos, culturais e de outras ordens ajudaram o Brasil a manifestar seu potencial a fim de aproximar-se do centro do império.

Por outro lado, Portugal era vítima do conflito global pelo controle do comércio asiático. À medida que os compradores europeus de especiarias entravam nas regiões produtoras, Lisboa se via na defensiva, enfrentando por um lado o ataque de rivais holandeses e ingleses e por outro os ataques subsequentes dos estados indianos emergentes. Portugal buscou compensar a perda do controle sobre os territórios orientais produtores de especiarias procurando o apoio econômico do Brasil.

A fragilidade do império asiático português era inerente à própria estrutura imperial: o império marítimo possuía pouco apoio territorial e as possessões eram espalhadas por longas distâncias, e, portanto, vulneráveis a ataques. A metrópole era um agente redistribuidor e não um produtor de mercadorias. Todos esses fatores significavam perigo iminente em épocas de crise. Por isso, as incursões constantes de parte dos rivais causaram o ocaso da glória do império oriental português na altura de meados do século XVII.

Felizmente para Portugal, a perda de uma parte do império foi contrabalançada por ganhos alhures. Portugal emergiu como vencedor no Brasil, graças à bravura defensiva dos brasileiros. Assim, enquanto se perdia o lucrativo comércio oriental de especiarias, salvava-se o valioso intercâmbio de açúcar. Portugal ainda podia aspirar à recuperação de sua posição no mercado europeu.

O projeto de transplante de especiarias foi uma manifestação dessa esperança, combinado com a exploração do potencial brasileiro de produtos agrícolas. Deve-se recordar que até a metade do século XVII as especiarias orientais eram protegidas pela proibição de cultivo no Brasil, embora espécies de qualidade inferior crescessem naturalmente em seu território. Quando as possessões produtoras de especiarias foram arrebatadas pelos holandeses, Portugal foi impelido a encontrar substituto no Brasil.

As condições geoclimáticas idênticas do Brasil e da Índia, aliadas à proximidade do primeiro à Europa e à disponibilidade de mão de obra escrava favoreciam esse plano. O novo papel do Brasil lhe valeu um lugar próximo ao *status* semiperiférico, enquanto Goa era relegada à margem. O primeiro império teve de contentar-se com o papel auxiliar de coletar secretamente no Ceilão as melhores espécies de canela e em Malabar as de

pimenta, além dos detalhes técnicos do respectivo cultivo para que tudo fosse despachado para a Bahia. O planejamento dos mínimos pormenores do projeto reflete a seriedade do desejo de vê-lo implementado.

Não apenas as especiarias despertavam a atenção das autoridades de Lisboa. Havia planos de dotar o Brasil de outras plantas asiáticas de valor comercial – teca, cânhamo, ópio – para mencionar apenas algumas. A proposta colonial de tecelões no Pará e tentativas de cultivo de coqueiros no Brasil eram esquemas nos quais Goa era chamada a desempenhar papel de coadjuvante. As propostas pressagiavam a primazia do Brasil e o *status* secundário de Goa no mundo imperial português.

Se o projeto de cultivo de especiarias não teve os resultados esperados, foi em parte porque a Coroa se distraiu na busca de ouro. A mineração havia ganhado importância no processo de sustentar a economia americana a fim de sustentar o império. A busca frenética de ouro deu resultado no Brasil em um momento oportuno, quando os preços do tabaco e do açúcar declinavam. Diante dos lucros rápidos e abundantes oriundos do ouro, o plano laborioso e incerto das especiarias atrasou-se. Os dados que aparecem abaixo mostram a produção anual média de ouro no Brasil. O metal acrescentou brilho à posição do segundo império como epicentro do mundo colonial português. O opaco *status* periférico da Índia portuguesa era inevitável.

Portugal utilizou a hegemonia econômica do Brasil para conservar a *Carreira da India*. A utilidade da Bahia como escala "conveniente e necessária" para os navios da rota da Índia foi a causa do primeiro grito de alegria de D. Manuel ao anunciar oficialmente a descoberta do Brasil. No entanto, a Coroa proibiu a escala na Bahia ou em qualquer outro lugar da costa brasileira temendo que isso atrasasse os navios carregados de especiarias e prejudicasse o comércio. Durante todo o século XVI, quando os navios da rota da Índia estavam expostos a perigos no mar e marinheiros e soldados eram dizimados por doenças e fatalidades, a escala foi obstinadamente proibida. Naquela altura o comércio de especiarias era a principal preocupação do império. A perda do comércio de especiarias levou ao declínio da rentabilidade da *Carreira* em termos do mercado europeu. O papel emergente do Brasil foi utilizado para fornecer apoio à *Carreira da India*. Afirmou-se então que aqueles navios poderiam na verdade beneficiar-se com a escala.

Tabela 8.1 – Produção média anual de ouro no Brasil, 1700-1800

Ano	Produção média anual de ouro
1700-1724	3.996 quilogramas
1725-1749	12.119,2 quilogramas
1750-1774	11.482,6 quilogramas
1775-1800	5.644,4 quilogramas

Fonte: *CHLA*, p. 594.

A capacidade da Bahia para receber maior número de navios simultaneamente e atender a suas necessidades foi aumentada. Esperava-se que os reparos e o reaprovisionamento na Bahia ampliassem a vida útil dos barcos e ajudasse no estabelecimento dos marinheiros e oficiais doentes. A carga suplementar na rota Bahia-Lisboa aumentaria as receitas à conta de fretes e tornaria econômica a viagem dos navios da Índia parcialmente carregados. Esse e outros benefícios auxiliaram o fortalecimento da *Carreira*. Os navios da rota da Índia tiveram melhor desempenho no século XVIII em comparação com o anterior. O braço protetor do porto da Bahia teve grande importância no revigoramento da navegação baseada em Goa.

A construção naval, sustentáculo do império marítimo português, foi também incentivada com a incorporação na *Carreira da India* de navios construídos na Bahia. Em comparação com os numerosos barcos que serviam na rota Lisboa-Goa, a contribuição baiana parece reduzida. No entanto, a qualidade dos navios ali construídos e usados na arriscada rota do Cabo compensava o pequeno número.

A escala na Bahia ganhou importância após a permissão oficial da venda de mercadorias francas no Brasil, concedida em 1672. Essa medida deflagrou uma florescente atividade de venda de mercadorias indianas na Bahia. Após a descoberta do ouro em 1695, a quantidade de navios da rota da Índia que escalavam na Bahia mais do que dobrou. A vasta extensão da Baía de Todos os Santos proporcionava abrigo adequado tanto aos ambiciosos oficiais quanto aos marinheiros para que se dedicassem ao comércio favorito clandestino, ou invisível. Embora o cálculo do volume desse comércio fique prejudicado pelas fontes inadequadas, alguns exemplos de transações desonestas que vieram à luz proporcionam a

chave para a extensão dos negócios escusos executados com sucesso. Sem dúvida esse comércio furtivo prejudicava o comércio oficial. No entanto, sua florescente persistência, apesar das repetidas proibições oficiais, indica a fragilidade do controle metropolitano sobre o crescente intercâmbio invisível entre Goa e a Bahia.

Enquanto isso, o mutilado império oriental ia sendo reforçado por recursos humanos provenientes do Brasil. Na época em que Goa era uma possessão preciosa, no século XVI, homens com experiência militar e administrativa na Índia eram mandados para o Brasil. Quando a Bahia passou a ocupar a cobiçada posição que anteriormente Goa ostentava, tornou-se o destino preferido dos emigrantes portugueses. Goa já não exercia atração sobre os homens. As oportunidades para obter fortuna pessoal eram muito menores na Índia em comparação com o apelo do ouro (depois de 1695), dos diamantes (depois de 1729), do crescente comércio do açúcar e tabaco e, mais importante, do comércio de contrabando que grassava no Brasil.

A preservação da Índia portuguesa era confiada a presos, elementos antissociais, vagabundos e recrutas novos, muitos dos quais seguiam acorrentados Depois de 1700 o Brasil também desempenhou o papel de fornecedor de homens, inicialmente para enfrentar crises imediatas como a recaptura de Mombaça e posteriormente para defendes e fortalecer o império na Índia. Voluntários e degredados brasileiros ocuparam posições na Índia portuguesa. A preferência demonstrada para com exilados luso-brasileiros aliada à indiferença em relação a nativos de Goa entre os militares revela o *status* superior atribuído aos súditos brasileiros e a discriminação contra os goenses. A situação geoeconômica do Brasil havia trazido diversos benefícios para essa colônia, aos quais Goa não podia aspirar. Evidentemente, a preferência pela Bahia para fornecer assistência militar a Goa, e não o oposto, fala por si mesma.

Um *modus operandi* semelhante transparece na execução do objetivo declarado da Coroa no império: o zelo missionário. Durante o período abarcado por este estudo, muitos missionários luso-brasileiros vieram a Goa e deixaram profunda impressão na sociedade goense. A Coroa portuguesa participou conscientemente dos ardentes esforços da Igreja Católica para combater o movimento da reforma e conquistar almas. Os missionários brasileiros trabalhavam com fervor e em perfeita harmonia com seus correspondentes lusitanos para a conversão dos nativos. Confiando na crença prevalecente de que as conversões significavam guiar os nativos "das trevas para a luz", transformavam-se em instrumentos da Coroa portuguesa para a realização dos projetos imperiais. Também nesse particular Goa desempenhava um papel passivo. Os missionários

brasileiros não se importavam com as profundas cicatrizes que deixavam nas mentes das pessoas atingidas. Nisso, agiam como parceiros e não como súditos do império. Mais uma vez, essa situação indica o elevado *status* de que gozava o segundo império no seio do mundo colonial em comparação com Goa.

Finalmente, Goa foi chamada a fornecer o mercado para o fumo baiano. A crise econômica enfrentada pelo açúcar e o tabaco brasileiros na Europa obrigou Portugal a expandir a economia agrícola da colônia mediante a abertura do mercado indiano para o tabaco da Bahia. Como o açúcar brasileiro não tinha colocação na Índia, a única opção da metrópole era o tabaco. No *Estado*, os consumidores viciados no fumo socorreram Portugal e ajudaram a realização do objetivo secundário de conferir energia ao comércio baseado em Goa, mediante o pagamento das exportações à conta do rapé. Segundo os números oficiais do preço dos contratos, a receita média anual gerada no Estado entre 1678 e 1820 foi de 163.792,2 *xerafins*.

Forçada pelas circunstâncias, a metrópole introduziu a importação direta de tabaco baiano em Goa. Pressões externas e a necessidade iminente de reforçar a economia brasileira impeliram Lisboa a retirar-se da rede comercial de tabaco, deixando a Bahia e Goa livres para dedicar-se ao intercâmbio direto. O comércio intraperiférico sem intermediação era novidade na história colonial lusitana. A fim de proteger a economia brasileira a metrópole utilizou o já conhecido mercado de tabaco no *Estado da India*, contentando-se em colher os lucros.

A primazia brasileira no império também se devia a que a maior parte do que Portugal importava vinha do Brasil, como indicam as estatísticas de exportação. Os números fornecidos por José Jobson de Andrade Arruda mostram que a média anual das exportações brasileiras para Portugal atingiu a enorme cifra de 83,7% entre 1796 e 1807, comparados com 14,3% de exportações da Ásia[977]. A participação brasileira nas receitas portuguesas era avassaladora. O Apêndice 8.1 indica que os produtos brasileiros reexportados por Portugal montaram em 14.538.325,439 réis, enquanto a contribuição asiática se situou em 443.448,820 réis. O papel predominante do Brasil nas receitas do império era um fato incontestável. Era natural que Portugal se empenhasse em atender aos interesses do Brasil ao reorganizar sua estratégia. Os benefícios obtidos por Goa com o comércio direto de tabaco e com os estímulos a sua navegação e intercâmbio eram de importância secundária na visão imperial. O Brasil continuou a ser o ponto focal.

[977] Arruda, op.cit., pp. 174-176.

As reverberações políticas

As consequências políticas da interação intraperiférica refletem o declínio gradual da teoria anterior centrada em Lisboa. As colônias conseguiram pressionar Portugal para que aceitasse práticas já em voga, independentemente da posição anteriormente adotada por Lisboa sobre essas questões. Da mesma forma, encontraram espaço para manobras manipulativas quando Lisboa adotava estratégias de sua conveniência. Um exemplo disso é o privilégio de transportar mercadoria franca, cuja intenção era proteger a carga oficial. Ao contrário das expectativas, as mercadorias francas eram embarcadas antes mesmo que a carga pertencente à Coroa fosse levada para bordo. Práticas de manipulação, como a venda a comerciantes privados de espaço particular pelos oficiais em suas cabines se tornaram comuns. Os navios da rota da Índia escalavam na Bahia na viagem de regresso sob um pretexto ou outro e vendiam clandestinamente a carga. O comércio invisível florescia enquanto o oficial definhava. Proibições eram facilmente desrespeitadas e a autoridade da Coroa recebia pouca atenção. Quando Lisboa autorizou a venda de mercadoria franca na Bahia, nada mais fez do que legitimar uma prática ilegal que já prevalecia há muito. A impotência da Coroa nesse particular era evidente.

A autorização de escala dos navios da *Carreira* na viagem de volta a Lisboa às vésperas da descoberta de ouro no Brasil e a permissão da venda de mercadorias na Bahia mediante pagamento do dízimo eram práticas que refletiam a extensão da erosão da autoridade da Coroa nas colônias. Essas medidas produziram resultados diversos dos esperados. Os comerciantes privados das colônias auferiam lucros à custa da Coroa. A revogação da permissão da escala não resolveu a situação.

A introdução do comércio direto entre a Bahia e Goa em 1775, seguida pela liberalização dos impostos devidos em Goa, no Brasil e em Lisboa, piorou a situação para a Coroa. Os comerciantes de Goa aproveitaram o ensejo e tomaram conta dos contratos de tabaco. Como agentes ou fornecedores de mercadoria para o pouco comércio oficial sobrevivente, asseguraram o aumento constante de seus lucros. As repetidas expressões de frustração por parte das autoridades a respeito da dependência em relação aos comerciantes nativos não foram capazes de alterar o resultado final. No processo, o comércio privado e invisível reduziu o oficial ao mínimo. A Coroa se contentou com a coleta de direitos, deixando de lado o envolvimento ativo no comércio marítimo.

Impacto no *Estado da India*

É evidente que Goa sentiu o impacto do intercâmbio intraperiférico com o Brasil. A manifestação mais antiga e mais duradoura foi a relação humana. A posição econômica da metrópole e sua inclinação natural a utilizar peritos asiáticos a fim de proporcionar benefícios ao segundo império levaram a projetos que tinham a ver com as relações humanas. Cardadores, tecelões, cultivadores de especiarias, trabalhadores em salitre e destiladores de *arrack* foram chamados a assistir o Brasil nos setores identificados por Portugal para a expansão dos mercados brasileiros.

Em troca, missionários, voluntários, colonos forçados (degredados), marinheiros e soldados seguiram para a Índia. Como promotores da causa espiritual e temporal do império atuaram como parceiros do império, privilégio não conferido aos habitantes do *Estado*, cujos nativos não eram considerados à altura para juntar-se às fileiras "superiores" de jesuítas e oficiais militares. Os missionários brasileiros não apenas participaram ativamente do trabalho de catequese no oriente, mas também defenderam veementemente seus atos e os de seus compatriotas em cartas e relatos. Os militares ajudaram a defender o que restava para ser defendido no oriente. Em ambos os campos os nativos de Goa ficaram com a sensação de inferioridade e marginalização.

Não obstante, os brasileiros prestaram serviços úteis na disseminação de ideias e no treinamento intelectual e educativo da juventude. Frei Francisco de Souza deu grande contribuição na difusão de informação político-geográfica e mesmo em práticas sociorreligiosas, assim como sobre as tradições orais prevalecentes na Índia. Fornecendo um relato claro sobre as crenças do povo de Margão (onde passou muitos anos), ele narra de que forma a veneração da divindade chamada Damodar (que continua até hoje) obteve popularidade. Os detalhes pormenorizados da comemoração de *Gokul Ashtami* no quarto dia seguinte à lua cheia no mês de agosto, com jejuns e oferendas de cocos e figos, porém sem sacrifícios de sangue, constituem interessante leitura. Ele explica as várias interpretações da origem do nome Margão: de *Marû gaum*, que significa aldeia dos demônios; *mal gaum*, ou primeira aldeia; *mazu gaum*, que dá ideia do centro entre doze ou treze aldeias. Salcete, assinala o frade, é um conglomerado de sessenta e seis aldeias. O estabelecimento da igreja do Espírito Santo em Margão, a comemoração da festa de S. João Batista, a descrição de todas as aldeias de Salcete e da ilha de Goa, a formação e funcionamento das *Communidades*, o significado de termos locais como *vangors*, *os gauncars*, *Bardezcars* e *Sundascars*, o sistema de castas,

a superioridade dos brâmanes, o *status* dos *Corumbis* (*Kunbis*), práticas supersticiosas, rituais em voga na época dos casamentos – são estes alguns dos inúmeros aspectos relativos a Goa que atraíram a atenção desse jesuíta brasileiro. Sua narrativa contém também aspectos geopolíticos e socioculturais da vida em outras partes da Índia[978].

Alguns missionários aprenderam os vernáculos e se aproximaram dos indivíduos com os quais trabalhavam. Disseminaram informações sobre a cultura local em sua própria pátria nativa que devem ter sido úteis para aos comerciantes desejosos de estabelecer parceria com os correspondentes indígenas indianos. Encontrando um ambiente geoclimático e linguístico favorável, estabeleceram sua cultura no solo goense. As festividades religiosas comuns, como as de S. João, a música popular, o amor pelo futebol, o intercâmbio de artes culinárias – são essas algumas das áreas em que o impacto da cultura luso-brasileira se fez sentir em Goa. O estudo do valor medicinal das plantas do Brasil e sua introdução na Índia portuguesa foi outro serviço relevante prestado pelos missionários, especialmente os jesuítas[979]. Serviram como carreadores da cultura.

A introdução da flora brasileira no *Estado da India* levou à biodiversidade. A presença brasileira é sentida na Índia como um todo por meio do uso da borracha de origem amazônica[980]. A borracha é uma das principais fontes de receita do estado de Kerala, assim como o caju brasileiro no caso de Goa. O caju está naturalizado em Goa. O estado aufere receitas significativas na exportação da castanha; o *fenny*, ou *arrack* destilado do fruto do caju é conhecido por seu valor medicinal. Transformou-se em fonte de receita regular para o Estado[981]. Aparentemente os brasileiros também saborearam o *arrack* de Goa durante a era colonial. Em 1757, quando o navio *S. Francisco Xavier e Todo o Bem* aportou na Bahia e foi incapaz de seguir viagem, o *arrack* e os vinhos que transportava estiveram entre os artigos que permaneceram no porto[982]. Variedades de outras frutas, legumes e plantas medicinais trazidas do Brasil colonial enriqueceram a dieta do povo e melhoraram a qualidade de vida. Da mesma forma, plantas orientais enviadas à América via Goa produziram resultados maravilhosos naquelas terras. Café, especiarias, mangas, teca, cânhamo e outras plantas ampliaram grandemente a base

978 *Oriente Conquistado*, Porto, 1978, pp. 68-70, 144, 146, 819-821, 823, 940.
979 Sobre o papel dos jesuítas nos serviços de saúde, Serafim Leite, "*Serviços de Saúde da Companhia de Jesus 1549-1760*", *Broteria*, vol. LIV, pp. 387-43-03.
980 Gilberto Freyre, *Portuguese Integration in the Tropics*, Lisboa, 1961, p. 51.
981 Sobre a *renda* do *arrack* durante 1746-1750, BNL, *Fundo Geral*, cod. 466, fls. 13v-14v, 16v, 18v, 20v, 41v, 43v, 46, 92-92v.
982 AHU: *Baía*, cx. 138, doc. 90, dat. 26/4/1757.

agroeconômica brasileira. Esses são alguns dos resultados substantivos da interação Goa-Bahia.

O comércio era outra parte da ponte que unia Goa e a Bahia. Uma parcela importante da renda obtida com o tabaco era investida anualmente na exportação de têxteis, pimenta, salitre, búzios, porcelana e diamantes, cujas estatísticas aparecem no texto. Autores contemporâneos e modernos afirmam que o comércio marítimo baseado em Goa declinou durante 1675-1775. Os fatos e as estatísticas sobre o comércio de rapé mostram que o intercâmbio marítimo estava longe da extinção. O tabaco baiano foi o que deu vigor à *Carreira da India* durante os anos mais difíceis da vida desta última. O elo comercial oficial Goa-Lisboa permaneceu ativo graças ao vício da Índia portuguesa pela nicotina e ao potencial da Bahia para a produção da melhor variedade de fumo. A permissão dada aos navios da rota da Índia para vender carga na Bahia na viagem de regresso depois de 1734 mediante o pagamento de direitos de 10%, sendo o restante pago em Lisboa, abriu caminho para o comércio privado entre as duas colônias. Além da licença para vender mercadoria franca e bens *agasalhados*, a venda da carga dos navios da rota da Índia na Bahia se transformou em lucrativo negócio.

O comércio direto de tabaco baiano significou a culminação do elo comercial entre as duas colônias, que havia começado no século XVII. É significativo assinalar que a indústria do fumo foi o sustentáculo da economia baiana. O professor Dauril Alden estimou o número de plantações de tabaco em mais de mil e quinhentas. Segundo Roberto Simonsen, o total das exportações de fumo durante o período colonial foi avaliado em cerca de 12 milhões de libras. Apesar da falta de uniformidade nos dados estatísticos, a exportação anual média para Portugal nos anos de 1754 a 1766 foi de aproximadamente 154.112 arrobas. Goa proporcionou por muito tempo um mercado para o produto superior dessa indústria numa época em que a procura na Europa diminuía.

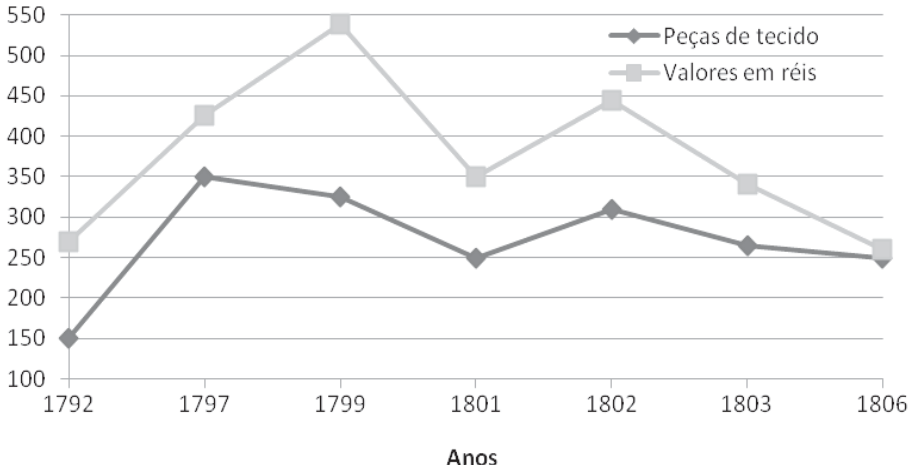
Roberto Simonsen observa o papel-chave desempenhado pelo Brasil na expansão da economia colonial até aproximadamente 1806. Joel Serrão e A. H. Oliveira Marques também consideram o período 1776-1806 como o do auge da participação brasileira no comércio do império[983]. Provas documentais indicam que esse período foi o principal no elo comercial Goa-Bahia, como aparece no Apêndice 5.2. A liberalização dos direitos sobre exportações de têxteis a partir de portos asiáticos atraiu comerciantes privados ao intercâmbio com o Brasil e Lisboa. Além disso,

[983] Joel Serrão e A. H. Oliveira Marques, *Nova História da Expansão Portuguesa: o Império Luso-Brasileiro*, *1750-1822*, vol. VIII, pp. 173-180.

a neutralidade de Portugal nas guerras europeias facilitou a revitalização do comércio do país. Essa tendência prosseguiu por meio dos decretos de Berlim e de Milão e das Ordens de Conselho durante os anos em que a Inglaterra e a França guerrearam entre si. A invasão de Portugal por Napoleão foi o que afetou adversamente o império brasileiro, obrigando Lisboa a apoiar-se na Inglaterra para obter assistência militar. O impacto dessa dependência também teve consequências negativas nas relações comerciais Goa-Bahia. O processo de declínio do intercâmbio com o Brasil também se acentuou com a abertura dos portos brasileiros ao comércio com a Inglaterra, em 1808. Consequentemente, o comércio português no Brasil também se reduziu. Reviveu após a queda de Napoleão, porém apenas de forma marginal e temporária, porque o controle inglês sobre a economia brasileira teve efeito de estrangulamento sobre o comércio do império como um todo.

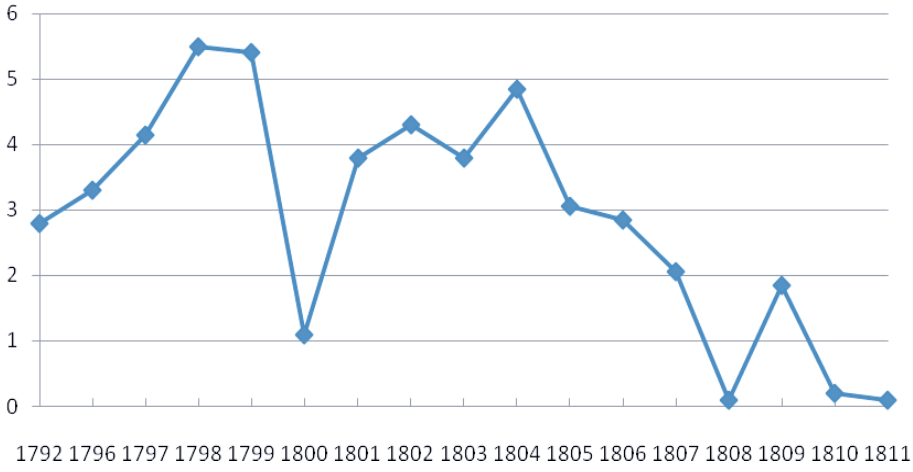
O canal comercial Goa-Bahia sofreu idêntica consequência. Após 1807, o Brasil já não era receptivo às exportações asiáticas, como era antes dessa data. O apêndice 5.5 mostra que as exportações da Ásia significavam uma média de 11,51% das importações brasileiras durante os anos de 1796 a 1807. Houve uma queda drástica nas importações em 1808, quando chegaram a 3%. Embora tenha havido aumento em 1810, o ano seguinte, 1811, registrou a menor porcentagem: 2,4%. Portugal foi novamente vítima das políticas de poder europeias. A emergência da Inglaterra como vencedora e a derrota e perda de controle por sobre a economia brasileira por parte de Portugal foram duras realidades com a qual Lisboa teve de conformar-se. As vantagens comerciais obtidas no Brasil fortaleceram a posição inglesa em outras arenas. Os portugueses também foram perdedores na Ásia. A perda do mercado baiano para os produtos asiáticos prejudicou consideravelmente o *Estado da India*. O pouco comércio que restou foi sustentado por operadores privados.

Figura 8.1 – Exportações de têxteis da Índia para a Bahia, 1792-1806



Fonte: AHU: *Baía*, nos. 18299, 18378, 20524, 23562, 23569, 27093, 29773 c.a.

Figura 8.2 – Exportações da Ásia para a Bahia, 1792-1811



Fonte: AHU: *Baía,* 18299, 18378, 29524, 23562, 25769, 27093, 29773 c.a; BAL: 52-IX-25, fls. 1-149; Arruda, *O Brasil no Comércio Colonial,* , pp. 175-258 (Com base em informações de arquivo, os dados fornecidos por Arruda foram alterados).

As tendências cambiantes no comércio ocorreram paralelamente a mudanças nas mercadorias transacionadas no intercâmbio marítimo. O fumo não era conhecido na Índia até o início do século XVI. A importação de tabaco em folhas vindo da Bahia era uma prática comercial nova. Os búzios foram uma nova mercadoria que ligava Goa diretamente à Bahia. As especiarias, que durante o século anterior haviam dominado o comércio baseado em Goa, foram substituídas por diversos tipos de tecidos. Cerca de cinquenta variedades de têxteis de algodão foram exportadas da Ásia para a Bahia entre 1796 e 1806, como mostra o Apêndice 5.2. Os têxteis representaram o grosso da carga remetida ao Brasil diretamente ou via Lisboa até que o mercado brasileiro foi tomado pelos ingleses em 1808. A demanda de salitre é explicada por sua importância como matéria-prima estratégica para a defesa.

Da mesma forma, no início da fase colonial, Portugal pagava a pimenta e outras especiarias levadas da Índia por meio de ouro e dinheiro vivo. Depois que o tabaco baiano penetrou no comércio da Índia em 1675, a metrópole utilizou a receita obtida com as vendas de rapé e tabaco em folhas para comprar grandes quantidades de mercadorias exportadas por Goa.

No desenvolvimento da última fase dessa ligação comercial intraperiférica surge uma nova direção no intercâmbio asiático. Houve uma mudança geográfica clara em grande parte em favor do comércio baseado em Bengala e parcialmente no sul. As operações anteriores a partir de Surat, Índia ocidental e Malabar cederam o passo ao comércio da Índia oriental, evidenciado pelo número de navios que receberam autorização para transacionar entre os portos do Brasil e de Bengala. O comércio direto entre Goa e a Bahia, especialmente por meio de comerciantes privados, indica uma nova tendência. O número crescente de escalas de navios da rota da Índia no porto da Bahia no século XVIII, quando as mercadorias asiáticas encontraram um mercado florescente, também confirma essa nova moda.

Impacto sobre o "outro" fator

No interior do mundo econômico do império lusitano, os colonizadores continuaram a ser uma classe à parte, reconhecível pelos traços sociais e culturais em comparação com os povos da colônia. O poder colonizador se situava no centro e os colonos na periferia. Fernand Braudel identificou um nível estrutural desse tipo na "economia mundial".

Ao considerar o aspecto oficial, ou o centro do império, não se pode perder de vista o povo colonial marginalizado e periférico. Om Prakhash, P. J. Marshall, K. N. Chaudhari e outros examinaram as políticas de comércio e afirmam que os comerciantes e colonizadores simplesmente aproveitaram as oportunidades econômicas, porém ao mesmo tempo dependiam dos serviços de um grupo de agentes e corretores asiáticos[984].

É alentador notar que apesar do interesse egoísta dos colonizadores subjacente em cada estratégia o povo das colônias colheu os benefícios. A facilidade de escala na Bahia foi uma bênção para os comerciantes de ambas as colônias, por mais que a medida tenha sido inadvertida. Os comerciantes encontraram meios e modos de comprar o espaço de carga atribuído aos oficiais de bordo dos navios da Índia e não perderam a oportunidade de vender mercadorias na Bahia quando os barcos ali aportavam sob um pretexto ou outro. A Bahia transformou-se em um centro de comércio ilegal. Os oficiais também conspiravam com os marinheiros comuns a fim de obter ganhos materiais e se entregavam a transações furtivas. O comércio invisível minou as energias do intercâmbio marítimo. A incapacidade da metrópole de coibir esse mal foi um sinal claro da deterioração de sua autoridade. Isso beneficiava constantemente os comerciantes privados. Sinais visíveis dessa circunstância foi o aumento do volume de transações privadas em relação ao dos despachos oficiais.

Os comerciantes privados da Bahia e de Goa também lucravam com o comércio legítimo permitido por Portugal. Numerosos comerciantes baianos se dedicavam ao intercâmbio com mercadorias oriundas da Índia, como têxteis e búzios. Os baseados em Lisboa tampouco se deixavam ficar atrás. Feliciano Velho Oldenburg era comerciante de tabaco e proprietário dos navios *S. Tiago, Santa Anna e Almas* e *Rainha dos Anjos*. Em 1753, obteve permissão para comerciar com Goa, China e a costa de Coromandel durante um prazo de dez anos. Comerciantes luso-brasileiros e portugueses também participaram ativamente do intercâmbio Goa-Brasil.

Comerciantes naturais de Goa se integraram ao sistema comercial colonial. A metrópole dependia deles nos empreendimentos relativos ao comércio de tabaco entre 1675 e 1825, no qual desempenhavam o papel de contratistas para a venda de rapé e fumo em folhas além de agentes fornecedores de mercadorias para o intercâmbio recíproco. Os comerciantes locais rapidamente aproveitaram a dependência em que se encontravam as autoridades e utilizaram seu engenho para obter os

[984] Om Prakash, "European Corporate Enterprises and Politics of Trade in India 1600-1800", Rudrangshu Mukherjee e Lakshmi Subramanian, orgs., *Politics and Trade in the Indian Ocean World*, pp. 165-182; P. J. Marshall, *op. cit.*, p.489; K. N. Chaudhari, op.cit., p.100.

contratos. Os lucros se filtravam marginalmente a comerciantes nativos menores que serviam como subcontratistas ou intermediários para o fornecimento de artigos à Bahia ou Lisboa à conta do rapé.

O fornecimento de mercadorias dirigidas ao comércio marítimo era a principal ocupação desses comerciantes. As exportações relacionadas com o rapé ou o tabaco em folhas eram geralmente alimentadas por um grupo de operadores hindus de Malabar, Balaghat, Surat, Damão, Diu, Bengala e outras áreas. Seu tino para os negócios os ajudava a assegurar lucros antes mesmo que os termos do contrato fossem cumpridos. Apesar do ressentimento contra as políticas e ideologias coloniais, colhiam os benefícios da rede comercial. As ordens de Lisboa constantemente determinavam buscar a assistência de pessoas "confiáveis e conhecedoras" para o fornecimento de mercadorias, o que deixa entrever que os interesses de Lisboa estavam evidentemente sendo deixados de lado pelos agentes e fornecedores locais. Como poderiam os fornecedores baianos de tabaco embalar pedras nos fardos despachados para Goa, fazê-los serem examinados pela Junta de Inspeção e ainda assim conseguir que as pedras não fossem descobertas? Isso revela a debilidade do sistema de controle no interior do império[985]. Trata-se de um aspecto da interação intraperiférica que reflete o crescente vigor dos colonos em relação aos colonizadores.

O impacto negativo indica a sangria de riquezas de Lisboa. O comércio de rapé e tabaco reduzia a riqueza dos goenses não apenas porque despendiam injustamente elevadas somas para atender a seu vício, mas também porque os ganhos eram investidos fora de Goa na compra de mercadorias para o comércio recíproco. Os benefícios fluíam para Portugal, pois a metrópole recolhia os lucros obtidos tanto com a venda do tabaco quanto com o comércio recíproco.

Philip D. Curtin menciona o papel das diásporas comerciais e fornece um panorama do comércio entre culturas na história mundial. Observa que o comércio e as trocas eram importantes estímulos externos para mudanças[986]. Este exercício mostrou como esses fatores influíram sobre as mudanças dentro do império e no sistema econômico mais amplo. As ligações intracoloniais desempenharam papel crucial na história individual das colônias, tanto quanto na de Portugal. Como diz Fernand Braudel, o século XVIII testemunhou o desmantelamento de "um *ancien régime* biológico, de um conjunto de restrições, obstáculos, estruturas, proporções e relações numéricas que até então haviam sido a norma"[987].

[985] Meilink-Roelofsz, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and 1630*, pp. 116-135, para uma análise do declínio do poderio português no oriente.
[986] Philip Curtin, *Cross-Cultural Trade in World History*, Cambridge, 1984.
[987] Citado em K.N. Chaudhari, op. cit., p. 221.

A participação ativa no comércio baiano ou triangular por meio do estabelecimento de parcerias com comerciantes de além-mar na América e em Portugal deu considerável realce à posição dos comerciantes nativos. Embora geralmente não fossem proprietários de navios, suas agências levavam a cabo certo tipo de transações. A transferência de dinheiro e a importação de ouro em espécie aumentaram sua riqueza. Suas funções multifacetadas como multiplicadores de renda, comerciantes-contratistas, fornecedores de provisões aos navios que zarpavam para o Brasil e Portugal, agentes encarregados de encontrar mercadorias para o comércio oficial, além de exportadores para o Brasil e o império, lhes proporcionaram novas funções durante o período em estudo. Os governantes e os comerciantes hindus locais compartilhavam o fator comum não apenas de "interesse próprio", mas também de interesse egoísta.

Ao avaliar o declínio, descrito por muitos, do comércio marítimo baseado em Goa nos séculos XVII e XVIII, M. N. Pearson levou em conta alguns aspectos extremamente relevantes. De importância para o presente estudo é seu raciocínio de que a mudança de foco por parte do império foi fator significativo para determinar o declínio da importância da *Carreira da India*. Fornecendo dados que mostram o surto de crescimento do açúcar e o rápido aumento da população branca do Brasil, ele argumenta que essa colônia foi o sustentáculo do império a partir do quartel final do século XVI. Os débeis esforços de Portugal para defender o império na Índia, enviando apenas alguns navios e 500 homens, em comparação com 41 barcos e 5.000 homens preparados para a defesa do Brasil, observa ele, indicam que evidentemente Lisboa dava mostras de "negligência forçada" em relação a uma colônia não muito lucrativa no oriente[988].

Este estudo mostra com clareza que foi justamente essa mudança do foco metropolitano o que trouxe vantagens a Goa quando esta se encontrava em posição desvantajosa no império. A ligação multifacetada com a Bahia ajudou a revitalizar o *Estado da India* de muitas formas. A reorientação da estratégia portuguesa, ao utilizar os recursos e o mercado do *Estado da India* para desenvolver a economia do Brasil ajudou Goa a colher alguns benefícios. A receita gerada pela venda de rapé foi investida em uma variedade de artigos exportados para Lisboa, Bahia e Angola durante os anos de 1675 a 1825, conforme explicado anteriormente. Ao longo de 22 anos (entre 1735 e 1787), segundo os dados de receitas de rapé que aparecem na Tabela 6.15, o tesouro do *Estado* recolheu a soma de 3.717.295=1=21 *xerafins.* Isso significa que uma importância média de

[988] M.N. Pearson, "Goa-Based seaborne Trade, 17th -18th Centuries", T. R. de Souza, org., *Goa Through the Ages*, *An Economic History*, vol. II, pp. 157-159.

168.968 *xerafins* foi auferida anualmente. As exportações totais decorrentes da receita do rapé chegaram a 3.303.827=24=6 *xerafins*, isto é, uma média anual de 150.174 *xerafins*, deixando um saldo anual não utilizado de 18.794 *xerafins*, o que causou grande ressentimento em Lisboa. Deve-se ter em mente que esses dados de receita indicam o saldo líquido depois que o monopólio do tabaco já atingira o montante anual estipulado para as despesas do governo. O tabaco baiano foi importante na geração desses recursos, que por sua vez ajudaram a desenvolver o comércio de longa distância baseado em Goa.

Os resultados nas demais áreas em que ocorreu interação intraperiférica foram considerados anteriormente. Entre essas áreas está a presença de brasileiros na Índia. Marinheiros, soldados e colonizadores forçados, assim como missionários, vieram para a Índia e assumiram o papel dos lusitanos no apoio e defesa da Índia. Negociantes da Bahia e de outras partes do Brasil foram intermediários na compra e venda de têxteis, búzios, especiarias e outras mercadorias com seus correspondentes indianos.

As facilidades proporcionadas no porto da Bahia durante a escala dos navios da rota da Índia já foram examinados acima. Serviços como reparos, hibernação, alimentos, provisões, cuidados com enfermos e carga suplementar embarcada nesses navios, além da construção de alguns dos melhores barcos da *Carreira*, deram vigor ao tráfego marítimo durante o chamado período de vacas magras na história da *Carreira*. Em suma, a relação intracolonial Goa-Bahia trouxe energia ao *Estado da India* entre o final do século XVII e o início do XIX, como indica este estudo.

Como nos diz Holden Furber, "a pequena minoria de europeus foi um poderoso estímulo para a mudança social" na sociedade asiática; suas atividades sustentaram o poder de alguns grupos na Ásia e ao mesmo tempo reduziram o de outros. Os que auferiram vantagens foram os comerciantes e os menos afetados foram os agricultores, artesãos, soldados e marinheiros. O conhecimento da língua portuguesa deu realce à posição da comunidade de negociantes; os nativos convertidos, com nomes portugueses e afinidade religiosa com os governantes lhes proporcionaram um lugar diferente do que ocupavam anteriormente na sociedade[989]. Isso facilitou a interação entre goenses e brasileiros da classe dos comerciantes.

Teria o plano imperial de utilizar Goa para fortalecer a economia baiana beneficiado Portugal? V. M. Godinho observa que os lucros acumulados por meio do comércio não foram de grande proveito para a

[989] Holden Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient* 1600-1800, p. 333.

economia portuguesa. Em vez disso, serviram aos interesses de uma classe de "parasitas" composta de eclesiásticos e nobres negociantes. Instituições religiosas complexas, obras de caridade e atividades levadas a cabo à custa do Estado absorveram grandes parcelas dos lucros do comércio[990]. Devemos recordar que as relações intracoloniais de intercâmbio, especialmente o comércio de tabaco, destinavam 1% dos lucros derivados do fumo para obras de caridade. Importâncias prefixadas eram também usadas para projetos governamentais. O restante dos lucros na verdade regressou a Lisboa em forma de incremento de exportações, o que prova cabalmente que a metrópole foi capaz de equilibrar melhor suas contas até o ano de 1806. Embora comparar os benefícios para as colônias com os obtidos pelos colonizadores não seja tarefa fácil, aparentemente as primeiras não se viram muito atrasadas.

Em última análise, as perdas para a metrópole foram incomensuráveis. A ocorrência frequente de revoltas no Brasil após 1775 talvez possa estar relacionada com a nova sensação de liberdade permitida por meio do comércio direto de tabaco. A novidade da interface intracolonial e o afrouxamento do sistema legal de controle por parte de Lisboa pode haver estimulado os sentimentos anti-imperiais dos povos da colônia. A transferência da capital para o Rio fortaleceu esse sentimento. A colônia da América emergiu vitoriosa ao cortar suas relações com Portugal. Este último foi perdedor em seu próprio mundo colonial e no mundo europeu em geral e facilitou a emergência da Inglaterra como potência predominante no mundo capitalista.

[990] K. S. Mathew, *Portuguese Trade with India in the sixteenth* century, p. 234.

Apêndices

Apêndice 1.1 – Navios estrangeiros no porto da Bahia, 1700-1805

(continua)

Ano	Navio	Bandeira	Observações
1709	Norbich e 6 outros navios	Inglaterra	Cuidados para evitar carregamento de açúcar, tabaco, etc.
1716	O Suceço	França	Reparos: 2135#374 réis
1723		França	Navio em viagem Cantão-França
1726	Mercurio e D. Carlos	Holanda	Viagem abortada no Rio
1737	Lelixs	França	
1738	2 navios	França	Navios em viagem de regresso da Índia
1751	Auguste	França	Navio da Cia. Francesa
	N. A.	França	Reparos: 3841#490 réis
	Wasuri Van Hoorn	Holanda	Chegou com especiarias, têxteis, salitre, café, etc. Reparos: 4543#490 réis

Apêndice 1.1 – Navios estrangeiros no porto da Bahia, 1700-1805

(continuação)

Ano	Navio	Bandeira	Observações
1753	Diana	França	Falta de provisões
	Mier Fliet	Holanda	Doentes, reparos, alimentos. Conta: 1853#276 rs.
1755	3 navios	Inglaterra	Água, reparos, alimentos. Conta: 139#990 réis
	4 navios	Inglaterra	Navios da E. I. Co. Guarda militar a postos nos navios
1756	Bourbon	França	Alimentos e reparos. Conta:3063#040 réis
	S. Joan	Espanha	Alimentos, reparos. Navio levava têxteis, etc.
1757	N. A.	França	Navio levava 208 negros
	N. S. da Conceição	Espanha	Reparos
	S. Julião	Espanha	
	Grantham	Inglaterra	5 navios da E. I. Co. Alimentos, doentes. Conta: 626#960 réis
	Hohester	Inglaterra	Alimentos, doentes. Conta: 509#210 réis
	Elizabeth	Inglaterra	Alimentos, doentes. Conta: 530#480 réis
	Worcest	Inglaterra	Alimentos, doentes. Conta 617#630 réis. Comandante assinou a conta sob protesto, comentando: "Foi extorsão, mas eles chamam de costume".
	Fox	Inglaterra	Alimentos, doentes. Conta: 523#340 réis

Apêndice 1.1 – Navios estrangeiros no porto da Bahia, 1700-1805

(continuação)

Ano	Navio	Bandeira	Observações
1759	Achilles	França	Navios de guerra. Alimentos, água, doentes
	Zefir & Serea		
	Hanks, Hosterly, Tavstok		
	Prince Henry, Fox		
	Boscawen	Inglaterra	6 navios da E. I. Co. Alimentos, água
1760	Harl Temple, Neptune, York, Egmont, London	Inglaterra	Navios da E. I. Co. em viagem Londres-Bombaim-China
	Earl Hemp, Neptune	Inglaterra	
1764	Prince of Wales	Inglaterra	Navios da E. I. a caminho de Bengala. 45 doentes.
1765	Solebay	Inglaterra	Alimentos, água, reparos. Conta: 404#920 réis
	Princip Oplas (?)	Inglaterra	Viagem Londres-Bombaim. 10 marinheiros fugiram na Bahia. Reparos: 4036#105 réis.
1766	Aschat	Holanda	Navio da Cia. Holandesa. Aportou em busca de água, permaneceu no inverno
	Osterly	Inglaterra	Navio da E. I. Co. rumo a Bombaim. Reparos, provisões. Guarda militar mantida. Retardado por causa do inverno
1769	Nourrice	França	Provisões
	Catherine de Nantes	França	Água

Apêndice 1.1 – Navios estrangeiros no porto da Bahia, 1700-1805

(continuação)

Ano	Navio	Bandeira	Observações
1772	N. S. Monte do Carmo	Espanha	Reparos
	N. A.	Holanda	Navio com bandeira inglesa. Suspeita de fraude. Trouxe negros em troca de ouro
1775	Pondicherry	França	Reparos
	Boyennes	França	Enfermidades
1781	Renown	Inglaterra	Enfermidades, ficou 5 semanas
1783	N. S. da Soledade e Francisco	Espanha	
	S. J. Batista	Rússia	
	Frota de 14 navios, capitaneados pelo Bristol	Inglaterra	
1784	La Therese	França	
1785	Hercules	Espanha	
1788	London	Inglaterra	Viagem abortada
	Cazimir	França	Comandante doente, mau tempo, grandes reparos, carga depositada na alfândega
	União	França	Reparos durante 4 meses
1790	Maria	Inglaterra	Viagem abortada
	La Constance Adile	França	Reparos. Sem dinheiro para reparos
1792	London Despatch	Inglaterra	Reparos
	Consolador	França	Reparos
1794	Kaunitz	Gênova	Água, alimentos
1795	Columbia	America	Viagem abortada

Apêndice 1.1 – Navios estrangeiros no porto da Bahia, 1700-1805

(continuação)

Ano	Navio	Bandeira	Observações
1796	Minerva	Dinamarca	Aportou sob pretexto de viagem abortada, vendeu carga, embarcou açúcar, peles, etc.
	Principe das Asturias	Espanha	Viagem abortada
	Speedy	Inglaterra	Viagem abortada
	Reunião		Viagem abortada
	Boa Viagem	Espanha	
1797	Atlantic	América	Viagem abortada
	Queen	Inglaterra	Viagem abortada
	Luiza	Dinamarca	Navio em mau estado, carga posta à venda
	Semirance	Anglo-americano	
	Conde de Bernrstorff	Dinamarca	
	N. S. Mãe dos Homens	Espanha	
	9 navios	Inglaterra	Pretexto de reparos, alimentos, água. Objetivo real: tráfego de contrabando
1798	N. S. Mãe dos Homens	Espanha	
	Marie	Inglaterra	
	Principe das Asturias	Espanha	Reparos
	N. S. da Conceição e Sr. do Bonfim	Espanha	
	Dionningaard	Dinamarca	Reparos
	Passaro	Inglaterra	Reparos
	N. S. da Conceição		
	Miercoles	Espanha	Reparos

Apêndice 1.1 – Navios estrangeiros no porto da Bahia, 1700-1805

(continuação)

Ano	Navio	Bandeira	Observações
1799	Vigilancia	Espanha	Reparos
	Minerva	Espanha	
	Britania	Inglaterra	Viagem abortada
	Walker	Inglaterra	Viagem abortada
	N. S. da Lagoinha	Espanha	Viagem abortada
1800	N. S. da Conceição	Espanha	
	N. S. Mãe dos Homens	Espanha	
	Santa Rosa de Lima	Espanha	
	N. S. do Rosário	Espanha	
	S. Martinho	Espanha	
	Queen	Inglaterra	Navio da E. I. Co. Incendiou-se
	Kent	Inglaterra	
	Principe das Asturias	Espanha	
	Margaret	Inglaterra	
	S. Francisco Xavier	Espanha	
	Minerva	Espanha	
	Carlota	Espanha	
1800	S. Francisco de Paula	Espanha	
	Santa Anna	Espanha	
1801	Pacquet Boat	Inglaterra	Viagem abortada
	Kelen	América	Viagem abortada
	Damsel	Inglaterra	Alimentos
	Delfin	América	Reparos
	Nancy	Dinamarca	

Apêndice 1.1 – Navios estrangeiros no porto da Bahia, 1700-1805

(continuação)

Ano	Navio	Bandeira	Observações
1802	Albion	Inglaterra	
	Freden	Dinamarca	
	Bernstorff	Dinamarca	
	Rachel	Inglaterra	
	Giallon	Inglaterra	
	N. S. do Pilar	Espanha	
	N. S. do Carmo e S. J.		
	Nepomuceno	Espanha	
1803	Amizada	Espanha	
	S. Francisco Xavier	Espanha	
	Triton	Inglaterra	
	Vigilant London	Inglaterra	
	St. Peter		
	Paquete Real	Inglaterra	Contrabando neste navio. Funcionários baianos foram presos
1804	São Pio	Espanha	
	S. Vicente Ferreira	Espanha	Viagem abortada
	N. S. do Rosario	Espanha	
	Coromandel	Inglaterra	Viagem abortada
	Prince Carlos	Dinamarca	
	Carlota de Bilbão	Espanha	

Apêndice 1.1 – Navios estrangeiros no porto da Bahia, 1700-1805

(conclusão)

Ano	Navio	Bandeira	Observações
1805	Saint Joseph	Inglaterra	
	Dois Irmãos	Espanha	
	Mosso Guilherme	Inglaterra	Viagem abortada
	Margaret	América	
	Suzana	América	
	N. S. de Belem	Espanha	
	N. S. das Dores Veloz e S. Luzia	Espanha	
	Egeria e Maria Elisa	América	

Fontes: AHU: *Baía,* 520-521; 3120-3134, 2345-2346, 2567, 4182-4186, 4293, 5206-5221, 5087-5088, 5123, 9143, 10781, 1164, 11668,11265, 11768, 18001, 18001, 193108, 19379, 20682, 25763, 25768, 26012, 26015, 27349-27356, 15157-25111 c.a.; cx. 6, doc. 4; cx. 13, doc. 37; cx. 100 doc. 5; cx. 117, doc. 7; cx. 128, doc. 11; cx. 131, doc, 90; cx. 136 doc. 19; cx. 138, docs. 67, 69, 83; cx, 142, docs. 12, 58; cx. 149, doc. 47; cx. 154, doc. 29; cx. 160, docs. 13, 58; cx. 162; doc. 88; cx. 163, doc. 1; cx. 172, docs. 13, 16; *India*, maço 211, nº. 290; HAG: *MR*, 108 e 109.

Apêndice 2.1 – Condições oferecidas pela metrópole aos tecelões indianos para estabelecer-se no Pará, Brasil.

1. Todas as pessoas, pequenas ou grandes, de ambos os sexos, receberão dez patacas a fim de se preparar para a viagem, que serão entregues ao chefe da família.

2. Os corantes, teares e outros equipamentos de que possam necessitar para o exercício de sua atividade serão comprados à custa de Sua Majestade.

3. O governo ocorrerá às despesas de viagem dos que vierem de Coromandel para Goa. Serão tratados com toda atenção durante a viagem a Goa e de Goa ao Brasil e mais além ao Pará.

4. Os que desejarem viajar de Coromandel a Goa por terra receberão a importância em dinheiro necessária para a viagem mediante uma garantia pessoal.

5. Durante todo o tempo entre a partida de Goa até o momento de serem enviados ao Pará serão sustentados por conta de Sua Majestade. O mesmo ocorrerá durante os primeiros três anos de seu assentamento no Pará.

6. À chegada ao Pará, poderão escolher livremente qualquer ilha nesse rio ou no rio Amazonas. Receberão a posse de qualquer ilha, mesmo que já esteja ocupada por outrem, com exceção da Ilha Grande de Joannes.

7. A posse da ilha que escolherem lhes será outorgada em perpetuidade, para si e seus descendentes. Será dividida em partes iguais entre as famílias que para lá tiverem ido.

8. Nenhum outro residente ou agricultor terá autorização para habitar tal ilha, menos as famílias de Coromandel e seus descendentes, exceto as pessoas por elas convidadas para ajudá-las no cultivo.

9. Cada uma dessas famílias receberá grande quantidade de sementes de arroz, feijão e frutas para sua alimentação, e os implementos necessários para o cultivo, pesca e outras atividades no início do assentamento.

10. Terão permissão para conservar seus costumes sem quaisquer restrições, mas nada que seja contra a fé e as boas maneiras lhes será permitido.

11. Uma vez assentados, promulgarão seus próprios regulamentos sobre administração e polícia, que serão observados em sua colônia. Depois de aprovados por Sua Majestade, esses regulamentos permanecerão em vigor perpetuamente.

12. Os chefes de família e seus descendentes terão direito a ocupar qualquer cargo ou receber qualquer honraria, sem nenhuma oposição devida à diferença de casta. Todos serão considerados iguais entre si sem diferença de casta.

13. Um missionário experiente da missão de Madurai os acompanhará na viagem e os auxiliará nos assentamentos, não apenas para ministrar os Sacramentos mas também para cuidar de suas necessidades em terra estranha.

14. Terão permissão para se deslocar a negócios ou qualquer outro motivo ao Pará ou qualquer outro lugar, desde que não saiam do Estado. Onde quer que se desloquem estarão protegidos e terão ajuda por ordem de Sua Majestade.

15. Para maior benefício das famílias e seus descendentes não serão cobrados direitos de entrada e saída sobre as chitas que produzirem, em todo o reino.

16. Quando os descendentes dessas famílias se multiplicarem, receberão uma ou mais ilhas conforme pleitearem, sob a condição de que as famílias que migrarem para tais lugares continuem a dedicar-se à profissão de fabricantes de chitas.

17. As famílias já assentadas ou outras que venham da Índia e que desejarem assentar-se em qualquer parte da terra firme que não seja uma ilha receberão um distrito de sua escolha do qual terão a posse e que serão distribuídos entre as famílias.

18. A Capitania do Pará, onde essas famílias desejarem se assentar, tem mais de setecentas léguas de comprimento e largura correspondente. O rio Amazonas, que é o mais longo do mundo, corre por toda a sua extensão e outros grandes rios nele deságuam a curta distância da cidade do Pará.

Fonte: HAG: *MR*, 123-B, fls. 642-643.

Notas: Chita – tecido estampado de algodão.
Légua – aproximadamente 4.800 km.

Apêndice 3.1 – Despacho de plantas para o Brasil via Goa, 1680-1814

(continua)

Ano	Navio/Comandante	Despachado por	Detalhes das plantas despachadas
1680	N. S. da Conceição	Antonio Paes de Sande	2 caixas mudas pimenta, 10 cestos de canela, instruções de plantio/cultivo
1682	S.P edrod eR ibeyra/ Antonio de Castro de Sande - Subgov. Geral da Índia	Francisco de Távora (Conde de Alvor)	7 caixas pimenteiras, 35 plantas canela + instruções. Bahia informou só 5 mudas de canela e 12 de pimenta e chegaram em bom estado. 6 caixas mudas pimenta, canela, manga, jaca mandadas ao Conde de S. Vicente
1683	S. Francisco Xavier	Francisco de Távora (Conde de Alvor)	10 cestas c/ mudas de pimenta (10-15 em cada um), 1 cesta c/ mudas de canela, 7 cestas de mudas de jaca (4-6 em cada); 7 cestas c/ mudas de manga (4-5 em cada um). Total de 25 contêineres
1684	S. Francisco Xavier/D. João Carcome Lobo N. S. da Caridade/ André Silva	Francisco de Távora (Conde de Alvor)	6 caixas de mudas de canela
1685		Francisco de Tavora (Conde de Alvor)	4 caixas c/ 29 mudas pimenta, 4 cx. Mudas gengibre, 6 cx. mudas canela, 2 vasos sementes pimenta, ½ mão sementes gengibre cobertas terra
1686	N. S. dos Milagres e S. Tiago Maior/ Manoel da Silva	D. Rodrigo da Costa	24 cx. mudas pimenta e canela (navio naufragado perto Cabo das Agulhas)
1688 e 1689	Conceição/Antonio Rodrigues	D. Rodrigo da Costa	Algumas caixas de mudas (não especificadas), 4 caixas pimenta
	Sacramento/André da Silva	-	-

Apêndice 3.1 – Despacho de plantas para o Brasil via Goa, 1680-1814

(continuação)

Ano	Navio/Comandante	Despachado por	Detalhes das plantas despachadas
1691	S. Francisco de Borja/ Diogo de Abreu de Lima e Noronha		Mudas de pimenta e canela, sementes de pimenta. Plantas estragadas, só sementes sobreviveram
1718		Conde de Enceyra (D. Luis Menezes)	25 caixas de mudas de pimenta
1784	S. Antonio e Polifemo & Princeza do Brasil/ José Gervasio de Moura	D. Rodrigo Guilherme de Souza	Gengibre, legumes, bétula, pimenta, manga, bimbli, etc. enviadas a Lisboa
1787	N. S. da Vida e Sr. do Bomfim e S.Tiago Maior/João Ribeiro de Souza	Francisco da Cunha e Menezes	2 cx. Mudas pimenta, metade p/ Bahia, 4 frascos sementes pimenta, 3 cx., mudas canela p/ Rio via Angola
1788	N. S. da Conceição e S. Antonio	Francisco da Cunha e Menezes	Sementes teca, 3 cx. mudas canela p/Rio
1789	Nau de Viagem	Francisco da Cunha e Menezes	1 cx. mudas de canela, 3 frascos sementes de pimenta
1790	N. S. da Conceição e S. Antonio	Francisco da Cunha e Menezes	12 mudas de canela, uma caixa de mudas de pimenta
1791	Sor Jesus Ressuscitado e Santa Zeferina	Francisco da Cunha e Menezes	2 caixas de mudas de canela e pimenta
1794	Princeza do Brasil	Francisco da Cunha e Menezes	1 cx. mudas pimenta p/ Bahia e Pará; 2 frascos sementes pimenta, 4 frascos sementes sândalo
1800	N. S. da Conceição e S. Francisco Xavier	Francisco Antonio Veiga Cabral	2 cx. mudas teca, 2 latas sementes teca; sândalo não enviado: época inadequada
1802	Rainha dos Anjos/ Cap. Francisco Gonçalves de Lima	Francisco Antonio Veiga Cabral	5 cx. mudas teca, 1 frasco sementes teca, champo, surungeira, mogoreira, etc.

Apêndice 3.1 – Despacho de plantas para o Brasil via Goa, 1680-1814

(conclusão)

Ano	Navio/Comandante	Despachado por	Detalhes das plantas despachadas
1804		Francisco Antonio Veiga Cabral	1 caixas sementes teca
1805	Ceilão Novo/ Comte. Braz Cardozo Barreto Pimentel	Francisco Antonio Veiga Cabral	2 caixas mudas teca
1806	Rainha dos Anjos/ Cap. Domingos Gomes Duarte	Francisco Antonio Veiga Cabral	2 caixas mudas teca
	N. S. da Conceição/ Comte. Antonio José Freire		2 caixas mudas teca
1807	Asia Grande, Ceilão Novo	Conde de Sarzedas (Bernardo José da Lorena)	4 caixas mudas teca
1808	N. S. da Conceição	Conde de Sarzedas	1 cx. sementes + 1 catálogo de plantas
1809	Rainha dos Anjos	Conde de Sarzedas	5 frascos sementes teca, 2 mudas teca, 1 cx. plantas p/ Conde de Linhares
1810	Ulisses/ Joaquim Ferreira	Conde de Sarzedas	4 cx. medicamentos, 3 cx. mudas teca
1811	S. Francisco Xavier, Fama, Europa	Conde de Sarzedas	Mudas manga, 4 cx. mudas Alfonso e Fernandina (chegaram secas), 2 cx. 2 mudas Alfonso
1812	Ulisses	Conde de Sarzedas	2 mudas manga Fernandina
1814	Europa, S. José Americano	Conde de Sarzedas	1 cx. mudas manga,1 cx. mudas Alfonso

Fontes: HAG, *MR*, 44 e 45, 46-B, 47, 49, 51-A, 31-B, 83, 104-C, 168-D, 169-B, 170-C, 172-B, 175, 177-B, 179-A, 180-A, 181-A, 183-A, 183-B, 184-A, 185, 189, 190-B, 191-B, 192-A, 198-D.

Apêndice 3.2 – Regras e forma de cultivo de plantas de canela e pimenta

Neste navio S. Pedro de Ribeira são enviados sete vasos cheios de terra nos quais estão plantadas muitas mudas de pimenta a fim de serem transplantadas no Brasil ou onde Sua Alteza dispuser. As mudas devem ser plantadas à distância de dois cúbitos, com cuidado para não danificar as raízes. Na base de cada muda deve ser colocada uma haste para que a planta suba por ela, pois cresce como folhas de hera. Também podem ser plantadas perto de muros à distância de um braço dos mesmos e também perto de outras árvores, deixando certa distância para que trepem por elas. As mudas de pimenta devem ser plantadas em lugares bem aguados, frescos e sombreados, e depois de plantados os maços de pimenta não devem ser cortados antes de secarem, não devem ser cortados com as unhas e sim com um par de tesouras ou faca, e o solo deve ser fertilizado com esterco de vaca dissolvido em água.

Além disso, são enviados sete vasos com trinta e cinco plantas de canela que devem ser transplantadas da mesma maneira sem danificar as raízes com a mesma terra na qual vieram. No entanto, a distância entre elas deve ser de duas a quatro braças, porque essas plantas crescem muito. Precisam de lugares úmidos mas não necessitam ser aguadas até que deem raízes e cheguem à altura de uma braça. Precisam da sombra de outras árvores, porque as plantas do Ceilão são grossas e sombreadas e crescem muito bem lá. Quando crescerem, cortes são feitos na casca, que começa a retorcer-se e cai por si mesma ao solo, tão grossas quanto a espessura dos cortes. Por isso a canela assim obtida é às vezes mais fina ou mais grossa. Uma vez estando bem maduras essas plantas dão sementes semelhantes às da oliveira, com a crosta externa fina e quando plantadas cada uma produz uma árvore.

Fonte: HAG: *MR*, 47, fl. 397.
Nota: Cúbito: 22 a 24 cm. Braça: 1,80 m.

Apêndice 4.1 – Escala na Bahia de navios na viagem Goa-Lisboa, 1701-1816

(continua)

Chegada à Bahia/ Partida da Bahia	Navio (capitão/comandante)	Motivo da escala
C: junho 1701	S. Pedro Gonçalves (Aires de Souza de Castro)	Tripulação insuficiente e malária a bordo
C: 1701	N. S. da Visitação	
C: 26 abril 1702	N. S. da Piedade das Chagas e S. Antonio (Gaspar da Costa de Ataíde)	
C: 17 maio 1703	S. Pedro Gonçalves (Simão da Cunha)	Hibernação e reparos
C: 3 fev. 1705	Salvador do Mundo	
C: 1705	Princeza do Céu (Sebastião de Almeida)	
C: 2 abril 1705	N. S. dos Prazeres e S. Antonio (Antonio Lopes Freire)	
C: 11 janeiro 1706	Salvador do Mundo	
C: 19 maio 1707	S. Pedro Gonçalves	Permaneceu na Bahia
C: julho 1707		
P: 15 ago. 1708	S. Caetano (Alexandre da Costa Pinto)	
P: junho 1708	Bom Jesus do Mazagão (Timor)	
P: 4 nov. 1708	N. S. das Portas do Céu (Goa)	
C: julho 1708	S. Pedro Gonçalves	
C: ago. 1708	S. Caetano	Falta de alimentos
C: ago 1708	Portas do Céu	
C: junho 1709	N. S. dos Prazeres e S. Antonio	
P: junho 1709	N. S. dos Prazeres e S. Antonio	
C: junho 1710	Princeza do Céu (João da Silva)	
C: 23 junho 1711	N. S. da Conceição	Reparos e doença
C: out. 1711		
P: 4 julho 1712	N. S. dos Prazeres e S. Antonio	
C: 1712	N. S. do Pilar (Luis Botelho da Tavora)	
C: 18 maio 1714	Princeza do Céu	

Apêndice 4.1 – Escala na Bahia de navios na viagem Goa-Lisboa, 1701-1816

(continuação)

Chegada à Bahia/ Partida da Bahia	Navio (capitão/comandante)	Motivo da escala
C: 1715	S. José e Santa Anna	
C: 1715	N.S. da Esperança	
C: 1716	S. Francisco Xavier	
C: 1 março 1717	S. Francisco de Assis (João Ribeiro)	
C: 21 maio 1718	Santa Anna e S. Joaquim (Macau)	
C: junho 1718	Princeza do Céu	
C: 15 abril 1719	N. S. do Pilar (João da Silva Manoel)	Reparos e doença
C: 18 maio 1719	S. Francisco de Assis	Reparos e doença
C: 22 maio 1719	S. Francisco Xavier	Reparos e doença
C: 1720	N. S. da Piedade e S. Antonio e Almas Santas	
C: 1721	S. Caetano	
C: 16 julho 1722	N. S. da Piedade e S. Antonio e Almas	
C: 15 maio 1722	Rainha dos Anjos	
C: 29 ago 1723 P: dez. 1723	N. S. da Aparecida e S. Antonio	
C: 8 março 1725 P: Out. 1725	N. S. da Piedade	Reparos e doença
C: 1725	N. S.Madre de Deus	
P: Out. 1725	S. Francisco Xavier e S. Antonio	
C: 4 maio 1726 P: 16 nov. 1726	N. S. do Livramento e S. Francisco Xavier	Reparos e doença
C: 10 maio 1727	Sta. Teresa de Jesus	
C: 1727	N. S. da Piedade e Sto. Antonio e Almas	Reparos
C: 1727	S. Antonio de Padua	Reparos
C: 10 maio 1728	Madre de Deus	
C: 19 maio 1728 P: 15 out. 1728	Sta. Teresa de Jesus	

Apêndice 4.1 – Escala na Bahia de navios na viagem Goa-Lisboa, 1701-1816

(continuação)

Chegada à Bahia/ Partida da Bahia	Navio (capitão/comandante)	Motivo da escala
C: Rio, 1731	N. S. de Oliveira	
C: maio 1732	Europa (navio privado)	
C: 8 junho 1732	N. S. do Livramento e S. Francisco Xavier	Reparos
C: 18 junho 1733 P: 21 nov. 1733	Madre de Deus	
C: Pernambuco 1734	Europa (navio privado)	
C: fev. 1735 P: 31 julho 1735	Sta. Teresa de Jesus	
C: 25 maio 1735	N. S. do Livramento e S., Francisco Xavier	
C: 30 maio 1736 P: 9 set. 1736	N. S. Madre de Deus	
C: maio 1737	N. S. da Ajuda, Europa	
C: maio 1737	N. S. do Rosario e S. André	Incêndio
C: 22 junho 1738	N. S. Madre de Deus	Reparos
C: 9 junho 1740 P: 7 jan 1741	N. S. da Conceição	Reparos e comércio
C: 6 abril 1742 P: 22 out. 1742	N. S. da Vitoria	Reparos
C: 10 junho 1742 P: 21 set. 1742	N. S. da Esperança	Reparos
C: 24 maio 1743 P: 1 out. 1743	N. S. da Conceição e S. João Baptista	Reparos
C: 26 maio 1743 P: 1 out. 1743	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	
C; 31 jan 1744 P: 12 out 1744	N. S. da Piedade	Reparos
C: 30 jan 1745 P: 4 junho 1745	S. Pedro e S. João	
C: 4 junho 1746 P: 4 out. 1746	N. S. Madre de Deus e S. Antonio	Reparos
C: 2 junho 1746 P: 4 out 1746	N. S. Madre de Deus	Reparos

Apêndice 4.1 – Escala na Bahia de navios na viagem Goa-Lisboa, 1701-1816

(continuação)

Chegada à Bahia/ Partida da Bahia	Navio (capitão/comandante)	Motivo da escala
C: 20 fev 1746 P: nov. 1746	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	Reparos
C: 20 junho 1746 P: 4 out 1746	N. S. do Vencimento	Reparos
C: 5 junho 1747 P: 10 nov 1747	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	Reparos
C: 1748	N. S. da Vitoria	Naufragou na Bahia
C: 12 julho 1748	N. S. do Monte Alegre	
C: 4 junho 1749	N. S. Madre de Deus	Reparos
C: 5 junho 1749 P: 4 out 1749	N. S. da Caridade, S. Francisco de Paula	
C: 20 junho 1749 P: 4 out 1749	N. S. do Vencimento	Reparos
C: 28 maio 1750 P: 10 ago 1750	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	Reparos
C: 14 junho 1750 P: 10 ago 1750	N. S. do Monte Alegre	Reparos
C: 8 junho 1751 P: 15 out 1751	N. S. das Necessidades	Reparos
28 junho 1751 P: 15 out 1751	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	Reparos
C: 24 fev 1753 P: 1 junho 1753	N. S. do Monte Alegre	Reparos, alimentos, doença e morte
C: 20 fev 1754	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	Reparos
C: 10 fev 1755	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	Mau estado, impossível reparar
C: 13 mar 1755 P: 10 julho 1755	N. S. das Brotas	Reparos
C: 21 maio 1755	N. S. da Conceição	Reparos
C: 13 mar 1755 P: 4 julho 1755	N. S. das Brotas e S. Francisco de Paula	Reparos

Apêndice 4.1 – Escala na Bahia de navios na viagem Goa-Lisboa, 1701-1816

(continuação)

Chegada à Bahia/ Partida da Bahia	Navio (capitão/comandante)	Motivo da escala
C: 3 maio 1756	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	Incapaz de seguir viagem
C: 22 junho 1756 P: 3 nov 1756	Santa Anna – Rainha de Portugal	
C: 6 abril 1757 P: 18 maio 1757	N. S. das Neves e Santa Anna	Reparos
C: 14 maio 1757 P: 15 set. 1757	S. Antonio e Justiça	Reparos
C: maio 1758 P: 20 set. 1758	S. José e N. S. da Conceição	Reparos
C: 13 maio 1759 P: 20 maio 1759	S. Antonio e Justiça	Reparos
C: 27 maio 1760 P: abril 1761	S. José e N. S. da Conceição	Reparos
C: 1761	N. S. da Conceição e S. Vicente Ferreira	
C: 14 maio 1762	S. Antonio e Justiça	Reparos
C: 14 maio 1763 P: 1 julho 1763	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paulo	Reparos
C: 1763	N. S. Monte do Carmo	
C: 14 maio 1764 P: ago 1764	N. S. da Conceição e S. Vicente Ferreira	
C: 14 maio 1765 P: 9 dez 1765	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	Reparos
C: 4 abril 1766	N. S. das Brotas	Reparos
C: 7 junho 1768	N. S. da Lapa e Bom Jesus da trindade	Reparos
C: Rio, 1768	S. Tiago Mayor	
C: 10 junho 1769 P: abril 1770	N. S. da Vitoria (José Fortes)	Reparos

Apêndice 4.1 – Escala na Bahia de navios na viagem Goa-Lisboa, 1701-1816

(continuação)

Chegada à Bahia/ Partida da Bahia	Navio (capitão/comandante)	Motivo da escala
C: 7 out 1769 P: 15 fev 1770	N. S. da Ajuda e S. Pedro de Alcantara	Reparos
C: 1770	S. Pedro Gonçalves e Caetano	
C: 16 fev 1770 P: 14 set 1770	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	
C: 1773	N. S. da Vitoria e S. José	
C: 1773	N. S. do Paraizo	
C: 15 abril 1774	N. S. Madre de Deus	Reparos, prisioneiros
C: 29 jan 1775	Real Duque	Reparos
C: 21 março 1777 P: 15 fev 1778	N. S. da Conceição e S. Antonio Asia Felis	
C: 25 set 1778 P: 6 dez 1778	N. S. da Vida e S. Antonio e Madalena	
C: 12 maio 1779	N. S. Madre de Deus e S. José	Viagem abortada, doença
C: 6 junho 1781	Netuno Grande (Macau)	Agua, alimentos
C: 10 junho 1781	Deus le Salva, Maria Cheia de Graça (Bengala)	
C: out 1781	Rainha de Portugal	Provisões
C: 1 abril 1785	N. S. da Conceição e Princeza de Portugal	Agua, alimentos
C: 6 junho 1791	Princeza do Brasil	
C: 3 maio 1794	N. S. de Belem e S. José	Reparos
C: 22 abril 1795	N. S. da Conceição e S. Antonio	
C: 6 maio 1795	Princeza do Brasil e Torla	
C: out 1795	S. Antonio de Padua	
C: 1796	Marquês de Angeja (Malabar)	
C: 1796	N. S. de Belem	

Apêndice 4.1 – Escala na Bahia de navios na viagem Goa-Lisboa, 1701-1816

(conclusão)

Chegada à Bahia/ Partida da Bahia	Navio (capitão/comandante)	Motivo da escala
C: 20 set 1797	Rainha dos Anjos	Reparos
C: 2 junho 1799	Diligente (Macau)	Reparos
C: 23 ago 1799	S. José e Marquês de Marialva	
C: out 1799	N. S. das Necessidades, Tritão	
C: 1799	N. S. da Esperança e Neptuno	
C: 1800	Comerciante	
C: 1801	Gratidão	
C: Rio, 1802	Constancia (Macau)	Água, alimentos
C: 1803	N. S. da Conceição	
C: 1809	Rainha dos Anjos	
C: 1810	Ulisses, Grão Cruz	
C: 1811	Marquês de Angeja (Bengala), Rainha dos Anjos, Princeza do Brasil, Ceilão Novo e Fama	
C: 1812	Ciano, Europa, Roberto	
C: 1816	Vigilancia	

Fontes: HAG: *MR*, 69 E 70, 72, 74-a, 75, 76; *OR*, 1518; AHU: *Baía*, nos. 23, 115, 123, 1508-1571, 1658, 1678, 1695, 1711, 1712, 1751, 1779-1781, 2117-2118, 2125-2132, 2133, 2142, 2210, 2482, 2484, 2490, 2491, 2814, 2815, 3488-3490, 6935, 7415, 7501, 7910, 8062, 8317-83-18, 8369, 10535, 19397 c.a.; *Baía,* cx. 122 doc. 13; cx. 6, doc. dat. 4/1/1755; cx. 201, doc. 36; cx. 204, docs. 13, 16; cx, 201, doc. 12; cx. 14, doc. 64; cx. 102, docs. 20, 30, 31; Cod. 682, 1528; *India*, maço 93, nº. 94; maço 121 nº. 111; nº. 303; *DUP*, IV, Esparteiro, *TSM,* (1640-1910), 9 vols.; Lapa, *A Bahia e a Carreira da India*, pp. 336-343.

Apêndice 5.1 – Resumo dos Decretos Reais de 1783 e 1789

Decreto de 1783

Têxteis despachados de Goa	Direitos em		Têxteis despachados de fora de Goa	Direitos em Lisboa
	Goa	Lisboa		
Primeiro caso			**Primeiro caso**	
Para consumo em Portugal, exceto de negro	8,50%	29%	Para consumo em Portugal	29%
De negro	8,50%	14,50%		
Segundo caso			**Segundo caso**	
Para exportação a outros países, exceto de negro	8,50%	29%	Para exportação a outros países, de negro ou não	34%
De negro	8,50%	19,50%		

Decreto de 1789

Têxteis despachados de Goa	Direitos em		Têxteis despachados de fora de Goa	Direitos em Lisboa
	Goa	Lisboa		
Primeiro caso			**Primeiro caso**	
Para consumo em Portugal	8,5%	29%	Para consumo em Portugal	29%
Segundo caso			**Segundo caso**	
Para exportação a outros países	8,5	24%	Para exportação a outros países	24%
Terceiro caso			**Terceiro caso**	
Para o Brasil e África	8,5%	17%	Para o Brasil e África	22%

Fonte: HAG: *MR*, 171-B, fl. 501 (c).

Apêndice 5.2 – Exportações da Ásia para a Bahia, 1792-1806

(continua)

Mercadoria	1792		1797		1799		1801		1803		1806	
	Qtde. (Peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)
Amamos							196	588	22	66		
Alcabadas					30	20			213	2556	92	294
Beatilhas								578	1272			
Borralhos							300	300			3070	3930
Baetas	475	1140	1632	3895	1958	4699	1241	3972	43	138	2548	9173
Cadea balagate	67438	80926	168559	168559	12905	154902	65327	78393	56171	67405	127638	63819
Cadea surate	2363	7562	6948	20844	4929	15133	6179	18537	9399	30077	6487	22705
Cassas	6820	54560	9799	68392	29777	182133	2291	9164	1392	5568	819	410
Coromandeis	513	1796	1457	5163	1032	3612	1470	5145	125	438	738	2952
Chitas balagate	180	115	2224	1424			253	1106	53	85		
Chitas surate	1690	1690	120	120	259	259						
Chitas guzuartes	48	48			710	710						
Chitas de damão	1187	950			682	2046						
Cobertas	75	105			738	738	135	270	99	159	500	600
Chelas	55	110			1455	22	799	3196	82	328	2451	11030
Dotins	270	648	5660	13584	827	1985	12	39				
Drogogiz									578	1272		
Ermitins	114	684	349	698	170	206	996	3785	218	545	241	723
Goxiz	110	222	598	1196	554	1108						
Garraz	6081	18252	11807	35421			18891	94455	14213	71065	9112	36448
Gangas	27343	38280	11232	13478	34769	41723	21613	25936	55446	66535	33444	40133

Apêndice 5.2 – Exportações da Ásia para a Bahia, 1792-1806

(continuação)

Mercadoria	1792		1797		1799		1801		1803		1806	
	Qtde. (Peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)
Guingoens	233	466	430	860	1217	2921						
Elefantes	20	120	46	276					2	24	95	1140
Gozinas					917	1834	727	2545	286	1001		
Gamazes					10711	32						
Lenços	2684	805	72646	14530	50911	10182	80807	32323	73090	17542	35816	10745
Linhas surate	19154	38308	9470	14505	32168	64356	31330	42862	37634	52688	26859	37603
Linhas patavar	1261	3779	150	300	863	2589			5	18		
Linhas diu	120	360			1027	2465	170	442	13	39		
Linhas bengala							1716	1030			100	80
Linhas patana									14594	7297		
Linhas balagate									1760	2640	1260	1512
Lonas			1536	2765	629	1258						
Longuins					709	709						
Lindezas						18						
Morins	64	384			43	215			49	294		
Mamodiz					60	120	192	480			90	270
Maraganis					700	1120	659	1977	214	642	172	430
Pericaes	7904	12647	45489	54587	14153	14153	1109	1996	1067	1921	743	1486
Panos de cafre	4	6			1034	620	1380	2760	286	549	1655	2648
Sedas	1347	2021			593	593			160	230		
Sanas	671	1611			793	1586	1077	3447	234	749	110	352

Apêndice 5.2 – Exportações da Ásia para a Bahia, 1792-1806

(conclusão)

Mercadoria	1792		1797		1799		1801		1803		1806	
	Qtde. (Peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)	Qtde. (peças)	Valor (mil réis)
Selampuris									53	106	20	52
Jolas			2400	286	309	618	405	1134	250	700		
Neucarizes					180	360						
Tucriz	188	301										
Quipor					1700	2720						
Xapurizes					1575	2583						
Zuartes	686	2744	1409	5073	3430	13720			184	736	4117	16468
Búzios	80 arbs.											
Salitre			52 arbs.	130								
Cravo	132 lbs.	295	127 lbs.	127	15 lbs.	36	311 lbs.	1244	720 lbs.	4320	145 lbs.	870
Canela	330 lbs.	330							264 lbs.	528	88 lbs.	71
Chá	2075 lbs.	2057	1124	1124	1455 lbs.	1456	474 lbs.	569	4111 lbs.	4933	2228 lbs.	2674
Incenso	400 lbs.	240	424 lbs.	255								
Louça		1000		660		2090		1150		4560		2790
Drogas		400		600		1000		700		2190		100
Pimenta	8294 lbs.	4147	4864 lbs.	2432	5116 lbs.	1608	5282 lbs.	2113	14458 lbs.	4627	3884 lbs.	1243
Valor total	280.384#400		432.685#490		540.474#033		356.423#500		355.667#960		272.746#980	

Fontes: AHU: *Baía*, nos. 18299, 18378, 28524, 23562,25769, 25770, 29773 c.a.

Nota: arbs. = arrobas; lbs. = libras; valores em milhares de réis.

Apêndice 5.3 (a) – Transações diretas de comerciantes Goenses com o Brasil: têxteis e pimenta, 1809

Venkatexa Naique Corraliro
Rama Camotim
Anta Porobo Loundo
Vamana Sinay Zanzal
Vitoba Sinay Dando
Narana Naique de Margão
Vencu Sinay
Narana Porobo Loundo
Vassu Sinay Cazonis
Laximina Poy
Vanama Porobo Sinay & Comp.
Vengea Chatim Collopo
Malu Camotim
Custam Sinay Dempo
Vekatexa e Narana Camotim

Fonte: HAG: *MR*, 189, fls. 202-203.

Apêndice 5.3 (b) – Comerciantes portugueses participantes do comércio de têxteis Ásia-Lisboa, 1814

José Marques da Silva
Antonio José de Lima
Filipe José de Souza
Barão de Quinella
Bernardo José Lopes
João Paulo Cardoso
Antonio José de Lemos
João Gonsalves Marques
Francisco José Bandeira
Claudio Adriano da Costa
Luís Teixeira Sampaio
Luis Cipriano Rebello
Sebastião José Leal
Antonio José de Lemos
Manoel José de Souza
Francisco Ribeiro da Cunha

André Ferreira Braga
Manoel Fernandes
Florencio Monteiro
João Rofino Bastos
Constantino Joaquim de Matos
José Antonio Moreira
Francisco Bernardo de Faria
José Anacleto Gonsalves
Antonio José de Miranda
Manoel Jacinto da Costa
Joaquim Pereira de Almeida
Francisco Antonio dos Santos
Antonio Esteves Costa
Silvestre Gonsalves Monteiro
Luis Gonsalves Teixeira de Barros
Francisco Xavier de Maria
Francisco Xavier Simão
Francisco Cardozo Loureiro
Bento José Roiz
José Gomes Aires
Izidoro de Almeida
Antonio José (Jr)
João Ribeiro de Fora

Fonte: ANTT: *Casa da India*, cód. 890.

Apêndice 5.4 – Lista de preços de mercadorias da Índia na Bahia, 1727

Mercadoria	Preço em réis
Almiscar da Índia (Botica)	#370 o arrátel
Dotins de Bengala (Fazendas)	20#000 a corja
Camas pintadas da Índia e S. Thomé	15#000 a peça
Cangas pano da Índia	#800 a peça
Chaudeos de Bengala	18#000 a corja
Damascos da Índia	14#000 a peça
Damasquelos de cores da Índia	9#000 a peça
Escomilhas largas da Índia (cedas)	4#000 a peça
Esperragos da Índia e China	8#000 a peça
Folinha da Índia	9#600 a corja
Goma Arabica	2#000 arroba
Coxinilha da Índia	3#000 o arrátel
Gorgorão da Índia	8#000 a peça
Lenços de Ceda da Índia	4#800 a corja
Lenços da China	16#000 a corja
Meyas de Ceda da Índia	1#800 o par
Madrapazes panos de Bengala	30#000 a corja
Ouro palha da Índia	4#000 o arrátel
Pau de China	#120 o arrátel
Primaveras da Índia (Cedas)	14#000 a peça
Primaveras de Macau de ouro e prata	20#000 a peça
Sanas de Bengala finas	30#000 a corja
Sanas de Bengala ordinárias	15#000 a corja
Veludos da Índia	16#000 a peça

Fonte: AHU: *Baía*, cx. 26, doc. 8, dt. 3/4/1727.

Apêndice 5.5 – Preços de têxteis em Balaghat (final do século XVIII)

Tipos de têxteis	Preço por corja em xerafins
Cadeas de Bolim	63=00=00
Cadeas de tres calary	63=00=00
Cadeas de Aljofrado	63=00=00
Cadeas de Pancada	63=00=00
Cadeas de Pinescada	56=00=00
Cadeas de Sulpal	54=2=30
Cadeas de Jamely e ticolim	52=00=00
Panos de cafre 1 sorte	54=00=00
Chitas de Balagate largas	40=00=00
Cobertas ditas	40=00=00
Porcalos de 22 maos	90=00=00
Linhas Patavar rachadas	112=00=00
Linhas de Catari ou Pancada	132=00=00
Cadeas de Balagate comum	39=00=00

Assinado: Bala Custam Sinais, Anant Naik, Venkatesh Naik.
Fonte: HAG: *CR*, 2404, fl. 6.

Apêndice 5.6 – Panorama geral das exportações asiáticas para o Brasil: 1792-1811

(continua)

Ano	Rio de Janeiro		Bahia		Pernambuco		Maranhão		Pará	
	Valor total (réis)	% do total de importa-ções	Valor total (réis)	% do total de importa-ções	Valor total (réis)	% do total de importa-ções	Valor total (réis)	% do total de importa-ções	Valor total (réis)	% do total de importa-ções
1792			280384#400							
1796	243405#205	9,9	341627#953	16,5	201892#973	14,6	67192#973	13,3	67192#468	10,9
1797	553317#959	14,9	432685#490	-	224429#703	17,7	63318#698	13,7	26841#126	11,9
1798	473715#460	13,9	548657#380	-	54355#560	6.9	54355#560	7	71642#694	11,8
1799	820416#635	12.4	540474#033	-	46931#350	13,9	126466#750	9,2	98010#060	17,4
1800	498447#680	12,3	138518#700	-	150290#500	8,7	49326#000	6	53476#200	12,8
1801	798618#240	15	356432#500	-	214193#440	15,5	83378#680	10,7	15087#400	7,8
1802	393505#000	11,1	452685#200	-	262644#540	11	83385#370	7.3	59642#780	10,4
1803	296346#950	10,3	355667#960	-	135972#600	7,6	49142#550	4,2	42069#860	9.8
1804	405079#646	10,2	46659#720	-	248895#351	8,8	33352#776	3,4	62556#512	9,8
1805	319192#790	10,1	305694#180	-	153472#910	5,9	23879#110	3,2	50241#855	8
1806	262444#105	8,7	272748#980	-	182560#510	10,2	54679#480	6,6	59339#170	9.1

Apêndice 5.6 – Panorama geral das exportações asiáticas para o Brasil: 1792-1811

(conclusão)

Ano	Rio de Janeiro		Bahia		Pernambuco		Maranhão		Pará	
	Valor total (réis)	% do total de importa-ções	Valor total (réis)	% do total de importa-ções	Valor total (réis)	% do total de importa-ções	Valor total (réis)	% do total de importa-ções	Valor total (réis)	% do total de importa-ções
1807	152467#170	6,7	213049#480	11,9	222520#535	10,7	40105#655	7,6	32597#840	17,9
1808	18593#560	3,2	11790#820	3,1	375#920	0,1	6610#920	5	2058#740	3
1809	76076#940	6,8	160907520	18,9	58111#280	6,2	13225#270	4	10601#760	5,9
1810	26138#100	2,8	44146#180	3,3	23958#935	6,1	23958#935	6,1	43494#460	31,4
1811	47738#100	5,2	17587#000	6,2	5262#730	0,6	9617#025	2,8	947974605	2,4

Fontes: AHU: *Baía*, n^{os}. 18299, 18378, 20594, 23652, 25769, 27093, 29773 c.a.; BAL, cod. 52-1X-25, fls. 1-149; Arruda, *O Brasil no comércio colonial*, pp. 176-258 (baseado em informações de arquivo acima mencionadas, os dados fornecidos por Arruda foram alterados).

Apêndice 6.1 – Ordem Real de proibição de uso do tabaco estrangeiro

D. João, pela graça de Deus Rei de Portugal e Algarves, dos mares da África, Senhor da Guiné e das Conquistas, da Navegação e do Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia, etc. Faço saber minha lei de que na Ordem da Administração do Tabaco e leis estabelecidas nessa matéria, somente foram impostas penalidades e proibições contra aqueles que possam haver introduzido tabaco estrangeiro nesses meus domínios de Portugal, Algarves, ilhas adjacentes e *Estado da India*, estando em suspenso o caso da introdução de tabaco estrangeiro no Estado do Brasil e outras Conquistas e que isso era muito contrário a meu nobre serviço, não existindo proibições ou penalidades específicas pelas quais a introdução de tabaco estrangeiro no Estado do Brasil e outras conquistas pudesse ser evitada. Ordeno que nenhuma pessoa, nativa ou estrangeira possa determinar a introdução, ou ela própria introduzir em qualquer parte do Estado do Brasil, ou qualquer parte de minhas conquistas, qualquer tabaco estrangeiro ou usar tabaco em qualquer quantidade e que todo tabaco assim encontrado seja imediatamente confiscado ou incinerado publicamente ou lançado ao mar, e que ninguém possa obter benefício dele, nem usá-lo, e que todas as pessoas que o enviarem ou transportarem ou introduzi-lo ou mandarem introduzi-lo ou de qualquer maneira contribuam para sua introdução e os que o receberem ou em cuja posse seja encontrado, ou os que o usarem, incorrerão nas mesmas penalidades estabelecidas e declaradas na mencionada Ordem contra os que introduzirem tabaco estrangeiro em meu reino, ilhas adjacentes ou no *Estado da India* e que sejam punidas da mesma forma. Ordeno ao Administrador do Tribunal Inferior, Governador do Tribunal Superior e do Porto, Vice-rei do Estado do Brasil e outros em posições elevadas, Juízes das Altas Cortes, Governadores das conquistas e todos os coadministradores, Superintendentes, Magistrados Especiais, Ministros dos tribunais, Juízes, Funcionários e povo de meus domínios que observem e conservem esta minha lei para que chegue ao conhecimento de todos e que já não seja possível alegar ignorância. Ordeno a meu Chanceler principal de meus domínios ou quem quer que esteja servindo nessa qualidade que a publiquem na Chancelaria, enviem cópia com meu selo e seu selo a todos os coadministradores de distritos deste reino e ilhas adjacentes e aos Magistrados especiais das conquistas e a todas as terras dos donatários nas quais os coadministradores não tenham poderes diretos. Ordeno que seja em breve publicada nos lugares que eles não governem e em todas as localidades sob sua jurisdição e nos lugares sujeitos ao Magistrado especial e que seja registrada nos livros e

despachos dos Tribunais, dos Tribunais Inferiores e no Tribunal do Porto e conselho de Ultramar e Junta de Administração e em outros lugares onde tais leis são habitualmente registradas e que este mesmo decreto seja inscrito na Torre do Tombo.

Proferido em Lisboa Ocidental em 20 de março de 1736.

Rei.

Fonte: HAG: *MR*, 105, fls. 274-274v.

Apêndice 6.2 – Têxteis despachados para a Bahia à conta do rapé pelo Navio S. Antonio e Justiça em 1759

Qtde. em corjas	Têxteis - tipos	Preço por corja em Goa (réis)	Preço oferecido na Bahia por corja (réis)	Preço em Goa	Preço de venda esperado com 30% de ágio	Preço real de venda em Portugal (réis)
1	Cassas rachadas de falaz	201#000	-	201#000	261#300	158#000
½	Cassas de flora mormote	225#000	-	112#000	146#250	88#500
½	Cassa mil flores	261#000	18#000	130#500	169#650	122#600
1	Doriaz de 40 maos	165#000	-	165#000	214#500	172#000
1	Doriaz de qualidade superior	180#000	-	180#000	234#000	248#000
½	Cassas tapados de flores	365#000	-	232#500	302#250	246#000
1 &15	Amamos	1032#500	-	198#000	257#400	213#750
10	Cassas brunas	802#500	-	802#500	1042#600	
16	Senas	532#000	-	852#000	1107#600	
52	Folinhas	145#500	-	756#600	977#600	955#850
16	Borralhos	55#500	-	88#800	115#400	96#000
22	Corbandeis	304#500	68#000	289#200	375#960	247#475
3½	Cadeas de riscas verdes	562#500	-	1237#500	1608#750	1320#000
9½	Pericaes copoz	490#500	-	981#000	1275#300	1100#000
20	Cadeas de 19 covados	568#500	58#000	198#900	258#500	
1&15	Cadeas de 24 covados	65#400	70#000	114#300	159#200	
7½	Chita de Balagate	142#500	16#000	106#800	138#850	120#000
4	Sarassas	13#200	12#800	52#800	68#840	47#200
14	Panos de cafres	88#500	12#800	123#900	161#600	
12	Zozuartes	772#500	8#000	927#000	1005#100	929#000
30	Linhas Palavar	43#200	-	1296#000	1684#600	1326#339

Nota: Perda na venda em Portugal: 30%.

Fonte: P. Sequeira Antony, "Liberty goods and private trade…", op. cit, p. 40.

Apêndice 6.3 – Têxteis requisitados pelo cabedal do tabaco

Ano 1752

Folinhas de boa largura
Borralhos ou Panos de Cafres de Balagate
Panos de Porto Novo e de Cambay
Xitas de Balagate, de marca grande
Linhas Cruas e Largas de 20-24 covados
Chitas de Damão
Sarassas de Balagate
Lenços de Bengala de marca grande
Linha de atavar de 1ª. e 2ª. sorte
Procalos e Cassas finas
Luas araxadas e de flores

Fonte: HAG, *Fazenda*, lista 1, nº. 1767, fls. 72v-74v.

Ano 1770

Linhas de Patavar, Catari, Pancadas
Linhas raxadas
Ditas de Surate e imitação da de Diu e de toda qualidade
Ditas de Diu, Aljofradas, 1ª., 2ª. e 3ª. sorte
Ditas de Diu, de riscas azuis
Chitas de Surate largas de 24 e 12 covados
Ditas abrilhantadas de 8 e 9 ditas
Ditas de Balagate de 6 a 8 ditas
Cobertas pequenas de Balagate e marca mayor
Pericaes de 22, 24 e 32 maons
Cadeas de Balagate azuis
Cataris com encarnado de 9 covados 1ª. e 2ª. sorte
Ditas de Surate Inglezes azuis 1ª. e 2ª. sorte
Zuarte finas Inglezes
Panos de Porto azuis de 1ª. sorte
Xadrez meudo e nada encarnados

Fonte: HAG: *OR*, 1502, fl. 220.

Ano 1773

Zuartes of Surat – não muitos
Linhas Cadeas de 14 e 24 covados, azul e verde – grande quantidade
Algodão de Daman
Coromandels, azul, em pequena quantidade
Linhas Cadeas de 9 covados, apinhascadas, em grande quantidade
Linhas de Surat – de boa qualidade, também azul, e não vermelho
Folinha e Borralhas grossas – poucas
Panos de mossas
Lenços de Patavar de 8 pessas, vermelha e comum – grande quantidade
Algodão Surat de 24 covados, com flores grandes
Algodão Surat em pessas de 12 covados abrilhantadas
Linhas de Patavar encarnadas das rachadas – grande quantidade

Ano 1776

Chitas de Surat largas de 24 covados
Ditas de Diu aljofradas 1ª., 2ª., e 3ª. sorte
Ditas de riscas azuis
Chitas de Surate abrilhantadas de 6 a 8 covados
Lenços Patavar de 6 a 8 em pessa
Linhas Patavar rachadas
Linhas de Surate, a imitação de Diu
Panos do Porto azuis, e nada de encarnados de 1ª. e 2ª. sorte
Alguma Folinha
Poucos Zuartes
Alguns Pericaes de 22 e 24 maons
Cadeas de 9 covados de Surate azues, bastantes
Ditos brancos menor quantidade
Ditos de 19 covados com riscas verdes – poucas peças
Ditos de 19 covados, azuis, o mesmo

Fonte: HAG: *OR*, 1504, fl. 58.

Ano 1778

Salitre de boa qualidade, o custo a bordo deve ser 30 *xerafins* o quintal, peso de Portugal. Se for de qualidade perfeita, o preço pode chegar a 35 *xerafins*.
Pimenta deve ser comprada a um preço que permita venda no reino a 150-160 o arrátel.
Se essas mercadorias não estiverem disponíveis, buscar o seguinte:

Têxteis necessários	Preço em Portugal por corja de 20 peças	Preço em Goa
Linhas de Palavar encarnadas	40#000	225=0=00
Linhas de Surate azuis 2ª. Sorte		
Linhas de Surate encarnadas devem estar disponíveis para venda a 1#000 a 1#300 a peça	26#000	146=1=15
Linhas de Diu azuis 2ª. sorte	26#000	146=1=15
Linhas de Palavar encarnadas devem estar disponíveis para venda a 3#400 a 3#600 a peça	72#000	405=0=00
Linhas Cadeas de 24 covados, a maior parte verdes e menos azul e branco – devem alcançar 48#000 a 55#000 réis a corja	55#000	309=1=52½
Panos de Porto 1ª. sorte – devem estar disponíveis para venda a 9#600 a 10#000 réis	10#000	56=1=15
Panos de Porto 2ª. sorte – devem estar disponíveis para venda a 7#000 a 8#000 réis	8#000	45=0=00
Zuartes verdes – devem estar disponíveis para venda a 70#000 a 72#000 réis a corja	72#000	405=0=00
Folinha verde – devem estar disponíveis para venda a 6#4000 a 7#000 réis a corja	7#000	39=1=52
Coromandeis – devem estar disponíveis para venda a 50#000 a 56#000 réis a corja	56#000	315=0=00
Borralhos devem estar disponíveis para venda a 6#400 a 7#200 réis a corja	7#200	40=2=30

Lisboa, 5 de março de 1778.

Fonte: HAG: *OR*, 2402, fls. 3-3v.

Tecidos necessários para consumo na América

50 peças de Cadeas Balagate bem tapado e boas tintas, do branco nada
100 peças de Cadeas fino sortido
40 peças de Cadeas de Surate tapados finos
150 peças de Linhas de Surate azuis e cateris e bom pano
20 peças de Guingoens tcidos em pasta largos de lagrimas grandes e de pancadas azuis e roxas
10 peças de Guingoens azuis entrefinos degarfos e nada de vermelho
25 peças de Chitas finas da 1ª. sorte de boas finas
10 peças de Chitas finas pinturas finas
25 peças de Chitas de 2ª. sorte
10 peças de Chitas do rouxas
12 peças de Lenços finíssimos
2 peças de Cassas lisas de Listras flores
15 peças de Linhas de Diu entrefinas e nada de vermelho
10 peças de Chitas do Porto e rouxas finas
25 peças de Linhas Patavar catary – cores azuis e vermelho muito vivo
8 peças de Lenços azuis ordinários

Documento sem data.
Fonte: HAG: *OR*, 2404, fls. 9-9v.

Ano 1791

Pimenta
Lenços de Surate azuis e com Xadres encarnado de 8 e 10 cm em pessa
Ordinários, mas não grossos
Leços de Balagate azuis, a imitação dos da Costa de 12 emps., marca grande e que sejam tapadas
Pericaes de 22 e 24 *maons*
Cadeas de Zurate Inglezes
Zuarte de dita, Inglezes
Linhas de Surate estreitas, e algumas largas e todas que tenham catari, e bom azul
Cadeas de Balagate comuns de boa qualidade

Ditos de dito, finos Charcarabanda, Chiquiti, Gangonomal, vinte Catar e outros de padroens novos, todos azuis.

Lisboa, 17 de março, 1791.
Assinado: Ignacio Antonio Ribeiro

Fonte: HAG: *OR*, 2379. O volume não tem folhas numeradas.

Apêndice 6.4 – Comerciantes baianos que trabalham com mercadorias asiáticas

Têxteis Indianos (1759)

Antonio Pereira Monsão
Luis da Silva Pinto
Manoel João Viana
Feliz Manoel Dias
Manoel de O'Freire
Luis Coelho Ferreira
Bernardo da Sila Costa
João Luis de Deus
Manoel Francisco Serra
José Antonio Carvalho
Simão de Bastos

Fontes: AHU: *Baía*, nos. 4316, 7497, 7525, 7527 c.c.

Búzios (1772-1774)

Pedro de Lima Cabral
João Anastacio Fontão
Afonso Alvares S. Payo
Antonio Ribeiro da Valle
João de Oliveira Soares
Francisco Moreira da Costa
José Gomes Roza
Francisco Pereira Coutinho
João Pereira do Lago
José Antonio da Silveira
Francisco Antonio de Etre

Fonte: ANTT: *Junta do Tabaco*, maço 107.

Apêndice 6.5 – Embarques anuais de rapé – Lisboa para Goa, 1676-1826

(continua)

Ano	Navio	Barris/caixas	Arráteis
1676	N. S. dos Remedios	380	38944
1677	S. Pedro Gonsalves	400	N.A.
1678	N. S. do Pilar e S. Antonio e N. S. da Aparecida	400	N.A.
1691	S. Francisco de Borja	N.A.	N.A.
1693	N. S. de Nazareth e N. S. de Valle	210	19761¾
1695	Sacramento	N.A.	2549
1696	N. S. da Boa Hora e das Necessidades	300/96	29145¾
1697	N. S. da Gloria e S. Antonio de Fama	220/8	20560½
1678	N. S. da Boa Hora e das Necessidades	200/7	18306
1698	S. Pedro Gonsalves e N. S. das Necessidades	200/8	18234
1699	N. S. do Cabo	250	20953½
1700		200	18848
1701	N. S. da Piedade, S. Antonio, N. S. do Valle	224	N.A.
1702	Salvador do Mundo e N. S. dos Prazeres	202	19847¼
1703	N. S. da Batalha e Nau Capitania	189	17865
1704	Princeza e S. Caetano	191	17863
1706	S. Pedro Gonsalves	198	18242¼
1706	N. S. das Portas do Céu	179	15883
1707	N. S. das Ondas e N. S. dos Prazeres	270	20078
1709		200	18227¾
1710	N. S. da Conceição dos Anjos	181	16802¾
1711	Princeza do Céu e S. Caetano	199	17896¾
1712	N. S. da Visitação e Nau Almirante	259	24206
1713	S. Francisco Xavier, S. Francisco de Assis e N. S. dos Prazeres	275	23808¾
1714	N. S. da Esperança	277	25146¾
1715	N. S. da Piedade e S. Francisco Xavier	273	23934¼
1716	N. S. do Pilar e S. Antonio e N. S. da Aparecida	109	97291/4
1717	S. Francisco Xavier e N. S. do Pilar	164	14262¾
1718	N. S. da Luz e S. Francisco de Assis	149	13106½
1720	N. S. do Cabo	255	22163¼
1721	N. S. da Piedade e S. Francisco Xavier	252	22974
1722		254	23384
1723		231	20409¼
1724	S. Antonio Flores	312	25890¾

Apêndice 6.5 – Embarques anuais de rapé – Lisboa para Goa, 1676-1826
(continuação)

Ano	Navio	Barris/caixas	Arráteis
1725	N. S. do Livramento e N. S. da Aparecida	90	7489¾
1727	Sta. Thereza e N. S. Madre de Deus	156	N.A.
1727	N. S. do Livramento	241	19585
1728	Sta. Thereza	144	20038
1729	N. S. do Livramento	214	16740½
1730	Sta. Thereza e N. S. da Conceição	226	27930¾
1731	N. S. do Livramento	214	17861
1732		32	15708½
1733	N. S. do Livramento e N. S. de Nazareth	232	19350½
1734	N. S. das Necessidades	140	11926
1735		232	20015¼
1736		225	20107¾
1737		230	18475
1740	N. S. das Mercês	N.A.	N.A.
1741	S. Francisco Xavier e N. S. da Penha da França	230	20000
1741		40	N.A.
1748		282/1	N.A.
1753	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	N.A.	N.A.
1755	S. Francisco Xavier e Todo o Bem	445/2	19190
1758	S. Antonio e Justiça, N. S. da Conceição e S. Vicente Ferreira	N.A.	32631¼
1765	S. Antonio e Justiça	91	26577½
1765	N. S. das Brotas	100	9673½
1766	S. José e N. S. da Conceição	376/3	35565
1767	N. S. da Vitoria	412/3	39744½
1768	N. S. do Livramento	580/3	56580¾
1769	N. S. da Penha da França	N.A.	12811¼
1769	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	380/2	38018½
1770	S. José	414/2	42941½
1771	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	414/2	41840½
1773	N. S. da Caridade e S. Francisco de Paula	226	N.A.
1774	N. S. da Morte do Carmo	92	8987
1775	N. S. do Sacramento e N. S. do Paraizo	120	N.A.
1777	Neptuno	215	8999
1778	Ssmo. Sacramento e N. S. da Piedade	550/2	N.A.
1779	N. S. da Conceição e S. Antonio	80	8715

Apêndice 6.5 – Embarques anuais de rapé – Lisboa para Goa, 1676-1826
(conclusão)

Ano	Navio	Barris/caixas	Arráteis
1779		272/13	N.A.
1780	Principe do Brazil	372/10	N.A.
1781	S. Antonio e Polifemo	240/2	N.A.
1782	Sor do Bomfim e S. Tiago Mayor	220/2	21531
1790	S. Luis e Sta. Maria Madalena	N.A.	12007
1793	N. S. de Belem	417	38935
1796	S. Antonio e Polifemo	80	N.A.
1798	Marquês de Marialva	500	45257
1800	Marquês de Marialva	500	45655
1801	N. S. da Conceição e S. Antonio	500	40433
1802	Marialva	500	32923
1802	N. S. da Conceição	400	28777½
1803	N. S. da Conceição e S. Antonio	400	39181
1804	N. S. do Bom Sucesso e Ceilão	400	39376
1806	N. S. do Bom Sucesso	80	7723
1807	N. S. da Conceição	N.A.	N.A.
1808	Rainha dos Anjos	150	10742
1810	S. José, Marialva	304	33676
1811	Europa	163	N.A.
1812	Ulisses	200	13060
1814	Europa	320	28405
1814	S. José Americano	380	29940
1816	Princeza Real	495	13009
1817	S. José Fama	176	12891
1817	Princeza Real	375	N.A.
1818	Princeza Real	330	N.A.
1819	Princeza Real	212	N.A.
1820	Princeza Real	N.A.	N.A.
1821	Luconia	323	N.A.
1822	S. João Magnanimo	431	11003
1824		N.A.	32000
1825	S. João Magnanimo	320	32000
1826	Principe do Brazil	29	683¾
1826	Principe D. Pedro	320	32000

Fontes: HAG: *Fazenda,* lista 1, nos. 1704, 1766, 1767; *OR*, 1501; 1508; 1517; 1518; 2083; 2367; 2372; 2378; 2379; 2384; 2389; 2392; 2393.

Apêndice 6.6 – Ordens reais sobre despacho de búzios para a Bahia à conta do rapé

1. Carta da Monção de 1722

D. João, pela graça de Deus Rei de Portugal e Algarves, dos mares em torno da África, Senhor da Guiné, faz saber a vós, John Borges Corte Real e Manoel George de Oliveira, Administradores do Monopólio de Tabaco do *Estado da India*, que resolvi que se nos navios de retorno do Estado a este reino forem embarcados búzios não declarados na conta do tesouro real, serão confiscados, que os navios poderão trazer a cada ano somente 200 barris de búzios e um quintal cada; 100 quintais à conta de meu tesouro real e 100 à conta de minha amada rainha, durante um período de três anos a começar em março do ano anterior. Ordeno-vos que os compreis à conta dos lucros do tabaco a um preço razoável que vós decidireis junto com as partes que fornecem pimenta e outras mercadorias que vós enviais à conta do tabaco, sem causar quaisquer problemas na compra dos ditos 100 barris de búzios de um quintal cada. Ordeno-vos despachar anualmente esses búzios à conta de meu tesouro real e embarcá-los sem pagamento de frete, acompanhados por carta vossa, em navios que partam do Estado conforme declarei no conselho do tesouro; devem ser entregues ao superintendente chefe de meu tesouro na cidade da Baía de Todos os Santos no Estado do Brasil, ao qual ordeno vendê-los e remeter o produto ao reino. No futuro comprareis à conta do tesouro 100 barris de búzios das Maldivas ou Moçambique. Deixo esse negócio a vosso critério esperando o cuidado vigilante que certamente mantereis em vossas negociações.

O Rei ordena a Manoel Lopes Laura, servindo como Presidente do conselho da Administração do tabaco e seus substitutos.

Lisboa Ocidental, 1 de abril de 1722.

Fonte: *MR*, 104, fls. 10-10v.

2. Carta da Monção de 1733

Levei em consideração vossa representação em relação à concessão pela qual o vice-rei permitiu aos residentes em Moçambique embarcar búzios em navios de Chaul o que prejudica vosso comércio no Estado; a resolução que promulguei em 1722 se destinava apenas a proibir

que os navios que vierem a este reino embarquem mais búzios do que os requisitados para meu tesouro real, sendo o restante da mercadoria liberada para todos os residentes no Estado. A ordem que promulguei naquele ano e que deve ser observada é que o negócio é livre para todos os residentes no Estado e somente é proibida a vinda para o Brasil ou para este reino nos navios que para cá vierem; deveis comprar búzios em bloco em Moçambique e também nas Maldivas que são os melhores e remetê-los ao Brasil, conforme já vos foi ordenado. Se a renda do tabaco vendido naquela conquista não for suficiente para seu uso, podeis despachar mercadorias de Goa para tais compras assim como para a ilha das Maldivas a fim de fazer uma remessa maior. A experiência mostrou que meu tesouro ganhou maiores rendas com essa mercadoria do que com outras que normalmente vós remeteis.

Nota: O documento não indica lugar e data.
Fonte: HAG *MR*, 104, fls. 11-11-v.

3. Carta da Monção de 1734

Com relação à representação feita pelos residentes de Chaul ao vice-rei sobre o fornecimento de búzios de Moçambique por meio das viagens daquela cidade ao forte. Já vos declarei no ano passado que o comércio dessa mercadoria aos portos da Índia não é proibido, mas apenas do Estado ao reino do Brasil; agora repito que em Moçambique não deveis monopolizar essa mercadoria somente à conta de meu tesouro, e sim comprar somente o que não prejudique as negociações dos residentes do Estado e manter um confortável equilíbrio em meu tesouro tanto quanto para os residentes ao fazer as compras; ainda que não possais remeter a quantidade requisitada, podeis mandar somente o que possais comprar sem prejuízo para os residentes de Chaul, porque o comércio da Bahia para a costa da Mina está em decadência: por isso não é possível extrair tudo o que se deseja e vender naquela costa. Considerando o que precede, é adequado que os residentes de Chaul não experimentem a escassez que expressaram, a qual pode ser prejudicial ao Estado.

Goa, 19 de novembro de 1735
(assinado) Vicente Nogueira da Costa

As cartas foram transcritas em Goa sem qualquer alteração (*sic*).

Fonte: HAG: *MR,* 104, fls. 11v-12.

Apêndice 6.7 – Carta dos administradores gerais João de Lemos Fragozo e Francisco Coelho Cardozo ao Provedor-Chefe da Fazenda Real do Estado da Bahia de Todos Santos na monção de 1753

Nesta monção recebemos a ordem de Vossa Majestade enviada pelo Tribunal da Junta do Tabaco e Rapé a Lisboa, de que em caso de escassez de pimenta, podemos usar o produto do tabaco para comprar têxteis de qualidade que estão especificados. Este ano, devido às guerras entre este estado e o rei de Sunda e ao bloqueio de estradas, investimos na remessa que incluímos, a qual consiste em cinquenta fardos de tecidos, que os funcionários entregarão a Vossa Majestade. O valor e o preço da mercadoria são enviados junto com a dita remessa conforme vossa ordem explícita.

Recebemos também uma ordem do mesmo Senhor de que nesta monção não devemos enviar conchas de búzios à Bahia. No entanto, o navio N. S. de Monte Alegre, em escala em Moçambique na última monção, necessitava lastro: o capitão recorreu ao assistente da fortaleza, o qual ordenou ao Feitor e ao Juiz Conservador que embarcassem 4.000 panjas de búzios no navio que eles tinham à disposição. Ele nos informou que assim havia feito e também que os búzios estão sendo remetidos a Vossa Majestade junto com a medida dos panjas, a fim de serem entregues na Bahia, conforme aqui declaramos. Não enviaremos mais nenhuma dessas remessas enquanto não recebermos ordem do mencionado Senhor.

Que Deus o conserve por muitos anos.

Goa, 4 de fevereiro de 1753.

Fonte: HAG: *Fazenda*, lista 1, nº. 1766, fl. 115.

Apêndice 7.1 – População das conquistas antigas: fumantes de tabaco em folhas, 1779

Localidade	Cristãos			Hindus				
	H/M Menores de 10	H/M Maiores de 10	Total-1	H/M Menores de 10	H/M Maiores de 10	Total-2	Total 1+2	Número de fumantes
Ilhas	9.238	30.267	39.505	2.295	7.407	9.702	49.207	16.620
Salcete	21.009	53.112	74.121	621	1.861	2.482	76.603	21.317
Bardez	22.092	47.753	69.845	2.289	4.747	7.036	76.881	21.731
Outros								
Monges		652						
Freiras, empregados		402	1.054				1.054	752
Clérigos		2.000	2.000				2.000	1.500
Militares		5.667	5.667				5.667	5.167
Total	52.339	139.853	192.192	5.205	14.015	19.220	211.412	67.087
Marinheiros europeus não incluídos na tabela. Goa, 30/12/1779.								

Fonte: HAG: *MR*, 159-D, fl. 976.

Apêndice 7.2 – Embarques anuais de tabaco em folhas da Bahia/Rio para Goa, 1773-1826

(continua)

Ano	Navio (comandante/capitão)	Quantidade		Total	Custo	Frete
		Fardos	Rolos	arrobas/arráteis	Réis	Réis
1773	N. S. da Caridade (Antonio José de Oliveira)	30	-	426=24		170#700
1775	Neptuno	50	-	-	1263#727	2188#200
	São Boa Ventura e N. S. da Piedade (Antonio Magno Jesus dos Santos	40	-	547=16	726#868	
1776	Santissimo Sacramento e N. S. do Paraizo (Miguel Roiz Colaço)	257	8	4109=00	3885#950	1644#900
					Total: 5571#251	
1777	Neptuno e S. Antonio (Antonio José de Oliveira)	247	8	4109=00	3885#950	1636#700
					Total: 5535#330	
1778	N. S. da Conceição e S. Antonio (Joaquim dos Santos Andrade)	150	10	2435=16	1914#450	971#700
					1090#375	603#500
	Santissimo Sacramento (Manoel de Freitas Guimarães)	94		1590=24	Total: 4624#657	
1779	S. Antonio e Polifemo (Antonio José de Oliveira)	252	4	4004=00	2821#625	1601#600
					Total: 4476#384	
1780	Principe do Brasil (Manoel Pereira de Campos)	262	8	4000=00	5331#706	1598#900
1781	S. Antonio e Polifemo (Manoel Ferreira Nobre)	360	16	4072=00	4153#377	1622#050
					Total: 5837#203	
1782	Sor do Bomfim e S. Tiago Maior (Joaquim de Almeida)	187	7	-	3817#637	1261#750
	Principe do Brasil (Antonio Lopes Cardoso)	303	-	-	Total: 5128#792	

Apêndice 7.2 – Embarques anuais de tabaco em folhas da Bahia/Rio para Goa, 1773-1826

(continuação)

Ano	Navio (comandante/capitão)	Quantidade		Total	Custo	Frete
		Fardos	Rolos	arrobas/arráteis	Réis	Réis
1783	S. Antonio e Polifemo (Dionizio Ferreira Portugal)	152	25	2810=16	3712#225	1118#300
1784	Sor. do Bomfim e S. Tiago Maior (Jacinto de Azevedo Leiria)	243	7	4012=00	4356#250	1648#400
					Total: 6436#763	
1785	Princeza do Brasil (João Victo da Silva)	275	8	4557=16	5039#988	1823#000
					Total: 7268#600	
1786	Sor. do Bomfim e S. Tiago Maior (José Francisco de Perne)	287	7	-	-	-
1787	N. S. da Conceição e S. Antonio (Dionizio Ferreira Portugal	295	6	5104+16		2041#600
					Total: 7962#902	
	Europe (Miguel Gahagen)		-	4624=00		-
1788	São Luis e Sta. Maria Magdalena (Antonio Joaquim dos Reis Portugal)	300	8	5268¾	6178#325	2107#500
					Total: 8446#987	
1789	N. S. da Conceição e S. Antonio (José Joaquim Ribeiro)	314	8	5304=00		2121#600
					Total: 8331#820	
1790	São Luis e S. Maria Magdalena (Antonio Joaquim dos Reys Portugal)	334	2	6129=00	7260#500	2451#500
					Total: 9868#510	

Apêndice 7.2 – Embarques anuais de tabaco em folhas da Bahia/Rio para Goa, 1773-1826

(continuação)

Ano	Navio (comandante/capitão)	Quantidade		Total	Custo	Frete
		Fardos	Rolos	arrobas/arráteis	Réis	Réis
1791	N. S. da Conceição e S. Antonio (José Joaquim Ribeiro)	326	2	6143=16	7273#350	2457#400
					Total: 9968#065	
1792	N. S. de Belem (José Francisco de Perne)	324	2	6116=16	7728#400	2446#600
					Total: 10455#000	
1793	N. S. da Conceição e S. Antonio (José Joaqum Ribeiro)	333		6140=00	8070#900	2441#600
					Total: 10825#820	
1795	S. Antonio e Polifemo (Manoel do Nascimento Costa)	270	2	4826=24	5313#025	1930#700
					Total: 7610#885	
A partir de 1797 o tabaco passou a ser exportado da Bahia para o Rio e do Rio para Goa						
1797	Bergantim N. S. do Amparo (p/ Rio) Navio Bom Jesus (p/ Goa)	235	2	4109=24	4358#100	1643#900
					Total: 5953#750	
1798	Bergantim Tritão (p/ Rio) Marquês de Marialva (p/ Goa) (Antonio Joaquim dos Reys Portugal)	271	2	4867=08	5252#320	1946#100
					Total: 6750#815	
1799	Bergantim Briozo (p/ Rio) N. S. da Conceição e S. Antonio (p/ Goa)	395	2	7528=16	18149#650	3011#400
					Total: 19712#150	
1800	Sumaca Eva (p/ Rio) Marialva (p/ Goa)	305	2	5722=16	11476#825	2289#000
					Total: 13169#030	

Apêndice 7.2 – Embarques anuais de tabaco em folhas da Bahia/Rio para Goa, 1773-1826

(continuação)

Ano	Navio (comandante/capitão)	Quantidade		Total	Custo	Frete
		Fardos	Rolos	arrobas/arráteis	Réis	Réis
1801	Bergantim Boa Esperança (p/ Rio) N. S. da Conceição (p/ Goa)	264		5215=16	10001#000	2088#200
					Total: 11595#650	
1802	Bergantim Ave Maria (p/ Rio) Marialva (p/ Goa)	341	2	6857=00	9671#225	27423800
					Total: 11489#265	
1803	Bergantim S. Antonio Milagroso (p/ Rio) N. S. da Conceição e S. Antonio (p/ Goa)	401	2	8151=08	1526#645	3260#500
					Total: 17266#865	
1804	Paquete S. Antonio Rei (p/ Rio) Ceilão Novo (p/ Goa)	354	2	7191=08	11680#400	2876#500
1805	Paquete S. Antonio Rei (p/ Rio) N. S. da Conceição e S. Antonio (p/ Goa)	347	2	7268=08	11491#605	2907#300
1806	Paquete S. Antonio Rei (p/ Rio) Ceilão Novo (p/ Goa)	365	2	8267=22	13549#787	3301#500
1807	Europa (p/Rio) Ceilão Novo (p/ Goa)	200	2	4670=24	-	1868#300
1809	Rainha dos Anjos (Antonio Garcia Alves)	323	-	-	-	-
1810	Sumaca Boa Hora (p/ Rio) Ulisses e S. Jozé Fenix (p/ Goa)	233	-	3745		1498#000
1811	Europa (Antonio da Luz)	242	-	6105=16	12956#730	2442#200

Apêndice 7.2 – Embarques anuais de tabaco em folhas da Bahia/Rio para Goa, 1773-1826

(continuação)

Ano	Navio (comandante/capitão)	Quantidade		Total	Custo	Frete
		Fardos	Rolos	arrobas/arráteis	Réis	Réis
1812	Ulisses e S. Jozé Fenix (p/ Goa)	465	-	11938=00	12956#730	4775#200
1813	Europa (Antonio da Luz)	474	-	12011=00	26436#310	4804#400
					Total: 31240#710	
1814	S. José Americano (João Gomes Duarte)	440	-	12020=00	28119#220	4808#000
1815	Princeza Real (Joaquim Ignacio Lobo)	495	-	13009=00	-	5203#600
1816	S. José Magnanimo	226	-	6559=00		12516#470
1817	S. José Fama (Antonio dos Santos da Cruz)	224	-	5906=00		2362#400
1818	S. João Magnanimo	228	-	4936=14	-	-2402#000
	Princeza Real (Joaquim José da Silva)	230	-	6005=00		
1819	Princeza Real (Pedro Antonio Nunes)	223	-	5954=25		2381#900
1820	Charrua Luiza (p/ Rio) Galera Três Corações (p/ Goa)	265	-	6825	5391#483	2730#000
1821	Charrua Luiza (p/ Rio)	391	-	8911=00	-	3564#400
	Luconia (p/ Goa) (José Maria da Cunha Cabral)	208		5001=16		1091#580
1822	S. José Magnanimo	431		11003=00		4401#200

Apêndice 7.2 – Embarques anuais de tabaco em folhas da Bahia/Rio para Goa, 1773-1826

(conclusão)

Ano	Navio (comandante/capitão)	Quantidade		Total	Custo	Frete
		Fardos	Rolos	arrobas/arráteis	Réis	Réis
1823	Galera Lusitania	-		-		2281#300
1825	S. João Magnanimo (de Lisboa)	268		5703=08	13687#800	602#020
1826	Principe do Brazil (de Lisboa)	29		683=24	1574#400	
1826	Maya e Cardozo e S. João Magnanimo (de Lisboa)			5700=00		

Fontes: HAG: *MR*, 158-C, fls. 967-967v, 970; 171-B fl. 566; 173, fl. 420; 178-B, fl. 785, 787, 788-788v., 789; 179-B, fls. 794-795; 180-A, fl. 18; 187-B, fls. 550-550v., 551, 552, 557, 558; 189, fl. 185(a), 191, 192-192v., 194, 195-197v.; 190-A, fls. 303, 304; 191-A, fls. 61, 61v., 62, 64, 67-67v., 70-71; 191-B, fls. 1520, 1523-1524v., 1525-1526, 1528-1528v., 1529, 1532, 1536-1543v.; 1544-1545v.; 191-C, fls. 444(a)-444(b); 192-B, fls. 361-362v., 367-369v., 372-373v., 376-379,381-389v.; 193-B, fls. 1500-1500v. 501-1502, 1503, 1504-1505, 1506, 1507-1509v.; 195-D, fls. 411-412v., 417, 419-419v., 420, 423; 195-E, fl. 946;196-B, fls. 721, 182-782v.; 197-B, fls. 434, 435-436v.; 198-E, fls. 897, 899-900; 200-A, fs. 278-285v.; 200-B, fls. 176, 178; *OR,* 1510, fl. 5; 1514; 1617, fls. 188v., 189v.; 1520; 1524; 1531; 1532; 1533; 1537; 2083; 2152; 2249; 2367, fl. 69; 2372; 2375; 2377; 2378;2379; 2083; 2380;2384; 2385; 2389; *Fazenda*, lista 1, nº. 1722, fls. 1-4; 1724; 1734 fls. 1-4; 1739, fls. 1-17; 1742; 1745; 1747; 1748; 1749; 1764, fl. 1; 1765, fl. 15; AHU, *Baía*, nºs. 1025-1027, 9158, 9161, 9499, 9733-9736, 9746, 10601-10603, 11007-11012, 11250, 11255-11257, 11267, 11832-11838, 12948, 12964, 13210-13211, 13826, 14387, 14814, 15561, 15559, 16107, 18321, 18376, 1937-19373, 2052-20523, 20609-20610, 22714-22716, 23561, 23673-23675, c.a.; cx. 177, doc. 68; 196, doc. 3; India, nº. 81; ANTT: *Casa da India*, maço 1500; 1501; *DUP,* V.

Apêndice 7.3 – Leilão do contrato de tabaco em folhas do Estado de Goa e das Províncias de Salcete e Bardez (1773)

Em 4 de novembro de 1773, havendo sido publicado pelo anunciador dos leilões Gabriel Pires no escritório do Conselho da Receita o contrato de tabaco em folhas de Goa, Salcete e Bardez por um período de três anos a começar em 1 de janeiro de 1774 e terminar no final de dezembro de 1776, nas condições que registro no livro de leilões na página 28. A cláusula específica de que o contratista que possa leiloá-la renuncia a todos os casos imprevistos, ordinários e extraordinários, comuns ou inusitados, premeditados ou não premeditados e que em cada um desses casos o contratista será obrigado a satisfazer a Real Fazenda em relação ao preço do contrato, sem recorrer a apelação. É obrigado a declarar que em caso de invasão de qualquer das províncias de Salcete e Bardez pelo inimigo, que Deus o proíba, a 44ª condição entrará em vigor. Havendo competição entre os contratistas, o último lance foi de Vithogi Sinai Nerlicar, casado e residente em Verem, por um preço de 119.000 *xerafins* por ano, por um período de três anos, além de 1% para obras de caridade. Também está obrigado a comprar todo o tabaco que veio do reino para a Real Fazenda na atual monção, à razão de 210 *xerafins* por khandi e pagar essa importância à Real Fazenda além da mencionada soma do leilão. Não havendo ninguém para oferecer maior ou menor soma, o anunciador pronunciou sua decisão e concluiu o dito leilão, oferecendo o contrato a ele, que o aceitou junto com as obrigações relativa a si mesmo e seus haveres. Eu, Domingos Joaquim de Oliveira, superintendente da Fazenda, fiz esta condição na qual o mencionado Conselho, o contratista e o anunciador assinam comigo. Saldanha Veiga Magalhães, Domingos Joaquim de Oliveira, Vithogi Sinai, Gabriel Pires.

Fonte: HAG: *MR*, 151, fls. 66-166v.

Apêndice 7.4 – Aprovação do tabaco na Junta de Inspeção, Bahia, 1800-1805

(A) Tabaco em folhas

Ano	Fardos levados ao depósito (nos.)	Fardos aprovados (nos.)	Peso (arrobas)	Fardos rejeitados (nos.)
1800	2812	305	5691 ½	2507
1801	1322	264	5189 8 lbs	1058
1802	1891	341	6829 28 lbs	1550
1803	1620	401	8122	1219
1804	2480	354	7166	2126
1805 (8 meses)	2392	347	7236 ½	2045
TOTAL	12157	2012	-	10105

(B) Tabaco em rolos

Ano	Rolos aprovados (nos)	Rolos rejeitados (nos)
1800	9671	19778
1801	13675	10374
1802	23399	13142
1803	17468	10061
1804	19108	16810
1805	24103	12187
TOTAL	107424	82352

Fonte: HAG: *OR*, 2384, fls. 98-100.

Apêndice 7.5 – Cultivadores e processadores peritos em tabaco em folhas na Bahia

1. Os que prepararam tabaco em folhas de acordo com as regras

Capitão Marcos Ribeiro Soares
Gregorio de Oliveira Pinheiro
Ignacia Maria de Jesus
José de Lima Ramos
Manoel Diaz de Carvalho
André de Oliveira da Costa

2. Peritos na preparação da primeira folha de tabaco aberta

Manoel de Campos
João da Costa Lima Guimarães
José Caetano da Rocha
Francisco Barbosa de Oliveira
Manoel Barbosa de Oliveira
José Pereira da Cunha
Anastasio Correa de Caldes
Domingo de Oliveira Guimarães
Francisco Pereira do Amaral
Francisco Vaz Sora
Luiz Baptista de Menezes
Francisco Gomes Peixoto

3. Especialistas na preparação da primeira folha de tabaco fechada

Manoel Anselmo
Francisco Diaz
José Alvares da Fonseca
Patricio da Costa Barbosa
Leonardo da Silva Pimentel
João da Cunha Simoens
Bernardino de Araujo
Dionizio José de Mattos

Antonio de Britto
Luiz Fernandes da Cunha
Domingos de Cerqueira
Bernardo de Oliveira
Domingos de Guerra
Francisco José de Santos
Francisco Barbosa de Souza

Fonte: AHU: *Baía,* nº. 29594 c.c.

Apêndice 7.6 – Proposta de Domingos Lopes Loureiro para obter contrato de tabaco em folhas na Bahia

Senhor,

O suplicante, Domingos Lopes Loureiro diz ser um dos primeiros comerciantes a colocar em prática a vantagem da lei de liberdade de navegação, ordenou o funcionamento de um navio dos portos nacionais e estrangeiros da Índia e reanimou a letargia do comércio da Ásia que descambava de seu antigo esplendor para a triste decadência de nenhum navio partindo de Goa. O suplicante prosseguiu em seus esforços e empenho: o interesse, junto com Domingos Francisco Lisboa em animar o navio Estogler, o Francisco de Paula e o barco Monte do Carmo – tudo sob a direção do suplicante, percebendo os motivos da decadência do comércio que vêm a ele naturalmente, foi o vassalo incontrovertido que mais contribuiu para a recuperação onde ela é encontrada. Todos esses navios foram não apenas um estímulo para muitos outros que se dedicaram às trocas e ao comércio, mas também para uma nova escola de aprendizado sistemático em obter muitos caixeiros, aprendizes, filhos e parentes de homens de muita atividade nessa corte real, entre os quais estão incluídos três sobrinhos e um filho do suplicante, além dos capitães e marujos a bordo dos mencionados navios com mercadorias em lugar de dinheiro. O reconhecimento público é a prova visível dessa verdade.

Impelido por esses motivos, o suplicante entrou em contato com todas as grandes casas nos diversos portos dos domínios e descobriu que um dos principais males de nosso comércio é a lentidão, a transgressão e a intriga com que o comércio de tabaco tem sido levado adiante, causando grave prejuízo ao tesouro real, visivelmente ocorrido durante a mais recente coleta feita em Goa, quando o governador teve de persuadir e pessoalmente solicitar àquele que conseguiu o contrato.

Senhor, embora o consumo de tabaco na Índia e China seja grande, o contrato se reduziu ao mínimo devido a muitas razões. Se for lícito ao suplicante entrar em alguns aspectos do comércio e da economia, levar as políticas e a gestão de outros países ao conhecimento de Vossa Majestade parece ser louvável.

Tomando a Índia como colônia, a teoria política das nações civilizadas determina o governo das colônias para o benefício da metrópole; em segundo lugar, o contrato do tabaco na Índia não deveria ter sido leiloado em Goa a um gentio que somente busca suas ambições

pessoais e o único objetivo de leiloar o contrato é introduzir o fumo estrangeiro vindo de colônias ateias; talvez os contratos do Brasil tenham sido leiloados em Lisboa com esse sentimento, afetando muitas casas nobres, manipulando os contratos sob segurança jurídica supervisionados por ministros de boa reputação.

Manter um preço elevado e fixo para nosso tabaco era, e sempre será, abrir as portas para algo cujas empresas da Inglaterra e da Holanda fecharam as suas, e continuam a fazê-lo em seus vastos domínios. Todos sabemos que o tabaco português da América é um dos mais conhecidos, mas como essa mercadoria é de luxo ou uma vaidade dos homens, cada nação a usa conforme seu gosto e a melhor política seria prepará-la de acordo com os gostos de quem irá consumi-la.

Nestes três artigos estão inscritos o progresso das nações do norte e o atraso e inação dos portugueses.

Se Deus quiser, os ministros de Vossa Majestade poderão algum dia examinar esse assunto com seriedade; Portugal voltará à sólida regra comercial de trocar o supérfluo pelo necessário; na matéria em consideração, Vossa Majestade estará mais bem servida enviando tabaco a Macau e trazendo chá, trocando um artigo de luxo por outro do mesmo tipo; seria uma política equivocada levar à Índia os preciosos ouro e prata em espécie em troca de temperos. Com essas reflexões o suplicante está convencido de que esta proposta não apenas é justa e merecedora da atenção de Vossa Majestade, mas também serve para despertar a sabedoria e zelo de vossos honrados ministros. Como este respeitável Tribunal leva a cabo a inspeção do comércio das conquistas e por meio dele as propostas mais importantes, esclarecidas com a douta opinião de ministros incorruptos e zelosos, chegam à presença do rei, parece, com todo o respeito, que esta proposta que busca sobrepujar a ruína atual ou iminente será levada em consideração, porque persegue o crescimento futuro de um contrato real e dos grandes contratos que a nação pode ter naquela parte do mundo, baseados em uma mercadoria que é supérflua para nós e para a qual devemos procurar consumo fora do reino e que não pretende inovar em nada que possa ofender o interesse do contrato do reino.

Cheio de zelo patriótico o suplicante oferece a Vossa Majestade alto preço na Índia, dizendo em verdade que não pedirá isenção de direitos ou garantias em tempos normais nem pedir honorários dos tribunais, submeter-se-á aos pagamentos conforme determinados e se propõe a ser mais útil ao tesouro real e à nação do que a si mesmo.

O suplicante deseja que Vossa Majestade lhe atribua o contrato mencionado abaixo nas mesmas condições elevando o último preço leiloado de 4.000 *xerafins* naquela cidade e suas dependências e em Macau. Oferece voluntariamente 10.000 cruzados em acréscimo, incluindo apenas duas condições que contribuiriam para o benefício público:

1. Poderá legalmente reduzir o preço do tabaco, o que será útil para estimular maior consumo.

2. Após retirar de Lisboa a quantidade habitual de tabaco para consumo, calcular a média dos últimos seis anos a fim de poder enviar do Brasil o que parecer melhor a Vossa Majestade, durante um período de doze anos a começar do último leilão realizado em Goa em 1775. Dará garantia a essa corte real, fará os pagamentos conforme determinado neste reino, Goa ou Macau, no melhor interesse do serviço real ou do contrato da corte real e tornando possível que este contrato ao fim de doze anos se eleve a um preço muito maior, no que reside o interesse do tesouro real, tudo isso em verdades palpáveis e privadas de exageros causa de frequente de perda de tempo nos tribunais (Isto é para consideração de Sua Majestade).

Fonte: *OR*, 1506, fls. 120-122.

Apêndice 7.7 – Carta da Junta de Inspeção da Bahia para explicar questões relativas às exportações de tabaco em folhas para Goa

Senhora,

Esta Junta recebeu a Provisão de Vossa Majestade datada de 5 de março de 1793 por meio da frota que chegou a este porto em 18 de março, informando que o conselho de receita do *Estado da India* recebeu a remessa de tabaco enviada no ano anterior de 1792 pelo navio *Belem*; e que ao contrário da expectativa de que a remessa de tabaco seria de melhor qualidade do que a de monções anteriores, verificou-se que estava um tanto seca e sem o óleo que a conserva, o que acarretou prejuízo para o real tesouro de Sua Majestade. Recomendou que remessas futuras deveriam ser constituídas por tabaco bem maturado, oleoso e novo e que acima de tudo esta Junta representa Vossa Majestade.

Há muito tempo este país tem sofrido estações absolutamente erráticas e a colheita atual tem sido mais irregular do que a anterior; a razão é que desde 1 de abril de 1796 até hoje não se passou uma única semana sem chuva excessiva devido à qual não pudemos obter tabaco em folhas de boa qualidade, apesar de todas as recomendações aos agricultores e da diligência com que se dedicam a seus cultivos.

Esta Junta recebeu ordens do Governador da capitania para que a remessa deste ano seja enviada ao Rio de Janeiro porque o navio ancorará naquele porto e não neste. A Junta solicitou ao armazem que recolhesse o tabaco em folhas preparado neste ano. Essa coleta foi de apenas 189 fardos que embora não sejam de qualidade superior estão entre o melhores que os inspetores consideraram capazes de suportar a viagem e chegar em segurança. Como a remessa foi bastante pequena, a Junta concordou, com consentimento do Governador e Capitão Geral aumentá-la com mais alguns fardos do ano anterior e consequentemente embarcou 46 fardos a mais, levando o número total a 235 e dois rolos, cujo custo sobe a 5.953#750 réis, como se vê na fatura.

O tabaco acima mencionado embarcou, conforme descrito na fatura, no Bergantim N. S. do Amparo, comandado pelo Mestre Manuel Luís da Costa Guimaraens que o levará ao Rio de Janeiro para entrega ao Vice-rei e Capitão Geral do Estado para reembarque no navio da Índia em conformidade com as ordens de Vossa Majestade.

Esta Junta envidou os maiores esforços para cumprir as ordens reais na manufatura de tabaco de alta qualidade, mas esses esforços não são eficazes sem clima favorável e dependem da Providência para poder fazer uma remessa comparável com a dos tempos antigos.

Isso é tudo o que o Conselho tem a apresentar a Vossa Majestade.

Vida longa ao Rei.

Junta de Inspeção, Bahia
Maio de 1797
(Assinado) José Malheiro de Mello

Fonte: HAG: *OR*, 2375, fls. 25-26.

Apêndice 7.8 - Resposta da Junta de Inspeção da Bahia à ordem do Tesouro Real, 1805

Prosseguindo nas investigações, parece óbvio pelas informações de que esta Junta dispõe que a redução no peso se deve ao modo de pesagem dos fardos na Índia sem os envoltórios. A prática de pesagem prevalecente na cidade da Bahia é incluir os envoltórios e não descontá-los do agricultor. No reino aparece uma redução de 4% e os comerciantes consideram que os fardos têm o peso adequado. No embarque dos fardos no Rio, a remessa é autorizada pela Intendência no porto; o mestre, além de certificar que os fardos não apresentam defeitos, ajuda e assina a pesagem feita na balança Real nos registros respectivos.

As inspeções são feitas com a máxima precisão, sendo cada fardo aberto em três pontos a fim de evitar qualquer falsificação e a fim de avaliar a qualidade do interior, para o que a Real Fazenda gasta dinheiro, conforme registrado na fatura; são em maior proporção do que os fardos rejeitados.

É verdade que os agricultores evitam confeccionar os fardos, alegando que é mais viável para eles manufaturar os rolos: o preço dos rolos aumenta com a adição de mel, o que além de conservar a qualidade também satisfaz os comerciantes e seus fregueses que encomendam os rolos com preferência e pagam um preço mais elevado no início da colheita. No caso dos fardos, eles sofrem perdas e o pagamento é feito com rapidez após a conclusão da seleção dos fardos para o contrato real na Índia.

A fim de executar as Ordens reais, anualmente a Junta encarrega o Inspetor de tabaco delegado a ir pessoalmente aos distritos selecionados conhecidos pela sua melhor colheita a fim de recolher o tabaco; também para percorrer as fazendas dos cultivadores e orientá-los na manufatura de fardos com as primeiras folhas e levá-los prontamente à cidade para prosseguimento do transporte na viagem da monção. A Junta também recomenda por meio de repetidas cartas oficiais ao Juiz de Fora de Cachoeira que dê toda a assistência para esse objetivo. A inspeção é mais rigorosa no caso dos fardos comparada com a de rolos. Portanto, apesar do progresso na confecção de fardos em relação a essa matéria, não tem sido possível atender às especificações esperadas, o que fica evidente nos documentos inclusos.

Com relação aos agricultores, a Junta é obrigada a agir com a maior cautela para que eles não abandonem a confecção dos fardos, não apenas por não existir lei que obrigue os cultivadores a tratar dessa confecção

mas também porque, em conformidade com a Ordem Real número 4, não podem ser responsabilizados pela variação da qualidade do produto causada por circunstâncias de época, local e outras causas e prejuízos que possam ocorrer devido a má intenção. Frequentemente não conseguem produzir tabaco de melhor qualidade ainda que o desejem, porque os imprevistos da estação estragam as primeiras folhas e eles são obrigados a usar a segunda folha e as inferiores. Tanto mais porque essa colheita sustenta o comércio da África e abarca todos os agricultores dessas colônias que fornecem o material para os mais importantes ramos de receita do Estado. É necessário tomar todo o cuidado para não aumentar as contínuas queixas feitas pelos cultivadores contra esta Junta devido à rejeição de fardos em grande escala que às vezes chega à seleção de apenas 20 ou 30 fardos.

Além disso, nem de parte da Junta do Tabaco e nem de parte dos comerciantes do reino tem havido reclamações de que os fardos despachados para Lisboa fossem os considerados supérfluos ou que tivessem sido rejeitados; podem haver encontrado alguma deterioração, a qual, se realmente ocorreu, era natural naquela mercadoria, conforme determinado pelo artigo regulador da Casa dos Seguros de Lisboa, capítulo 22, confirmado pela Ordem Real de 11 de agosto de 1791.

Do exposto parece indubitável que os despachos para a Índia lá considerados inferiores podem haver sido da época de sua partida, por motivos absolutamente alheios ao mister da Junta e da inspetoria da cidade que gozam de alta reputação em público e além disso cuja conduta é supervisionada pela Junta ao tratar da inspeção desses fardos.

Não é possível que em todos os anos o tabaco seja o mais adequado, devido às mudanças no clima. Mas é da maior importância que para os despachos à Índia a inspeção da Junta dê fé à perícia dos praticantes de confiança.

Tão logo o reconhecimento dos fardos junto com as especificações explícitas de peso e a pureza externa passa pelas mãos dos mestres dos embarques, a responsabilidade posterior da Junta chega ao fim. Danos à carga ou alterações de sua qualidade podem resultar de armazenagem deficiente dos fardos, tratamento durante a viagem, transbordo no Rio de Janeiro, depósito na Fortaleza da Ilha das Cobras, conhecida por sua umidade que influencia e altera a fermentação interna e afeta mercadoria tão suscetível cuja delicadeza é vulnerável à queima conforme visto nas fábricas do reino e aqui, assim como o momento em que os fardos são armazenados.

Além disso, não há certeza quanto ao momento em que os fardos da remessa são abertos na Índia; pode coincidir com a época da inspeção naquela cidade do Estado. A fim de julgar a causa genuína ou provável da diferença de peso que não apresentava outras mostras de excepcionalidade, em Lisboa é comum deduzir 4% devido aos envoltórios; não há fraude visível em relação à qualidade, apenas uma simples aspereza das folhas de alguns fardos o que é quase inevitável devido à natureza da mercadoria e o atraso na partida.

Finalmente, levo à alta consideração de Vossa Alteza ponderar que a Junta da Real Fazenda na Índia tem reclamado repetidamente por muitos anos da parca remessa de fardos de tabaco. No entanto, nunca apresentou um relato detalhado do momento de abertura dos fardos, o número e marcas dos fardos inferiores com pormenores, para que a Junta fossa fornecer justificação específica e conheça os agricultores respectivos, a fim de poder tomar medidas preventivas no futuro, advertir os homens mais rudes e reconhecer os mais cuidadosos. É incrível que tantos Presidentes e delegados que serviram nesta Junta possam ter sido menos zelosos em uma função tão recomendada e tão importante para os interesses reais.

A Junta foi solicitada a aumentar consideravelmente a remessa do número de arrobas, o que indica o aumento do consumo e garante a confiança de que a mercadoria é genuína e que a abundância da carga é o que fornece pretexto ao contratista para demonstrar insatisfação e ser exigente na extração do tabaco, o que pode agravar a dificuldade. Quando os fardos foram despachados do Rio de Janeiro com bastante antecedência pela viagem da monção e chegaram à Índia, deveriam ter sido abertos rapidamente e extraídos: a queda natural de qualidade e qualidade, típicas do inevitável dano no transbordo, da longa viagem e do clima quente – esses fatores parecem excluir qualquer imputação contra a Junta.

A fim de conformar esta carta às intenções Reais dadas na ordem, evidente no documento no. 5, parece ser mais adequado nas circunstâncias deixar à augusta presença de Vossa Alteza dar solução de uma forma que seja agradável à satisfação Real.

Estando Vossa Alteza ciente de seu (da Junta) famoso zelo no serviço da Coroa e capaz de obter maior honra ao merecer a atenção Real, encarregada da prosperidade da agricultura e comércio da capitania, que desde o início sempre progrediram, roga com a mais profunda submissão a Vossa Alteza Real que possa ser honrada com a confiança

Real tomando nota da presente justificação com sóbria equidade e mercê e ordenando que seja ela aliviada da responsabilidade sancionada na provisão acima.

Que Deus conserve Vossa Alteza por muitos anos. Bahia, Junta de Inspeção, 11 de outubro de 1805.

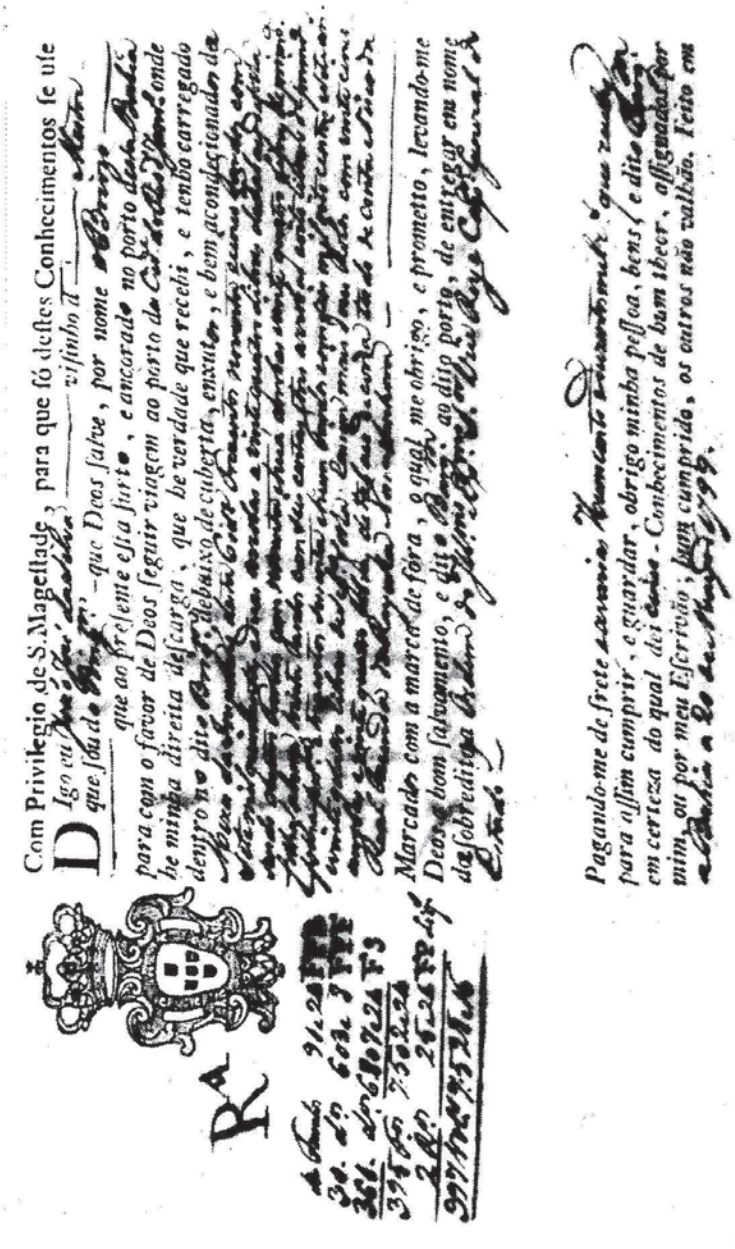
José da Motta Azevedo; Antonio Frutuozo de Menezes Doria, Silvestre José da Silva; José da Silva Lisboa.

Fonte: HAG: *OR*, 2384, fls. 90-97v.

Apêndice 7.9 – Amostra de conhecimento de carga de tabaco

Appendix 7.9

Specimen of a Tobacco Bill of Lading



Apêndice 8.1 – Reexportações de Portugal para outros países, 1802

País	Produtos de				Produtos do exterior reexportados	Total
	Portugal	Ilhas	Brasil	Ásia		
Inglaterra	3.935.087#275	3.712#000	4.045.796#000	619#400	489.955#480	8.472.170#155
Holanda	102.997#070	4.512#000	529.055#355		9.551#200	646.115#625
Hamburgo	72.489#365		3.210.144#350	87.650#000	7.634#180	3.377.917#695
França	144.911#380	608#000	3.271.468#315	177.080#000	47.880#605	3.641.948#300
Espanha	266.280#600		306.364#290	42.489#220	194.506#871	809.640#981
Rússia	185.658#005		19.132#545	1.120#000	1.878#400	207.788#950
Suécia	121.932#215		49.238.517		3.457#120	174.627#852
Dinamarca	73.177#600		22.562.200		1.919#800	97.659#600
Itália	96.719#540		3.032.550#287	122.738#200	206.875#622	3.458.883#649
Prússia	40.014#615		24.019#770		2.033#640	66.068#025
EUA	273.880#090		307#665	195#200	126.884#400	401.267#355
Barbária	5.769#400		27.686#145	11.556#800	6.248#340	51.260#685
Total	5.318.917#155	8.832#000	14.536.325#439	443.448#820	1.095.825#658	21.405.349#072

Nota: Todos os dados em réis.
Fonte: BAL: 52-IX-25, fls. 140-147.

Apêndice 8.2 - Exportações das colônias para Portugal em 1802

Local	Vitualhas	Ouro	Algodão	Peles da Ásia	Produtos da Ásia	Produtos medicinais	Madeira	Tabaco e outros produtos	Total
Rio de Janeiro	1.470.797#674	1.480.657#960	89.850#400	432.627#135		38.112#785	33.842#100	97.531#500	3.643.419#554
Bahia	1.165.121#925	115.059#836	586.703#440	235.986#340		4.691#820	8.687#380	503.540#840	2.619.791#581
Pernambuco	690.834#775	4.748#800	1.370.925#200	194.514#800		19.817#795	13.065#380	935#050	2.294.841#800
Maranhão	267.342#962	134#100	1.041.743#960	40.652#025		34.853#980	10.783#480	23.627#400	1.378.064#307
Pará	273.600#327	13.534#302	69.638#400	17.172#150		35.369#870	3.030#000	4.782#640	417.127#689
Ásia					2.333.266#030				2.333.266#030
Angola								109.423#125	10.942#125
Cabo Verde	11.276#527					4.601#800		671.600	16.549#929
Bissau								18.166#550	18.166#550
Ilhas	228.819#165						595#200	4.969#750	234.384#115
TOTAL	4.107.793#357	1.614.134#998	3.158.860#800	920.952#450	2.333.266#030	1.060803#050	60.298#540	665.167#455	12.966.553#680

Fonte: BAL: 52-IX-25, fls. 36-37.
Nota: Todos os dados em réis.

Glossário

Este glossário se destina a ajudar o leitor a compreender melhor alguns dos termos portugueses ou indígenas utilizados nesta obra, que foram conservados em sua forma original a fim de assegurar a uniformidade. Não pretende ser exaustivo nem autorizado. A informação foi retirada de diversas referências.

Alcaide	Prefeito, Juiz
Alfândega	Alfândega
Aljofar	Semente de pérola
Almíscar	Tipo de tempero
Almoxarife	Funcionário encarregado de fornecimentos civis
Cabedal	Capital
Cairo	Fibra de coco
Carreira da India	Trajeto de ida e volta Lisboa-Goa via Cabo da Boa Esperança
Casa da Pólvora	Fábrica de Pólvora
Conselho da Fazenda	Conselho do Estado
Desembargador	Juiz, magistrado

Estanco Real do Tabaco	Monopólio Real do Tabaco
Nau	Navio grande
Navio	Navio comum
Pataxo	Barco de 200 a 400 toneladas
Procurador	Representante legal
Provisão	Decreto legislativo
Regimento	Regulamento, ordem permanente
Renda	Receita de imposto
Vedor de Fazenda	Funcionário de finanças

Moeda, pesos, medidas e têxteis

As informações abaixo provêm de várias referências. A seguir estão explicados os termos usados no texto em sua forma original. Nem todos os termos que aparecem no texto fazem parte do glossário. Ou não foram explicados no próprio texto ou foi impossível encontrar o significado, especialmente no caso dos têxteis.

Moeda

Xerafim	Moeda de prata usada em Goa, equivalente a 5 *tangas* ou 400 réis
Tanga	Equivalente a 60 réis
Cruzado	Moeda portuguesa no valor de 400 réis
Réis fortes	Equivalente a uma *oitava* de ouro (⅛ de onça, ou 1,200 réis)
Dobra	Equivalente a 400 réis
Pataca	Equivalente a 4,4 *xerafins*
Meia dobla	Equivalente a 36 *xerafins*
Tael	Equivalente a 1,33 *xerafins*

Pesos e medidas

Arrátel	Peso português equivalente a uma libra
Arroba	Peso português de 32 *arráteis*
Quintal	Equivalente a 4 *arrobas* ou 32 *arráteis*
Candil	Peso equivalente a 16 *arrobas*
Maon	Aproximadamente 24-27 *arráteis*
Pipa	Barril. Aproximadamente 25 *almudes*
Canada	Equivalente a 3 *pints*
Coita	Equivalente a 0,22 de um *quintal*. 4½ *coitas* perfazem um *quintal*
Corja	Continha cerca de 20 peças de tecidos
Fardo	Embalagem com cerca de 25 *corjas*
Côvado	Equivalente a 30 polegadas
Bizalho	Pequena embalagem usada para transporte de diamantes, pérolas, etc.
Mangelim	Unidade de peso para joias, equivalente a cerca de um quilate

Têxteis

Allegias	Tecidos de algodão mesclados com fios de seda o ouro
Bafetas	Do persa *bafia*, que significa "tecido". Tecido de algodão de cor sólida, branco ou tingido, de qualidade variável entre fina e grosseira
Beatilhas	Significava "véu". Tecido fino frequentemente tingido de listras ou flores vermelhas, com bordados
Bertangi	Tecido de algodão de Cambay
Beirame	Tecido fino de algodão feito na Índia
Cassas	Tecido de musselina, frequentemente bordado com seda
Chitas	Também chamada *chintz*, tecido de algodão estampado. As mulheres os usavam como xale
Cheias	Tecido de algodão com listras, quadrados, às vezes estampado. Frequentemente usado por escravos
Damasco	Tecido de vários materiais ornamentado com flores e paisagens
Damasquelhos	Tecido de seda
Dotins	Provavelmente um pano para tanga. Tecido de algodão ou seda usado por homens

Drogogiz	Tecido de algodão tingido de vermelho com uma listra negra no meio
Dungarees	Variedade barata de tecido de algodão
Guingoens	Tecido caro de Bengala, mistura de algodão e seda. Feito com fio tingido
Guinea cloth	Tecido barato, de cores vivas, feito principalmente em Gujarat
Palempores	Colcha simples de *chintz* para cama
Chilloes	Tecido barato de algodão de Sind, decorado no tear
Morins	Tecido simples de algodão de boa qualidade de Mylapore
Percalla	Tecido simples de algodão de boa qualidade de Mylapore
Panos de cafre	Panos longos
Sanas	Musselinas finas produzidas em Balasar
Selampores	Variedade fina de *chintz*
Zuartes	Tecidos de algodão de Cambay e Surat
Veludos	Idem

Bibliografia

1. Manuscritos: fontes de arquivos

A - Arquivos Históricos de Goa

Monções do Reino
2A, 3A, 6A, 22-A – 39 e 40, 40 e 45 – 110, 120 A – 133B, 144A – 148A, 151A – 206B.

Ordens Régias
1498 – 1339, 2367 – 2395.

Correspondência para o Reino
2404, 2409, 2315, 2884, 2784, 1633 – 1645, 1651 – 1652, 1654.

Alfândegas
Alfândegas de Goa
1662, 8002, 8004, 9246-9270.

Conselho de Estado
Assentos do Conselho de Estado
9530 – 9535.

Conselho da Fazenda
Petições despachadas no Conselho da Fazenda
1156 – 1158.

Provisões
2610, 2758, 7571, 7567.

Registros Gerais da Fazenda
2133 – 2160, 2272, 2273, 2280, 2281.

Estanco Real
2160.

Deposito Daulat, Sta. Inez
Direção de Arquivos, Arqueologia e Museus
(Registros recebidos da Direção de Contas, Panjim)
Fazenda
Lista 1. (Estanco): nos. de série 1704-1706, 1708, 1720-1723, 1726, 1727, 1731, 1738, 1740-1743, 1745-1750, 1764, 1766, 1767, 1769, 1774-1778, 1789-1791, 1792, 1795-1796, 1798-1804.
Lista 2
Nos. de série 2159-2163.

B – Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, Portugal
Baía
Papéis avulsos catalogados – Todos os Manuscritos
Documentos Avulsos
Caixas 1-206.

Rio de Janeiro
Papéis avulsos catalogados

India (papéis avulsos) Nos. 88, 96, 104, 111, 124, 126, 163, 168, 173, 178-180, 185, 187, 202, 204, 207, 109-213, 222, 271, 290, 296, 300, 303, 305-310, 410.
India (códigos) 232, 606, 608, 682, 686, 1196, 1232, 1243, 1528, 1711.

C – Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa, Portugal
Junta do Tabaco - Maços 97-99, 105-107, 114
Junta do Comércio - Maços 1-B, 152-154, 187, 188.
Casa da India – 539-540, 567, 735, 759-760, 816, 890, 1500, 1501.

D – Biblioteca do Palácio da Ajuda, Lisboa, Portugal
Códigos – 44-XII- 32; 44-XIV-1; 46-XIII-23; 46-XIII-31; 49-VII-36; 49-X-28; 50–V-33 e 34; 51-V-32, 33, 34; 51-V-41, 42, 43, 44; 51-V-48, 49 e 71; 51-VI-23, 28, 41, 43, 52, 54; 51-VII- 5, 7, 11, 15, 27; 51-VIII- 5, 6, 15, 21, 33, 34, 40, 42, 43; 51-IX-33; 51-X-1, 2, 4, 5; 51-XII-10; 52-IX- 25; 54-V-12; 54-VII-34; 54-XIII-4, 15, 16, 18, 34.

E – Biblioteca Nacional de Lisboa, Portugal – Fundo geral
Códigos 423, 460, 465-466, 487, 598, 600, 637, 655, 675, 748, 853, 1555, 2161, 2166, 2702, 4179, 4401, 4530, 7640, 10801.

2. Manuscritos: documentos privados

Centro Xavier de Pesquisa Histórica, Goa
Documentos da *Mhamai House*
Documentos avulsos em português

3. Fontes impressas

Aguiar, Pinto de, *A Abertura dos Portos do Brasil,* Bahia, 1960.

Ahmad, Afzal, *Portuguese Trade in Seventeenth Century 1600-1663*, Nova Delhi, 1991.

Alden Dauril, *Royal Government in Colonial Brazil (with special reference to the Administration od the Marquis of Lavradio, Viceroy 1769-1779)*, Berkeley, 1968.

Alden Dauril e Dean, Warren, orgs., *Essays concerning the socio-economic History of Brazil and Portuguese India,* Florida 1977.

Almeida, A. Duarte de, *História do Brasil. Descoberta, Colonização, Independência.* Lisboa, 1936.

Almeida, Eduardo de Castro e, *Inventário dos Documentos relativos ao Brasil existentes no Arquivo da Marinha e Ultramar,* 5 vols., Rio, 1913-1936.

Almeida, Luis Ferrand de, Aclimatação de plantas do Oriente no Brasil", *Revista Portuguesa de História,* vol. XV, Coimbra 1975, pp. 339-481.

Arruda, José Jobson de, *O Brasil no Comércio Colonial*, São Paulo, 1980.

Andrade e Silva, J. J., *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa,* 10 vols., Lisboa, 1854-1860.

Antonil André João, *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, org., Paris, 1968.

Arasaratnam Sinnapah, *Maritime India in the Seventeenth Century,* Delhi, 1994.

_____, Merchants, Companies and Commerce in the Coromandel coast, 1650-1740, Delhi, 1986.

Armitage, João, *História do Brasil,* 3ª. Ed., Rio de Janeiro, 1943.

Azevedo, J. Lucio de, *O Marquês de Pombal e a sua época*, 2ª. ed., Lisboa, 1990.

Barbosa, P. Arthur Alves, *Capitania de Duarte Coelho e a obra da colonização portuguesa no Brasil*, Recife, 1935.

Bauss, Rudolph William, "A Legacy of British Free Trade Policies: the end of the trade and commerce between India and the Portuguese Empire, 1780-1830", *The Calcutta Historic Journal*, vol. VI, nº. 2, janeiro-junho 1982, pp. 81-115.

_____, "Rio Grande do Sul in the Portuguese Empire: the formative years, 1777-1808", reproduzido de *The Americas*, vol. XXXIX, abril 1983, nº. 4

Bethell, Leslie, org., *Colonial Brazil*, Cambridge, 1987.

_____, org., *The Independence of Latin America*, Cambridge, 1987.

Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa, vols. 1-45, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1954-1971.

Borsa, Giorgio, org. Trade and Politics in the Indian Ocean, Nova Delhi, 1990.

Boxer, Charles Ralph, "A Glimpse of the Goa Archives", *The Bulletin of the School of Oriental and African Studies,* XIV (junho 1952), pp. 299-324.

_____, *A Idade do Ouro do Brasil: Dores de Crescimento de uma Sociedade Colonial*, trad. Nair de Lacerda, 2ª. ed., São Paulo, 1969.

Boxer, Charles Ralph, *Dutch Merchants and Mariners in Asia, 1602-1795*, Variorum Reprints, Londres, 1988.

_____, *The Dutch in Brazil, 1624-1654*, Oxford, 1957.

_____, *Four Centuries of Portuguese Expansion, 1415-1815, A Succinct Survey*, Berkeley, 1969.

_____, *From Lisbon to Goa, 1500-1700, Studies in Portuguese Maritime Expansion*, Variorum Reprints, Londres, 1984.

_____, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, Middlesex, 1977.

_____, *Portuguese India in the Mid-Seventeenth Century*, Delhi, 1980.

_____, *Portuguese Society in the Tropics: the Municipal Councils of Goa, Macao, Bahia and Luanda*, 1510-1800, Minnesota, 1965.

_____, *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola, 1662-1686,* Londres, 1952.

_____, "English Shipping in The Brazil Trade, 1640-65", *The Mariner's Mirror*, vol. 37 nº. 3 (julho 1951), pp. 197-230.

_____, "Portuguese and Dutch Colonial Rivalry, 1641-1661", *Studia*, nº. 2, julho 1958, pp. 7-42.

_____, "Reflexos da Guerra pernambucana na India Oriental, 1645-1665", *Boletim do Instituto Vasco da Gama*, pp. 1-36.

_____, "The Carreira da India, 1650-1750", *The Mariner's Mirror*, vol. 46, nº. 1, (fevereiro 1960), pp. 35-54.

_____, "The Dutch East Indiamen: their Sailors, their Navigators and life on board, 1602-1795". *The Mariner's Mirror*, vol. 49 nº. 2 (maio 1963), pp. 81-104.

Brancante, Eldino da Fonseca, *Brasil e a louça da Índia*, São Paulo, 1950.

Brito, Bernardo Gomes, *História Trágica Marítima*, 4 vols., Lisboa, 1904.

Britto, Lemos, *Pontos de Partida para a História Econômica do Brasil*, 2ª. ed., São Paulo, 1939.

Caeiro, José, *Jesuítas do Brasil e da Índia na perseguição do Marquês de Pombal,* Baía, 1936.

Calmon, Pedro, *História da fundação da Bahia,* Salvador, 1949.

Chaudhuri, K.N., *The Trading World of Asia and the East India Company 1660-1770*, Cambridge, 1978.

_____, *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from de Rise of Islam to 1750*, Nova Delhi, 1985.

Clarence Smith, Gervase, *The Third Portuguese Empire, 1825-1975: A Study in Economic Imperialism,* Manchester, New Hampshire, 1985.

Coates, Timothy, "State Sponsored Female Colonization in the Estado da India", Sanjay Subrahmanyan, org., *Sinners and Saints: the Successors of Vasco da Gama*, Nova Delhi, 1998.

Collecção de Notícias para a história e a geografia das nações ultramarinas que vivem nos domínios portugueses, vols. III-VI, Academia Real das Ciências, Lisboa, 1812-1856.

Correia, Germano, *História da Colonização Portuguesa na Índia*, vol. 3, Lisboa, 1951.

Correia-Afonso, John, *Indo-Portuguese History, Sources and problems*, Bombaim 1951.

_____, *Jesuit Letters and Indian History, 1542-1773*, 2ª. ed., Bombaim, 1969.

Costa, Iratim Afonso da, *O Brasil e o ciclo das grandes navegações,* Rio de Janeiro, 1940.

Curtin, Philip D., *Cross-cultural Trade in World History*, Cambridge 1964.

Das Gupta, Ashin e Pearson, M. N., orgs., *India and the Indian Ocean, 1500-1800*, Calcutá, 1987.

Della Valle, Pietro, *The Travels of Pietro Della Valle in India,* introdução e notas, Edward Grey, 2 vols., Londres, 1892.

Dias, Carlos Malheiro et al., *História da Colonização do Brasil*, 3 vols., Porto, 1921-1924.

Diffie, Bailey W. e Winius, George D., *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580. Europe and the World in the Age of Expansion*, vol. 1, Minnesota, 1977.

Disney, Anthony, *Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in South--West India in the Early Seventeenth Century*, Cambridge, 1978.

Duffy, James, *Shipwreck and Empire: Portuguese Maritime Disasters in a Century of Decline*, Editora da Universidade Harvard, 1935.

Dymoek, William Warden, C. J. M., e Hooper David, *Pharmacographia Indica – a History of the principal drugs*, 3 vols, Bombaim, 1890.

Esparteiro, Antonio Marquês, *Portugal no Mar (1608-1923)*, Lisboa, 1924.

_____, "A higiene nas naus de viagem em meados do século XVIII", *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, out-dez. 1958, pp. 280-296.

_____, *Três Séculos no Mar, (1640-1910)*, 9 vols., Edição do Ministério da Marinha, Lisboa 1974-1977.

Fawcett, Charles, org., *The Travels of Abbé Carré in India and the Near East, 1672-1874*, 3 vols. Reimpressão, Nova Delhi-Madras, 1991.

Fernand Braudel, *Capitalism and Civilisation, 15th to 18th Centuries*, 3 vols., Londres, 1981-1984.

Fernandes, Antonio Paulo Ciriaco, S. J., *Missionários Jesuítas no Brasil no tempo de Pombal*, 2ª. ed., Porto Alegre, 1941.

Fisher, H. E. S., *The Portugal Trade: A Study of Anglo-Portuguese Commerce, 1700-1770*, Methuen/Londres, 1971.

Fonseca, Luísa da, *Índice abreviado dos documentos do século XVII do Arquivo Histórico Colonial de Lisboa*, Baía, 1949.

Fonseca, Quirino da, *Diários da navegação da Carreira da India nos annos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*, Lisboa, 1938.

Freire, Gilberto, *The Portuguese and the Tropics,* trad. Helden M., D. O`Matthew e F. de Mello Moser, Lisboa, 1961.

Furber, Holden, *Rival Empires of Trade in the Orient, 1600*-1800, Minnesota--Oxford, 1976.

Furtado, Celso, *The Economic Growth of Brazil: A Survey from Colonial to Modern Times,* trad. Ricardo W. de Aguiar e Eric Charles Drysdale, Connecticut, 1984.

Gandavo, Pero de Magalhães, *História da Província de Santa Cruz*, Rio de Janeiro, 1924.

Greenlee, William Brooks, trad. *Cabral's Voyage to Brazil and India*, series II, vol. LXXXI, Londres, 1938.

Gray, Albert, e Bell, H. C. P., eds. *The Voyage of François Pyrard of Laval to The East Indies, the Maldives, the Moluccas and Brazil*, 2 vols., 3 partes, reimpressão, Delhi, 2000.

Hanson, Carl A., *Economy and Society in Baroque Portugal, 1668-1703*, Minnesota, 1981.

Iria, Alberto, Alberto, *Da Navegação Portuguesa no Índico no Século XVII*, Lisboa, 1963.

Kail. Owen C., *The Dutch in India*, Nova Delhi, 1981.

Lapa, José Roberto do Amaral, *A Bahia e a Carreira da India*, São Paulo, 1968.

Lapa, José Roberto do Amaral, *O Brasil e a Navegação Portuguesa para a Índia*, São Paulo, 1968.

_____, "O Brasil e as drogas do Oriente", *Studia*, 18 de agosto 1966.

Lapa, José Roberto do Amaral, "Memória sobre a nau Nossa Senhora da Caridade". *Estudos Históricos,* nº. 2, Marília, 1963, pp.31-86.

_____, "Dimensões do Comércio Colonial entre o Brasil e o Oriente". *Studia*, nº. 49, 1989.

Leite, Serafim, S. J., *História da Companhia de Jesus no Brasil,* 10 vols., Rio, 1938-1952.

_____, "Luís de Góis, Senhor de Engenho no Brasil, introdutor do tabaco em Portugal, Jesuíta na Índia", *Broteria,* vol. LXI, 1955, pp. 146, 161.

_____, *Suma histórica da Companhia de Jesus no Brasil, 1549-1760*, Lisboa, 1965.

_____, "Os Jesuítas no Brasil e a Medicina", separata da *Revista Petrus Nonius*, vol. I. Lisboa. 1936.

Livermore, H. V., *A New History of Portugal*, Londres, 1967.

_____, org., *Portugal and Brazil,* Cambridge, 1967.

Lockhart, James, e Schwartz, Stuart B., *Early Latin America: A history of colonial Spanish America and Brazil*, Cambridge, 1988.

Lopes Mendes, A., *A Índia Portuguesa*, 2 vols., Nova Delhi, 1989.

Marshall, P. J., org., *The Oxford History of the British Empire: the Eighteenth Century*, Oxford, 1998.

_____, *East India Fortunes: The British in Bengal in the 18th Century,* Oxford, 1976.

Martins, J. P. Oliveira, *O Brasil e as Colônias Portuguesas,* 5ª. ed., Lisboa, 1920.

Mathew, K. S., *Portuguese Trade with India in the Sixteenth Century*, Nova Delhi, 1983.

_____, org., *Studies in Maritime History*, Pondicherry, 1990.
Mauro, Frédéric, *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670*, vol. II, Lisboa, 1989.

_____, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII siècle (1570-1670), étude économique, forts, routes et Paris*, 1960.

Meersman. Achilles, "João de Assunção, O. F. M. and the cultivation of cinnamon and pepper in Brazil", *The Americas*, vol. XXIII, nº. 4, abril 1967.

Megalhães Godinho, V., Os Descobrimentos e Economia Mundial, 4 vols., Lisboa, 1981-1983.

Meilink-Roelofsz, M. A. P., *Asian Trade and European Influence in the Indonesias Archipelago between 1500 and about 1630*, Haia, 1962.

Merchant, Alexander, "Colonial Brazil as a way station for the Portuguese India fleets", *Geographical Review* (31), 1941, pp. 454-465.

Mhamai, S. K., org., *Mhamais of Goa: In the Network of Trade and Culture*, PanajIi, 2004.

Mukherjee, Rudrangshu e Lakshimi Subramanian, orgs, *Politics and Trade in the Indian Ocean World,* Nova Delhi, 1998.

Nazareth, J. M. Carmo do, "Monopólio do Tabaco na Índia", *O Oriente Português*, vol. III, 1906.

Nightingale, Pamela, *Trade and Empire in Western India, 1784-1806*, Cambridge, 1970.

Oliveira Marques, A. H. de, *História de Portugal*, 2 vols., 4ª. ed., Lisboa, 1974.

Orta, Garcia da, *Colóquios dos Simples e Drogas e causas medicinais da Índia,* 2 vols., Lisboa, 1891-1895.

Paes, Simão Ferreira, *As famosas armadas portuguesas (1496-1650)*, Ministério da Marinha, Rio de Janeiro, 1937.

Pearson, M. N. org., *The New Cambridge History of India*, vol. I, Cambridge, 1987.

_____, "Goa-based seaborne trade, 17th-18th Centuries", T. R. de Souza, org., *Goa Through the Ages, an Economic History*, vol. II, Nova Delhi, 1989.

Peixoto, Afrânio, *História do Brasil,* Lisboa, 1940.

Pinto, C., *Trade and Finance in Portuguese India, a Study of the Portuguese Country Trade, 1770-1840*, Nova Delhi, 1994.

Pinto, C., *Images and Perceptions: Studies in Goan History*, Panaji, 1996.

_____, *Situating Indo-Portuguese History: A Commercial Resurgence, 1770--1830*, IRISH, 2003.

Pissurlencar, P. S. S., org., *Assentos do Conselho do Estado*, 5 vols., Bastora, 1953-1957.

_____, "A Presença do Brasil no Arquivo Histórico de Goa", Actas, II, *Colóquio Internacional de Estudos Luso-brasileiros*, Lisboa, 1960.

_____, *Roteiro dos Arquivos da Índia Portuguesa (A Guide to the Goa Archives)*, Basfora, 1955.

Pita, Sebastão Rocha, *História da América Portuguesa*, Bahia, 1950.

Poonen, T. I., *A Survey of the Rise of Dutch Power in Malabar, 1603-1678*, Travancore, 1948.

Prakash, Om, *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal*, 1630-1720, Delhi, 1988.

Rau, Virginia, "Fortunas Ultramarinas e a Nobreza portuguesa no século XVII", *Revista Portuguesa de História,* vol. VIII, Coimbra, 1959, pp. 1-25.

Rau, Virginia, e Maria Fernanda Gomes da Silva, *Os Manuscritos da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil*, 2 vols., Coimbra, 1955-1958.

Rodrigues, José Honório, *História da História do Brasil, 1ª. parte: historiografia colonial,* 2ª. ed., São Paulo, 1979.

Salgado, F. Ribeiro, *Aspects économiques du Brésil*, Lisboa, 1931.

Salvador, Frei Vicente do, *História do Brasil, 1500-1627,* 3ª. ed., São Paulo, 1931.

Sangar, Satya Prakash, "Indian Fabrics (17th Century)", Maratha History Seminar, Kolhapur, 28-31 de maio 1970.

Santos, Raul Esteves dos, *Os Tabacos, sua influência na vida da nação*, 2 vols., Lisboa, 1974.

Scammell, Geoffrey Vaughan, *The First Imperial Age*, Londres, 1989.

_____, *The World Encompassed: The First European Maritime Empires, c. 800--1650,* Methuen/Londres, 1981.

Sequeira Anthony, Philomena, "Liberty Goods and Private Trade: Some Reflections on the liberty and subtlety in the 18th century Indo-Portuguese Trade", Charles Borges, Oscar G. Pereira, Hannes Stubbe, orgs., *Goa and Portugal, History and Development,* New Delhi, 2000.

_____, Missionary Expansion and Cultural and Agricultural Contacts between Colonial Goa and Brazil", T. R. de Souza, org., *Discoveries, Missionary Expansion and Asian Cultures*, Nova Delhi, 1994.

_____, "Goa-based Textile Trade, 1750-1808", S. H. K. Mhamai, org., Goa: Trade and Commerce. Panjim, 2000.

_____, "Addiction-based Trade in Portuguese India: Tobacco as a Case Study", estudo inédito apresentado no Seminário Nacional realizado em TMV Pune, 12-14 de março 1994.

_____, "Protecting the Proscribed: Portuguese Presence in the Estado da India, 1750-1820", estudo apresentado no ISIPH, XI, realizado em Goa, 21-25 de setembro 2003. Inédito.

Serrão, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal, 1580-1640¸e 1750-1822*, vols. IV e VI, Lisboa, 1978, 1981.

Serrão, Joel e Oliveira Marques, A. H. de, orgs., *Nova História da Expansão Portuguesa – O Império Luso-Brasileiro, 1750-1822*, vol. VII, Lisboa, 1986.

Shastry, B. S., *Studies in Indo-Portuguese History,* Bangalore, 1981.

Shirodkar, P. P., org., *Purabhilekh-Puratatva*, Revista da Diretoria de Arquivos, vol. VIII, nº. 1, janeiro-junho, 1990, Panaji.

Silva, C. de, *The Portuguese in Ceylon*, 1617-1638, Colombo, 1972.

Silva Rego, Antonio da, org., *Documentação Ultramarina Portuguesa*, 5 vols., Centro de Estados Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1966.

Silva Rego, Antonio da, org., *Portuguese Colonization in the Sixteenth Century: A Study of the Royal ordinances*. Johannesburg, 1959.

Simonsen, Roberto Cochrane, *História Econômica do Brasil, 1500-182*, 2 vols, São Paulo, 1937.

Sombra, Severino, *História Monetária do Brasil Colonial*, Rio de Janeiro, 1938.

Steensgaard, Niels, "Carracks, Caravans and Companies: The Structural Crisis in the European Asian Trade in the Seventeenth Century", Copenhague, 1973.

Souza, Theotonio R. de, *Medieval Goa,* Nova Delhi, 1979.

_____, org., *Essays in Goan History*, Nova Delhi, 1989.

_____, "Glimpses of Hindu Dominance of Goan Economy in the Seventeenth Century", *Indica,* vol. XII, março de 1975, pp. 27-35.

_____, "Goa-based Seaborne Trade in the early Seventeenth Century", *The Indian Econmic and Social History Review,* vol. XII, 1975, pp. 433-442.

_____, "Mhamai House Records: Indigenous Sources for Indo-Portuguese Historiography", *Instituto de Investigação Científica Tropical*, Lisboa, 1985.

Subrahmanyam Sanjay, *Improvising Empire: Portuguese Trade and Settlement in the Bay of Bengal, 1500-1700*, Delhi, 1990.

_____, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History*, Londres, 1993.

Tavernier, Jean-Baptista, *Travels in India*, trad. V. Ball, 2 vols, Londres, 1925.

The Cambridge Economic History of India, 2 vols., Bombaim, 1984.

The Cambridge History of Latin America, vols. 1-3, Cambridge, 1986.

The Dutch in Malabar, Dutch Records nº. 13, trad. Galletti, A. et al., Madras, 1911.

The Voyages of John Huyghen von Linschoten to the East Indies, introdução e notas de Sir William Foster, Londres, 1940.

Varnhagen, Francisco Adolfe de, (Visconde de Porto Seguro), *Historia Geral do Brasil (antes de sua separação e independência de Portugal)*, 5 vols., 5ª. ed., São Paulo, 1957.

Vasconcelos, Alcino de, *Descobrimentos e Colonização do Brasil,* Lisboa.

Vasconcelos, Frazão de, org., *Armadas da Carreira da India de 1500 a 1590*, Lisboa, 1938.

Vasconcelos, Simão de, Pe., *Chronica da Companhia de Jesus do Estado do Brasil*, vol. I, 2ª. ed., Lisboa, 1865.

Vianna, Helio, *História do Brasil,* 2 vols., São Paulo, 1961-1962.

Vieira, Antonio de, Pe., *Cartas do Padre Antonio Vieira* (compiladas e anotadas por J. Lucio de Azevedo), 3 vols., Coimbra, 1925.

Wallerstein, Immanuel, *The Modern World System*, 3 vols., Nova York, 1974-1989.

Whiteway, R. S., *The Rise of Portuguese Power in India*, New Delhi, 1979.

Winius, George Davison, "Jewel Trading in Portuguese India in the XVI and XVII Centuries", *Indica*, vol. 25, nº. 1, março de 1988.

_____, *The Fatal History of Portuguese Ceylon, Transition to Dutch Rule*, Cambridge, Massachusetts, 1971.

Índice remissivo

Açúcar do Caribe – 57
Adam Smith – 125, 243, 298
Agasalhados – 179, 194
Agostinianos – 73, 97
Alleppy – 130
Ambolim – 325, 328, 341
Angola – 11, 14, 48, 80, 125, 130, 162, 185, 186, 220, 259, 270, 273, 278, 283, 371
Anil – 55, 106, 208, 231, 317
Arabia – 9, 134, 222, 355, 407
Arrack – 40, 96, 100, 101, 133, 197, 363, 364
Arsenal Real – 90, 173, 241, 348
Assolna – 314, 325, 328, 341
Balaghat – 224, 227, 261, 268, 270, 273, 295, 325, 328, 329, 336, 345, 370
Banianes – 277, 278
Barcelor – 104
Bassein – 78, 204, 249, 251, 285

Baús francos – 193, 194, 195

Bengala – 11, 14, 55, 61, 73, 97, 100, 107, 122, 131, 136, 192, 204, 208, 209, 216, 226, 236, 258, 268, 269, 271, 272, 273, 274, 278, 285, 297, 368, 370, 410

Bijapur – 40,181

Bloqueio holandês – 56

Bombaim – 49, 54, 55, 56, 59, 61, 74, 91, 95, 187, 208, 226, 227, 229, 254, 269, 273, 274

Cabedal – 105, 249, 259, 260, 269, 273, 275, 286, 288, 410

Calcutá – 204, 229, 274, 293, 454

Canarins – 75, 99, 101, 112, 113, 114, 118, 121

Cânhamo – 17, 125, 131, 132, 221, 239, 358, 364

Capoeiras – 131

Carmelitas – 123

Carreira da Ásia – 208

Carreira da India – 11, 16, 26, 27, 74, 80, 143, 144, 145, 146, 147, 151, 152, 154, 155, 156, 158, 161, 169, 175, 176, 177, 178, 181 187, 190, 193, 194, 213, 218, 220, 227, 245, 250, 259, 289, 292, 295, 302, 305, 356, 358, 359, 365, 371, 396, 453

Carreira do Brasil – 75, 194

Casa da India – 62, 67, 141, 160, 161, 182, 184, 191, 195 202, 204, 227, 402, 450

Casa da Pólvora – 100, 157, 231

Cavendish – 54

Ceará – 66, 74, 133

Ceilão – 9, 40, 50, 51, 75, 99, 105, 107, 112, 113, 115, 116, 118, 121, 122, 125, 126, 127, 281, 357, 389, 396, 418, 426

Chaul – 71, 77, 249, 251, 280, 283, 285, 419, 420

Cochin – 10, 11, 13, 50, 51, 56, 104, 107, 184, 260, 327

Cochinilha – 231, 232

Comércio de contrabando – 59, 60, 98, 157, 180, 187, 190, 248, 253, 255, 259, 354, 360

Conde de Sabugosa – 69

"Conspiração dos Alfaiates" – 74

Construção naval – 130, 156, 175, 178, 359

Cônsul do Brasil – 101

Coromandel – 73, 97, 107, 122, 136, 178, 204, 249, 258, 268, 271, 278, 369, 383, 411

Costa da Mina – 14, 52, 278, 283, 308, 420

Costa de Coromandel – 73, 97, 136, 178, 249, 258, 268, 271, 278, 369

Cranganore – 73, 107, 123

Cuncolim – 314, 325, 341

Damão – 9, 11, 40, 41, 91, 98, 130, 178, 187, 205, 209, 224, 227, 238, 246, 249, 250, 251, 268, 285, 303, 333, 334, 335, 348, 370

Degredados – 17, 26, 27, 77, 82, 83, 84, 85, 86, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 168, 173, 330, 360

Desembargador – 69,95, 127, 134, 162, 256, 301, 313

Dipu Rane – 101

Diu – 9, 11, 40, 41, 56, 68, 78, 97, 98, 205, 224, 238, 249, 250, 251, 256, 268, 280, 285, 289, 303, 333, 334, 335, 347, 370

Dízimo – 195, 196, 202, 362

Domingos Vandelli – 135

Drake – 54

English East India Company (Companhia Inglesa das Índias Orientais) – 60

Escala – 26, 27, 39, 44, 53, 63, 66, 70, 74, 81, 83, 94, 110, 119, 122, 136, 143, 144, 145, 146, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 156, 157, 167, 169, 170, 171, 173, 174, 177, 178, 180, 181, 182, 184, 185, 187, 188, 190, 193, 194, 195, 197, 208, 213, 225, 226, 249, 256, 289, 296, 314, 354, 358, 359, 362, 369, 372, 390, 421, 439

Escravos – 14, 17, 43, 47, 48, 52, 60, 81, 90, 98, 109, 119, 157, 163, 186, 190, 193, 195, 198, 199, 214, 218, 219, 220, 246, 278, 280, 281, 289, 346

Espírito Santo – 66, 67, 71, 72, 363

Estanco – 248, 254, 256, 284, 285, 295, 296, 301, 303, 334, 446, 450

Feliciano Velho Oldemburg – 193

Fenny de caju – 137, 238, 364

Fibra de coco (cairo) – 133, 158, 220, 221, 222, 225, 239, 285

Fr. Antonio Vieira – 110, 121 ,152

Fr. João de Assunção – 73, 115, 118, 123

Fr. João de Brito – 70, 72, 73, 121

Fr. Joseph Vaz – 115, 116, 122

Franciscanos – 72 , 73, 115, 123

Francisco de Souza – 102

Frotas do Brasil – 56, 80, 154, 163

Gauncars – 98, 363

Gujarat – 216, 258, 268, 271, 277, 278

Honavar – 104, 131, 261, 263

Hormuz – 40, 54

Hospital Real – 232, 241

Ilha de Santa Catarina – 92

Ilhéus – 66, 67, 126, 131, 132

Inconfidência Mineira – 74

Itamaracá – 66, 68

Itaparica – 71

James Lancaster – 54, 146

Jesuítas – 70, 72, 73, 91, 111, 115, 119, 120, 121, 139, 169, 232, 245, 246, 295, 363, 364

João de Barros – 66, 67, 355

João de Lencastre – 150

Jumbasoor – 326, 327

Kanara – 54, 176, 260, 261, 281, 295

Liberdades – 180, 193, 195, 197, 198

Linschoten – 105, 113, 137, 138

Loureiro, família – 224

Macau – 50, 54, 77, 79, 81, 126, 127, 135, 137, 184, 195, 226, 249, 250, 255, 273, 284, 285, 333, 335

Malabar – 48, 50, 51, 36 e 37, 70, 71, 73, 81, 99, 104, 106, 107, 108, 111, 114, 117, 121, 123, 126, 130, 137, 203, 204, 208, 209, 210, 221, 224, 236, 246, 259, 260, 261, 268, 281, 283, 293, 329, 357, 368, 370

Málaca – 40, 50, 51, 93, 107, 216

Maldivas – 14, 221, 278, 281, 283, 285, 419, 420

Mangalore – 104, 131, 249, 260, 285

Maranhão – 50, 66, 67, 72, 77, 79, 92, 97, 99, 101, 110, 112, 115, 119, 121, 127, 129, 133, 134, 140, 154, 193, 211, 214, 233, 301

Margão – 71, 223, 226, 363

Marquês de Alorna – 69, 101

Marquês de Pombal – 57, 202, 298, 354

Mato Grosso – 44, 90

Mazanes – 334

Mesa da Fazenda – 150

Mhamais – 130, 224, 225, 226, 227

Minas Gerais – 44, 59, 69, 80, 81, 132, 133, 135, 139, 151, 191

Moçambique – 59, 85, 137, 139, 146, 148, 169, 187, 191, 192, 193, 209, 220, 249, 250, 251, 252, 254, 255, 256, 278, 280, 282, 283, 320, 419, 420, 421

Molucas – 105, 106, 115, 116, 127

Mombaça – 76, 177, 192, 249, 360

Mylapore – 73, 78, 97

Napoleão Bonaparte – 28, 47, 231, 274

Obras pias – 349

Ópio – 136, 216, 217, 227, 260, 297, 358

Oratorianos – 115, 116

Ouro Preto – 135

Pará – 40, 67, 73, 96, 97, 110, 119, 126, 129, 130, 132, 134, 140, 141, 175, 193, 211, 214, 221, 358, 383, 384, 385

Paraíba – 85, 133

Pau-brasil – 12, 15, 41, 46, 48, 62, 67, 175, 176, 191, 232

Pedro Álvares Cabral – 10, 41, 143

Pernambuco – 13, 16, 42, 43, 44, 49, 50, 52, 54, 57, 66, 67, 68, 69, 72, 74, 76, 77, 81, 85, 95, 99, 100, 109, 112, 115, 129, 135, 149, 151, 162, 191, 193, 208, 210, 211, 214, 215, 221, 225, 226

Pérsia – 54, 153, 193, 217, 222, 355

Pimenta de Sunda – 261, 263, 264

Ponda – 8, 80, 93, 248, 298, 325, 328, 329, 336, 341

Porcelana – 14, 17, 151, 157, 163, 179, 195, 197, 198, 200, 201, 213, 214, 215, 228, 229, 244, 249, 259, 284, 347, 353, 365

Porto Seguro – 12, 42, 66, 110, 121, 134

Quilon – 49, 50, 104, 107, 123

Quinino – 15, 73, 173, 232

Quinta – 115, 120, 121

Rachol – 71, 348

Recife – 44, 50, 52, 54, 56 59, 71, 72, 151, 301

Renda do Tabaco – 257, 289, 344, 348, 420

Revolta de Pintos – 74

Revolução industrial – 19, 57, 124, 140, 225, 298, 354

Rio de Janeiro – 11, 17, 43, 44, 58, 72, 78, 90, 92, 99, 101, 125, 127, 130, 135, 149, 150, 151, 175, 184, 191, 192, 206, 211, 217, 220, 224, 229, 232, 310, 319, 405, 406, 436, 439, 440

Rio Grande do Norte – 66, 80

Rio Grande do Sul – 17, 44, 79, 84, 132, 151

Rio Negro – 90

S. Vicente – 66, 68, 159, 196, 198, 201, 214, 219, 267, 381, 386, 394, 417

Salitre – 15, 27, 40, 55, 56, 96, 99, 100, 157, 165, 176, 192, 197, 200, 210, 220, 221, 225, 226, 227, 239, 244, 250, 268, 269, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 285, 300, 301, 347, 353, 355, 363, 365, 368, 375, 400

Sândalo – 130, 131, 139, 239, 285, 387

São Paulo – 69, 132, 135, 351

Schuyler – 58

Sertão – 115, 120, 171, 273

Xá Abbas – 54

Sunda – 99, 115, 261, 263, 264, 341

Surate – 209, 410, 411, 412, 413

Teca – 15, 120, 130, 132, 175, 177, 238, 284, 285, 358, 364, 387, 388

Tellicherry – 130, 131, 261, 283, 285

Thomas Stevens – 53

Timor – 9, 11, 93, 125, 126, 127, 130, 249, 390

Tomé de Souza – 68, 145

Tratado de Methuen – 55, 57

Tuticorin – 107

Velim – 325, 328, 341

Veroda – 325, 341

Formato	15,5 x 22,5 cm
Mancha gráfica	12 x 18,3cm
Papel	pólen soft 80g (miolo), cartão supremo 250g (capa)
Fontes	Verdana 13/17 (títulos), Book Antiqua 10,5/13 (textos)

A professora Philomena Sequeira Antony oferece ao leitor das *Relações intracoloniais Goa-Bahia: 1675-1825* um estudo sobre o intercâmbio comercial e cultural entre as capitais dos impérios oriental e ocidental de Portugal, principalmente no cultivo de especiarias.

As consequências da interação entre Goa e Bahia deixaram marcas nos dois países. Exemplo: Kerala, na Índia, tem como fonte maior de riqueza a borracha do Amazonas. Do nosso lado, tivemos a nossa biodiversidade enriquecida pelo café, a manga, o cânhamo, as palmas e os coqueiros – que nos foi ofertada por Goa.

Mas essas consequências vão além da parte comercial. A Índia e o Brasil surgem com destaque como potências distintas na categoria de países em desenvolvimento no mundo de hoje. Eles compartilham características comuns, sendo de dimensões avantajadas, ricos em recursos e carentes de capital. A experiência histórica parecida, como colônias de uma potência europeia, produziu impacto em ambos os países. A história facilitou a exploração das possibilidades de maior cooperação entre esses gigantes tropicais. Outros estudos já revelaram que os contatos indo-brasileiros superaram as barreiras do tempo.

Philomena espera que este trabalho nos ajude a chegar a uma maior compreensão de nossa herança cultural e promova não apenas a cooperação regional, mas também o relacionamento transoceânico frutífero.

ISBN 857631412-6
9 788576 314127

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO
www.funag.gov.br