

Intendentes da marinha interinos na Bahia: o aumento do controle portuário e o tráfico de escravizados no Atlântico do século XVIII

Halysson Gomes Fonseca

Universidade do Estado da Bahia (UNEB)

Teixeira de Freitas - Bahia - Brasil

hgfonseca@uneb.br

Resumo: Esse artigo¹ analisa a atuação dos intendentes interinos da marinha na crítica conjuntura política do final do século XVIII na Bahia, destacando seu papel no controle portuário, administração colonial e conexões com o tráfico transatlântico de escravizados. Explora a gestão de recursos como o zimbo (conchas utilizadas como moeda de troca), a influência das reformas pombalinas e os conflitos entre elites locais e autoridades metropolitanas. Conclui que a intendência reforçou o controle régio sobre a economia portuária e a defesa do patrimônio colonial.

Palavras-chave: Intendentes de marinha interinos, controle portuário, tráfico de escravizados.

Introdução

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

Se “intender” tem como mais relevante aspecto a intensidade das ações em curso, para o termo “intendente”, a acepção acolhida por Pinto vai além, definindo-o como “o que tem a seu cargo o entender, tomar conhecimento de alguma coisa, de a dirigir etc.” (Pinto,

¹ Esse artigo é resultado de estudos no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Bahia (UFBA), e contou com recursos da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB) e da Capes, concluídos em 2020 para doutoramento, com a tese intitulada: A Intendência da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia (1770-1808).

1832) As alterações do termo entre os marcos cronológicos das três publicações (1728, 1789 e 1832) refletem os impactos dos períodos em que foram produzidas, ou seja, das reformas do reinado de D. José I (1750-1777). A própria acepção do termo alterou-se do “fazer mais intenso”, em 1728, para a ideia do domínio de um conhecimento e de direção do que abrangia esse conhecimento, na segunda metade dos setecentos em diante. Uma alteração que reflete algumas mudanças do pensamento português entre os governos de D. João V (1706-1750) e D. José I (“o reformador”, 1750-1777).

A intendência da marinha na América portuguesa contou com a participação das elites locais, direta e indiretamente, especialmente nos seus primeiros 27 anos de atuação na Bahia, desde sua criação em 1770 até a implementação dos oficiais reinóis providos pelo rei a partir de 1797, esses sob os auspícios do ministro D. Rodrigo de Sousa Coutinho, grande admirador das ideias reformistas do criador da intendência da marinha e ministro de D. José I, D. Sebastião de Carvalho e Melo, mais tarde o Marquês de Pombal (Fonseca, 2020a).

Destaca-se que o controle portuário colonial era exercido pela Coroa portuguesa e materializado pelos colonos membros das elites locais e, portanto, não reinóis, que exerciam suas funções burocráticas (Lapa, 1968). Muitas instituições, cargos e ofícios foram criados no próprio século XVIII na Bahia, como a Mesa de Inspeção (1751) e a Junta do Fazenda (1761), todavia, dedicaremos as atenções à Intendência da Marinha (1770).

Na Bahia os intendentes foram responsáveis pelas obras de Marinha e Arsenal, pela implementação do método de “partidas dobradas” na contabilidade da Junta da Fazenda, onde atuaram como deputados fiscalizando as contas da capitania. Suas rotinas estariam ligadas à economia da capitania cobrindo grandes e distintas áreas (Fonseca, 2020a) do mais movimentado porto da América lusitana, especialmente a partir de 1796 (Arruda, 1980).

Assim, considerando a abertura dos portos como marco, teremos três fases basilares da história da ocupação desse cargo: 1^a) o provimento régio e as elites locais (1770-1782); 2^a) o provimento de interinos pelos governadores (1782-1797), e 3^a) o provimento régio dos oficiais da Armada (1797-1808). Consideramos neste artigo os anos referentes a segunda fase (1782 a 1797), período relativo aos intendentes interinos providos pelos governadores da capitania da Bahia. Para tanto, utilizamos fontes do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), do Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT),

do Arquivo Histórico da Marinha Portuguesa e a base de dados *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TSTD).²

Intendentes de marinha e o aumento do controle portuário

O governador Marquês de Valença, diante da morte de Rodrigo da Costa em janeiro de 1782 (primeiro intendente e único das elites locais provido pelo rei), inicialmente atendeu ao requerimento de Antônio José de Sousa Freire ao cargo de Provedor da Alfândega (A.H.U., 1782, [s.p.]), pois, finalmente, ele conseguiria se casar com a D. Brites que, viúva, retornou à Bahia (A.H.U., 1802 [s.p.]). Respondeu brevemente pela Provedoria da Alfândega, apenas nos primeiros meses após a morte de seu, enfim, sogro (A.H.U., 1782b [s.p.]). Já a Intendência da Marinha não lhe competia. Não se tratava de um nobre da terra, tampouco de um burocrata ilustrado, e acumulou sobre si o ódio do falecido intendente, tornado público e documentado, brevemente declinaria alegando problemas de saúde (A.H.U., 1782c [s.p.]). Sua esposa buscou manter a propriedade do referido cargo na família, sem êxito, requerendo-o para o seu filho do primeiro casamento (A.H.U., 1782d [s.p.]). Tal pedido havia sido feito também pelo falecido antes de morrer (A.H.U., 1782e [s.p.]), porém, como as normas vinham mudando, a Coroa fez valer a lei de 23 de novembro de 1770, e não o atendeu.³

Entre os poderosos que disputaram a intendência da marinha permanecia José Pires de Carvalho e Albuquerque, que assumiu os cargos do falecido, de intendente de marinha e de Provedor da Alfândega, em 9 de setembro de 1782 (A.H.U., 1782f [s.p.]). Homem de muitas posses e negociante e Secretário de Estado do Brasil, seus familiares Pires de Carvalho atuaram ativamente na Academia dos Esquecidos e na Academia dos Renascidos, enquadravam-se no *ethos* nobiliárquico como a família de Rodrigo da Costa, dispensando apresentações pormenorizadas (Borges, 2015, p. 243). Ficou no cargo por quase dois anos, de setembro de 1782 a agosto de 1784, e atuou ativamente (A.H.U., 1783a, [s.p.]). Tempo suficiente para solicitar (em julho de 1783) a Martinho de Melo e Castro que lhe admitisse ocupar definitivamente o lugar de intendente de marinha, que a seu ver seria “ao mesmo tempo em benefício da Real Fazenda, na arrecadação na qual tenho sido

² ELTIS et al., TSTD. Disponível em: <<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>>. Acesso em: 23 de agosto de 2024.

³ Contrária à hereditariedade em cargos públicos. Disponível em: <<https://www.governodosoutros.ics.ul.pt/index.php?menu=consulta&id_partes=115&id_normas=38162&acao=ver>>. Acesso em 28 jan. 2025.

utilíssimo”. Enaltecendo o governador pela decisão de colocar-lhe como interino, alegou seus estudos em matemática e conhecimentos gerais, solicitou ponderar-lhe, que “eu tenho Casa, que só procuro a honra do servir”, pretendendo assim convencer as autoridades metropolitanas a lhe efetivarem no cargo (A.H.U., 1783b, [s.p.]).

Contudo, passados 12 meses a resposta ainda era o silêncio. Sem um retorno para a efetivação no cargo, solicitou demissão “devido as sezões” que pretendia tratar em Lisboa (A.H.U., 1784a, [s.p.]). Aliás, uma grande afinidade com o governador pode não ter ajudado. Martinho de Melo e Castro, Secretário de Estado da Marinha era conhecido pela aversão aos excessos da nobreza (A.H.U., 1783c, [s.p.]).⁴ O governador cogitou dois nomes enquanto a Coroa não se manifestava. Eis que assim surgiram os nomes do Desembargador Felipe José de Faria e o de José Venâncio de Seixas (A.H.U., 1784b, [s.p.]). O governador proveu o último, um ilustrado burocrata que havia servido em Minas Gerais.

Natural de Lisboa e homem de negócios, filho do negociante Manoel de Seixas, natural de Trás-os-Montes, José Venâncio de Seixas tinha o lado materno de sua família em Lisboa (ANTT, 1761 [s.p.]). Decidindo por ele, o governador Marquês de Valença escolheria um correspondente da Coroa sem vínculos evidentes com as autoridades e negociantes daquela praça, porém familiarizado com a administração colonial, mas, sobretudo, com autoridades régias, o que contaria para sua permanência estendida no cargo (A.H.U., 1784c, [s.p.]).

José Venâncio de Seixas serviu em Haia, como secretário do ministro plenipotenciário José Vasques da Cunha (2º Conde da Cunha) durante o tempo em que este foi enviado à Holanda (A.H.U., 1778, [s.p.]). O 1º Conde da Cunha, pertencia a primeira nobreza, oficial da casa real, havia sido governador de Angola, vice-rei do Brasil no período em que o Rio de Janeiro passou a capital, e governador de Mazagão (A.N.T.T., 1774 [s.p.]), que o ministro também governou e se destacou combatendo os mouros em 1758.⁵ Os serviços de secretário de Venâncio de Seixas foram enaltecidos pelo 2º Conde da Cunha em 1778, que também foi oficial da casa real e do “Conselho de Sua Majestade”, quando o recomendou a Rainha pela “prudência e autoridade” na condução de importantes

⁴ Por excessos se entende aquelas decisões administrativas tomadas de ímpeto, atendendo a caprichos pessoais no âmbito do exercício da administração pública, sendo o pragmatismo uma marca no período.

⁵ Disponível em: << <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/442202>>>. Acesso em 29 de jan. 2025.

diligências em Haia a serviço da Coroa, “por cujo motivo julgo digno de qualquer emprego que a Rainha, Nossa Senhora, lhe queira confiar” (A.H.U., 1778 [s.p.]).⁶

Diferente do falecido, que detinha o ofício de Provedor da Alfândega, José Venâncio não remeteria regularmente informações sobre embarcações e desembarques de navios vindos de África, tarefa delegada, temporariamente, a Felipe José de Faria (A.H.U., 1785, [s.p.]). Porém, foi provido Intendente da Marinha e Armazéns Reais pelo governador em 14 de agosto de 1784, permanecendo por 12 anos como interino (A.H.U., 1784d, [s.p.]).

Durante esse período, os gastos administrados na Ribeira das Naus e Arsenal cresceram. Percebe-se que as oscilações dos gastos administrados pelo intendente mantinham um padrão crescente. Do início ao final do período de Rodrigo da Costa no cargo, eles dobraram e depois permaneceram mais altos. Nos primeiros cinco anos de José Venâncio como intendente interino (1784-1796) esses gastos registraram uma média de movimentação de 12,2 contos de réis ao ano (Fonseca, 2020a, p. 202). Sabe-se da existência de uma “clara tendência à alta” das receitas a partir de 1770, porém, Ângelo Carrara identifica uma “depressão” a partir de 1777 e faculta ao ano de 1794 o marco de uma melhora global nas finanças baianas (2009, p. 99). E se perguntando se estes fatos teriam ligação com a ação mais eficaz dos agentes da administração fazendária na Bahia, considerando o maior ingresso de recursos no período e que as despesas tendem a diminuir com o passar dos anos, concluí pela eficiência na administração fazendária, citando o próprio José Venâncio de Seixas, que ao sair da intendência permaneceria na estrutura fazendária da capitania a partir de 1797 (Carrara, 2009, p. 99-100). Sobre este intendente interino, o autor afirma

(...) tinha alguma experiência na matéria. Desde 1784 circulava pelas repartições responsáveis pela contabilidade baiana. (...) Aqui não é o lugar para discutir o tema da fraude e da corrupção, mas é exatamente em razão do aparente zelo – e honestidade – com que desempenhava suas funções, o que lhe granjeou inimigos, que o rigor dos dados apresentados pelo provedor [José Venâncio] devem merecer algum crédito (Carrara, 2009, p. 103-104).

Enquanto no Reino se reunia o alicerce jurídico para uma sólida estruturação jurídica e fazendária à Marinha, com o Conselho do Almirantado e a Junta da Fazenda da Marinha,⁷ José Venâncio permaneceu atuante como intendente interino, o agente experimentado que era, prático em setores nevrálgicos da política e da economia do

⁶ Com uma filha na Bahia, casada com o coronel Pedro Ferrão Castelbranco em 1781 (A.H.U., 1781, [s.p.]), o 2º Conde da Cunha passou a ter membros da família em Salvador (A.H.U., 1802, [s.p.]).

⁷ Real Junta da Fazenda da Marinha: criada pela lei de 26 de outubro de 1796.

Império lusitano, combateu o que jugou irregular em soldos do Regimento dos Úteis (A.H.U, 1786a, [s.p.]), reduzindo despesas com oficiais reformados e agregados. Relacionou todos os que recebiam meio soldo (A.H.U, 1786b, [s.p.]), administrou as atividades da Ribeira das Naus despachando requerimentos de seus oficiais e construindo embarcações de destaque, como a Princesa Carlota (A.H.U., 1791 [s.p.]). Mas, foi na perseguição aos provimentos de militares que focou atenções como intendente. Chegou a relacionar os abusos dos governadores que prestaram fiança aos soldos de oficiais “ilegalmente providos” (A.H.U., 1786c [s.p.]), num levantamento da década de 1770, identificou a despesa com oficiais irregulares que importavam a quantia de 6:056\$258 réis em um de seus escrutínios de provimentos (A.H.U., 1786d [s.p.]).

Na Bahia, onde as companhias de comércio pombalinas não tiveram êxito, embora em acolhimento às necessidades dos senhores de engenho (Souza, 2018, p.76-120),⁸ José Venâncio de Seixas satisfizes os objetivos do Erário Régio ligados as reformas militares do Conde de Lippe no reino, colocando-os frequentemente em choque com os interesses locais,⁹ e mantendo contato regular com os Secretários da Marinha e Negócios Ultramarinos no reino (1784-1796), Martinho de Melo e Castro e D. Rodrigo de Sousa Coutinho (Valim, 2012). As denúncias do homem que veio de Haia e das Minas abrangiam provimentos e soldos indevidos, bem como abusos nos pagamentos, mas atingia a população que escapava do recrutamento compulsório.

Com a mudança ocorrida a partir da nomeação de D. Fernando José de Portugal, o ilustrado, ao governo da Bahia (1788-1801), as proximidades entre o intendente e o governador começariam a se mostrar novamente evidentes, como ocorrera com Pires de Carvalho. Contudo, permaneceria no cargo por um longo período (A.H.U., 1788 [s.p.]). No ano em que José Pires de Carvalho foi provido pelo governador (1782), o total das despesas com Naus de Guerra, Arsenal e Ribeira das Naus era 15:458\$522 réis. No ano em que José Venâncio foi provido (1784) esse número ultrapassou os 32 contos de réis (A.N.T.T., 1784 [s.p.]). Os estudos de Ângelo Carrara apontam o consumo interno das

⁸ “Sebastião José Carvalho de Melo manteve livre e franco o comércio com a Costa da Mina. A escolha de pôr fim ao monopólio dos proprietários dos navios do “número” se baseou (...) na insatisfação reinante entre senhores de engenho, lavradores do Recôncavo e os comerciantes da praça de Bahia desfavorecidos pelo monopólio” (Souza, 2018, p. 120).

⁹ Durante o período em que esteve com intendente de marinha, gerindo os assuntos da Vedoria do Exército, paulatinamente revisava os provimentos e os providos nos exercícios das tropas e da milícia na capitania da Bahia, entregando aos governadores escabrosos relatórios onde os governados e antigos governadores aparecem como gestores de processos fraudulentos de provimentos de oficiais e postos.

altas receitas baianas da década de 1790, destinadas “ao custeio de despesas da própria capitania” (2009, p. 99) que empreendia uma forte indústria naval particular.

As disputas pelo cargo que se iniciariam no período entre 1782 e 1784 teriam mais motivos que uma vaga por falecimento, e por isso haveria continuidade. O Capitão do Presídio do Morro de São Paulo, Domingos Alves Branco Muniz Barreto, entrou nessa disputa pleiteando a “propriedade do cargo”, em 1796. Militar experiente e dominador de uma eclética gama de conhecimentos, expressos em “memórias econômicas”, em que demonstrava um profundo conhecimento geográfico, social, político e natural da capitania da Bahia, (Fonseca, 2010) defendia a ideia da possível recuperação da posição dominante da Armada portuguesa diante da *Royal Navy*, caso houvessem reformas na produção naval, em especial, na exploração das madeiras e condução de estaleiros, para a qual tinha planos e cálculos (Fonseca, 2009). Afeito às opiniões liberais do polêmico José de Sá Bittencourt e Accioli, com quem partilhava ideias a respeito do uso das florestas, ficou sem respostas para o requerimento de 5 de fevereiro de 1796, quando solicitou a propriedade vitalícia do cargo ocupado interinamente por José Venâncio de Seixas (A.H.U., 1794a [s.p.]).

Dado seu prestígio social, não era de admirar que Muniz Barreto ignorasse a tendência em curso desde a primeira metade do século, trazida pelo alvará de 23 de novembro de 1770 (A.H.U., 1770a [s.p.]), qual seja: a redução de concessões de ofícios em propriedades. Não só reuniu farta documentação para requerer a propriedade vitalícia como incluiu resultados de “viagens filosóficas”, constando as plantas de cinco vilas da Bahia e de Ilhéus (Santarém, São Fidelis, Jequiriçá, Massarandupió e Abrantes), além de atestados de assiduidade, de feitos, testemunhos favoráveis e justificação do provimento em escriturário da Contadoria da Bahia, demonstrando uma atípica e eclética trajetória de serviços prestados. Curiosamente, constou, ainda, um atestado do próprio intendente interino em exercício favorável ao seu requerimento, assinado, porém, como Vedor-Geral (A.H.U., 1794b [s.p.]).

O cargo permitia assumir de uma só vez funções complexas (Vedoria, Provedoria da Fazenda e Armazéns Reais). Mas, considerando que os candidatos compunham suas finas redes clientelares (Souza, 2006, p. 18), e que o Atlântico Sul formava um sistema próprio dentro do Império, sobretudo no século XVIII, quando certa “exclusividade da demanda brasileira sobre a oferta africana de escravos” se colocava em destaque (Alencastro, 2000, p. 31), inflavam a expectativa de prestígio e de poder naqueles que se dispusessem a exercê-lo por meio do provimento. Os gastos mostram que as atividades portuárias aumentavam em Salvador, e os investimentos nas alterações estruturais

demonstram o quanto o mercado de escravos era atraente,¹⁰ assim com o desejo pelo controle de informações preciosas para os negócios realizados no porto de sua forte praça. Por tudo isso, seguia em crescimento as expectativas de candidatos à intendente efetivos.

Como já referido, as secretarias de estado se destacaram como centros de poder a partir do período josefino, conseqüentemente a “política das grandes mercês esteve durante algum tempo parcialmente bloqueada” (Monteiro, 2012, p. 43). Contando ainda com as probabilidades de os proprietários não servirem por si, deixando outros exercerem as funções ou mesmo de arrendá-las,

parece acertado sugerir que [...] a monarquia portuguesa tenha evitado conceder carta de propriedade dos cargos mais importantes, que deviam ser exercidos por titulares providos em Lisboa, mediante um julgamento mais rigoroso das suas qualidades. (...) O enraizamento local e o plausível estabelecimento de redes clientelares dele resultante se reputavam nocivos aos interesses do monarca e do bem comum (Stumpf, 2014, p. 615).

Numa capitania onde apenas membros pertencentes às “grandes casas aristocráticas portuguesas” ocuparam a governança, (Monteiro, 2005, p. 108-114) a lei de 23 de novembro de 1770 colocava a reforma da Junta da Fazenda na Bahia em conformidade com o ideário em voga no Reino, buscando reduzir a concessão de ofícios em propriedade e em hereditariedade. Se os membros das elites locais não conseguiram o provimento régio para exercerem a intendência de marinha, do qual apenas Rodrigo da Costa gozaria, tampouco o próprio interino de fortes laços lisboetas conseguiria. Aliás, foram laços reinóis lhes garantiram a proeza da permanência extensa e influente numa sociedade ávida pelo seu posto. Pois, aos intendentes de marinha, cabia servir ao exclusivo comercial e conter possíveis influências de ideias liberais nas estruturas portuárias, ou seja, agenciar o recrudescimento do Pacto Colonial.

O tráfico de escravizados no Atlântico

Em 1796, José Venâncio solicitou o provimento régio ao cargo, período em que um novo secretário da Marinha assumiria a pasta no Reino preocupado em dar continuidade ao projeto de modernização da Armada do antecessor (A.H.U, 1797a, [s.p.]). Ao assumir, D. Rodrigo de Sousa Coutinho demonstrou tenaz empenho em impor disciplina, proibidade

¹⁰ De acordo com as análises de Manolo Florentino a década de 1790 foi o período de destaque do Rio de Janeiro como a principal praça importadora de escravos africanos, o que se consolidaria a partir de 1810 (Florentino, 2014, p. 65).

e lisura no exercício de todos os seus subalternos, segundo seu primeiro discurso: “Os princípios da nova administração da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar” (Silva, 1993, p. 5-7). Entretanto, José Venâncio tinha esperanças em efetivar-se e, no início de 1797, nos seus últimos momentos em exercício, escreveu ao secretário e correspondente D. Rodrigo de Sousa Coutinho palavras de profundo inconformismo no caso de ser preterido por um membro da magistratura, demonstrando um grau de conhecimento eclético e comum aos mais ilustrados agentes do período.

Seria coisa bem dura depois de eu ter servido a S. Majestade há trinta e um anos em objetos importantes, contando já treze de Intendente procurando instruir-me nas Ordenanças de Marinha de Colbert, [11] de Choiseul [12] e de Castries [13] na Construção de Shapman e Duhamel no modo de fazer os Cortes do mesmo Duhamel [14] sendo construídas quatro Fragatas, expedidos Comboios Portugueses e Estrangeiros, Edificado todas as Fortalezas, prontificado as respectivas Palamentas [15], e finalmente trabalhando em todos os ramos das minhas multiplicadas incumbências já como Vedor Geral das Tropas, já como Inspetor do Arsenal do Exército, já como Intendente de Marinha, já como Deputado da Junta da Fazenda; seria, digo, coisa bem dura vir um membro de Corpo tão estranho Recheado de Digesto e cheio da mais completa ignorância espoliar-me, por assim dizer, dos meus Domínios e colher todo fruto do trabalho de tantos anos (...). Eu me lisonjeio de que em compatibilidade não sou Desembargador, mas sim daqueles que tem toda aptidão por ter exercido Cargo de Administração de Marinha (A.H.U, 1797a, [s.p.]).

Seixas tinha certeza de que o conhecimento de marinha e as qualidades técnicas eram definidores para os provimentos futuros. E sabia mais, pois no contexto que antecede a Conjuração Baiana, em 1798, o Desembargador Francisco Sabino Álvares da Costa Pinto também solicitou o cargo à Coroa (A.H.U, 1796 [s.p.]), sem obter respostas, mas sua atitude acabou por inspirar tal reação em José Venâncio. O abuso de poder foi uma preocupação no governo josefino, mas, como se sabe, nos governos de D. Maria I e D. João VI continuaria sendo, na medida em que a ciência das finanças passa a ser fio condutor do processo de recrudescimento da política fiscal metropolitana, justificando as esperanças de José Venâncio.

Segundo Patrícia Valim, o requerimento do aludido Desembargador era uma tentativa de driblar um pedido de esclarecimentos, “sobre o livre embarque de cargas

¹¹ Conselheiro, ministro de Estado e da economia de Luís XIV.

¹² Duque de Choiseul, Secretário de Estado de Luís XV.

¹³ Marques de Castries, Secretário de Estado da Marinha francesa entre 1780 e 1787. Em 1787, Venâncio daria suporte a uma embarcação francesa necessitada de reparos e, pelo sucesso e deferência com que tratou o caso, recebeu os agradecimentos do embaixador francês em Lisboa, o Marquês de Bombelles (AHU/BA/CA, Cx. 66, Doc. 12607-12608).

¹⁴ Henri-Louis Duhamel du Monceau foi ícone do movimento iluminista francês e engenheiro naval, dentre suas obras, encontram-se aquelas dedicadas à arquitetura naval e à botânica.

¹⁵ Materiais necessários à atividade das bocas de fogo.

pertencentes ao Desembargador Costa Pinto para as Ilhas de São Tomé e Príncipe”, que o Secretário de Estado do Brasil (José Pires de Carvalho) havia recebido (Valim, 2012, p. 94). Desembargadores foram denunciados em contrabandos envolvendo a Ilha de São Tomé (pertencente à jurisdição da Relação da Bahia), para os quais o governador D. Fernando José de Portugal não dedicou o exercício da autoridade como esperado pelos secretários do Reino (Valim, 2012, p. 95-97). Tampouco a Coroa atenderia ao seu requerimento, provendo-o no cargo.

O governador D. Fernando José de Portugal e Castro (1788-1801) já havia conduzido diligências na Ilha de São Tomé desde o início de sua governança. Queixando-se de desorganização na reparação de embarcações, por ela responsabilizou diretamente seu antecessor, referindo-se a José Venâncio como aquele que desdobrou as dificuldades que, no ano de 1788, fizeram com que o navio Santo Antônio agonizasse por reparos. Ele não podia pagar pelos serviços e nem conseguiu fiador, a sua permanência tornava-se um incômodo prejuízo. O intendente, então, sugeriu uma permuta, solucionando o problema imediato. Para compensar os gastos com os reparos, a embarcação fez o frete para o governador D. Fernando, conduzindo 1.500 arrobas de búzio (“poupando 600\$000 em frete”) a São Tomé, levando ainda seu governador, capitão-mor e ouvidor. Uma vez lá, o governador faria chegar o búzio na Fortaleza de Ajudá, onde portugueses sofriam imposições inglesas (A.H.U, 1788 [s.p.]).

A capitania vivia a ascensão do comércio com a Costa da Mina naquela centúria (Souza, 2018). As receitas melhoraram com José Venâncio no comando da intendência (Carrara, 2009), fiscalizando as atividades marítimas dos navios vindos de África. As atividades portuárias, a economia baiana crescia exponencialmente (Barickman, 2003). Não é intento discutir aqui aspectos fulcrais da escravidão, contudo, Manolo Florentino sugeriu uma questão para refletir sobre esse mercado de importação de homens de África, que seja “aceitável supor ter sido a quantidade de escravos disponíveis o elemento condicionador da área de plantio, e não o contrário” (2014, p. 64).

Além da produção do tabaco, farinha e aguardente, itens importantes para esse comércio com a Costa da Mina, em Salvador se contava com a produção e a administração dos búzios exercitadas no ofício de Provedor da Alfândega, que recairia sobre a intendência de marinha. Tratava-se de uma concha, conhecida por “zimbo”, acolhida como moeda nas costas africanas e encontrada em algumas paragens do Império português, e

na Bahia.¹⁶ Em 1730, a Alfândega afirmava que na Bahia havia búzios de “toda qualidade”, mas vindo cheio de terra “tem menos boa saída e reputação que os que vem nas Naus da Índia”. Para Luís Felipe de Alencastro, enquanto “os colonos do Baixo Peru faziam uso da prata da mina do Potosí para comprar angolanos, o Brasil dispunha do zimbo das praias de Caravelas com o mesmo fim” (2000, p. 256). Nos búzios de Angola, “os traficantes tiravam um lucro de 600%, enquanto o baiano, reputado inferior pelos nativos, rendia 200% por arroba” (Alencastro, 2000, p. 258). Na Pauta da Alfândega da Bahia de 1727 o búzio das Maldivas aparece como comerciado a \$200 réis e o das Naus da Índia a \$120 réis o arrátel (A.H.U., 1727, [s.p.]).

A prática de lidar com os búzios era prevista nas Ordenações Manuelinas como monopólio régio,¹⁷ e na África, como monopólio no Reino do Congo. Apesar disso, durante todo o século XVII “os zimbos baianos facilitaram a penetração negreira e quebram o monopólio da monarquia congolosa” (Alencastro, 2000, p. 257).

Na segunda metade do século XVIII, o Provedor da Alfândega e Intendente da Marinha, Rodrigo da Costa de Almeida, confiscava todo zimbo descoberto na capitania para a Real Fazenda, instruindo os administradores que os limpassem se quisessem vendê-los (A.H.U., 1776, [s.p.]). Ele anunciou a suspensão da entrega de todos os búzios que se achassem “nos Armazéns Reais desta cidade, e que todo produto das vendas que se fizeram dos restos do dito búzio se aplicasse segundo as ordens que há neste Estado da Referida Junta (...)”. A partir de 1 de agosto de 1770, orientado por ordens régias inspiradas em consultas da Junta do Tabaco,¹⁸ alterou o controle sobre o armazenamento e a distribuição

¹⁶ Encontrado em América, África e Ásia, utilizado como moeda no mercado da África Central, o zimbo foi monopolizado pelo rei do Congo, apesar de existirem outras fontes no mundo e, para efeitos monetários, o verdadeiro era o africano (Alencastro, 2000, p. 256). Na Bahia, essas fontes existiam em seu vasto litoral, extraídas notadamente nas vilas ao sul da Barra do Rio de Contas, eram levadas para os Armazéns Reais de Salvador. Além das praias de Caravelas, o território contava ainda com as praias de Boipeba e Ilhéus, num lugarejo entre o Morro de Pernambuco e o Pontal, para o abastecimento do referido búzio.

¹⁷ Ordenações Manuelinas, Livro IV, Título CXIII, “Que pessoa alguma nom tenha conchas, coriis, contas pardas, nem outras pertencentes ao trauto da Mina, nem traute nellas, nem tragua da India as cousas que sam defesas, que fe nom possam trazer, nas Ordenações que pera a India Temos feitas, e as penas que aueram os que o contraio fezerem, e das cousas que sam defesas, que fe nom leuem aas Ilhas do Cabo Verde, e do Fogo”.

¹⁸ Traficantes de escravos ligados à praça baiana tinham laços com mercadores africanos “(...) garantidos pela licença holandesa de comercializar somente com o tabaco, do qual eles também dependiam para suas compras de escravos. A Coroa Portuguesa, por inúmeras vezes, tentou proibir esse comércio bilateral Bahia-Costa da Mina, buscando salvaguardar para si um maior quinhão desse tráfico. Os traficantes da Bahia, no entanto, sempre enfrentaram a coroa e os negociantes de Lisboa, colocando, sempre que possível, seus interesses comerciais em primeira ordem” (SOUZA, Cândido Eugênio. *Perseguidores da espécie humana: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

dos ditos búzios, restringindo-os aos Armazéns Reais (A.H.U., 1770b, [s.p.]). O refugo, a parte da produção baiana de tabaco classificada como fumo de terceira qualidade, era muito bem aceito em costas africanas (Nardi, 1996), e assim também era o zimbo, colocando alguma vantagem para os traficantes baianos comerciarem na Costa da Mina e Angola no século XVIII.

No período de Rodrigo da Costa como intendente (1770-1782), uma nova fonte de zimbo era descoberta em Mar Grande, na Ilha de Itaparica (Campos, 2006, p. 241), aumentando o fluxo desse recurso nos Armazéns Reais da Bahia a partir da década de 1770, até então sustentado pelas vilas de Boipeba, Ilhéus e Caravelas, como se vê na Tabela 1.¹⁹ Nos livros do almoxarifado dos Armazéns Reais da capitania, os registros foram feitos em quintais, arrobas e libras, na tabela foram convertidos em arrobas e libras para melhor apresentação das quantidades e cálculos.

Tabela 1 – O zimbo dos Armazéns dos Materiais da Coroa na Bahia (1774-1787)²⁰

Ano	Armazéns	Dispensado aos traficantes de escravos	Restante	Diferenças ²¹
1774	9.009@ 26 lb	486 @	8.520 @	i
1777	8.249@ 26 lb	77 @	8.172 @	i
1778	8.172@ 26 lb	151@ 16 lb	8.021 @ 10 lb	i
1779	8.021@ 10 lb	276 @	7.745 @ 10 lb	i
1780	7.740 @	3.014 @	4.730 @	- 5 @ 10 lb
1781	4.169@ 10 lb	232 @ 3 lb	3.792 @ 7 lb	- 562@ 26 lb
1782	3.944@ 10 lb	60 @	3.884@ 10 lb	+ 6 @ 18 lb
1783	3.884@ 10 lb	1.500 @	2.384 @ q 10 lb	i
1784	596 q 10 lb	50 @	2.334 @ 10 lb	i
1785	2.334@ 10 lb	75 @	2.256 @ 10lb	i
1786	2.259@ 10lb	106 @	2.153 @ 10 lb	i
1787	2.153@ 10 lb	2.920 @	-	- 769 @ 10lb
Total	62.321@ 30 lb	8.947 @ 19 lb	-	- 1.331 @ 28lb
<i>Em kg</i>	± 916.132	$\pm 131.529,5$	-	± 19.566

Fonte: ANTT/ Núcleo do Erário Régio, Capitânias do Brasil, Contadoria da Baía e suas Anexas, Livros 17-30.

¹⁹ As "vilas de baixo" forneciam madeiras, piaçabas, farinha de mandioca, algodão, zimbo e peças de embarcações e mão de obra indígena qualificada para a carpintaria (Fonseca, 2020b).

²⁰ 1 Quintal corresponde a $\pm 58,8$ kg, ou 4 Arrobas; 1 Arroba = 14,7 kg; 1 Libra = 0,453 kg. Assim, 32 Libras fazem 1 Arroba, ou 128 Libras (4 @) fazem 1 Quintal). Descartamos a ideia de um "cofo" corresponder a uma arroba pela morfologia do zimbo, de tamanho e dimensões muito reduzidos.

²¹ A letra "i" representa inexistente, e o símbolo "-" a impossibilidade de cálculo. As cargas eram portadoras de "pedras e ciscos", de materiais não aproveitáveis. É possível que as correções fossem feitas mediante as considerações do material aproveitado, já que a quantia armazenada era sempre menor, no ano seguinte, que o restante da subtração dada aos traficantes. São considerados os valores declarados para o cálculo das diferenças.

Ainda no final do XVIII, o zimbo foi um recurso necessário para a realização de negócios em costas africanas, mesmo sendo inferior ao búzio africano. A unidade de medida utilizada com mercadores africanos era o cofo,²² um cesto de palha de boca estreita que continha 10 mil zimbos pequenos, avaliado em mil réis (Alencastro, 2000, p. 257).²³ O zimbo baiano foi registrado nos armazéns da Bahia com as saídas feitas para capitães e senhorios de embarcações negreiras, adotadas as unidades de medida de peso praticadas no porto baiano, sem nenhuma indicação de equivalência com o referido cofo. Pelo porto da Bahia circulava uma média de 5.200 arrobas de zimbo por ano entre Armazéns Reais e os senhorios e capitães de embarcações que comerciavam com a Costa da Mina no período (Tabela 2).

Não se encontra pautas com os preços das fazendas circulantes na Alfândega para a segunda metade do século XVIII. José Venâncio foi quem apontou a pauta da Bahia de 1727 como desatualizada para a cobranças de impostos, pois, assim, as cobranças eram proporcionais aos valores do início do século (A.H.U., 1797b [s.p.]). Para aferir uma noção hipotética em réis, de valores monetários aos búzios da capitania no período, avaliando que em 12 anos ela armazenou 62.321 arrobas (@),²⁴ admite-se a hipótese de dois cofos representarem uma arroba e esses búzios importarem a quantia de 124.642\$000 réis, ou, de cada cofo constituir uma arroba, importando em 62:321\$000 réis.

Outra possibilidade é dada pela “Pauta de Lisboa de 1744”,²⁵ mais próxima do período josefino, onde existem duas categorias de zimbo ampliando a percepção desse armazenamento em réis: o das Maldivas (a \$160 réis o arrátel) e o de Moçambique (a \$050 réis o arrátel).²⁶ O das Maldivas era mais valorizado que o zimbo baiano, se o fluxo monetário de zimbo nos Armazéns Reais fosse lastreado nele, resultaria em um total de 319.092\$840 réis, com uma média anual de 26.591\$070 réis, valores improváveis (Tabela 2).

²² Um cesto de palha oblongo de boca estreita, uma espécie de tipiti comprido, que se assemelhava aos samburás no qual os pescadores recolhem peixes (FERNANDES, Francisco. *Dicionário Brasileiro Contemporâneo*. Porto Alegre: Editora Globo, 1975, p. 338).

²³ Ver nota 50 na referida página. Além de Luiz Felipe de Alencastro, outras referências corroboram o valor de mil réis ao cofo. Cf.: CACÉGAS, Fr. Luís; SOUSA, Fr. Luís. *História de S. Domingos particular do Reino e Conquistas de Portugal (Segunda Parte)*. 3. ed. Lisboa: Typographia do Panorama, 1866, v. 3, p. 470.

²⁴ O total de 15.580 quintais 1 arroba e 30 libras transformados em arrobas na Tabela 2.

²⁵ *Pauta (...)*. Lisboa: Regia Officina de Typographica, 1744, fól. 14. Disponível em: <<https://purl.pt/6453/4/454838_PDF/454838_PDF_24-C-R0150/454838_0000_capa-cap_a_t24-C-R0150.pdf>>. Acesso em 5 jan. 2025.

²⁶ Considerando que 32 arrátéis formam um 1@, toma-se o cofo por arroba na base de cálculos. O arrátel é uma unidade de medida correspondente a uma libra (0,453 Kg) ou à libra da península ibérica (0,402 Kg), aproximadamente.

Tabela 2 – Estimativas (em réis) do fluxo de zimbo dos Armazéns Reais da Bahia

Ano	Cofo a 1@ por 1\$000	Cofo a 1/2 @ por 1\$000	Cofo a 1@ de Moçambique	Cofo a 1@ das Maldivas
1774	9:009\$500	18:019\$000	14.415\$700	46.130\$240
1777	8:249\$500	16:499\$000	13.199\$700	42.239\$040
1778	8:172\$000	16:344\$000	13.076\$500	41.844\$800
1779	8:021\$250	16:042\$500	12.834\$100	41.069\$120
1780	7:740\$000	15:480\$000	12.384\$000	39.628\$800
1781	4:169\$250	8:338\$500	6.670\$400	21.346\$280
1782	3:944\$250	7:888\$500	6.310\$900	20.194\$880
1783	3.884\$250	7:768\$500	6.214\$900	19.887\$680
1784	2:384\$250	4:768\$500	3.814\$900	12.207\$680
1785	2:334\$250	4:668\$500	3.734\$900	11.951\$680
1786	2:259\$250	4:518\$500	3.614\$900	11.567\$680
1787	2:153\$250	4:306\$500	3.445\$300	11.024\$960
Total	62:321\$000	124:642\$000	99.716\$200	319.092\$840
Média/Ano	5:193\$416	10:386\$833	8.309\$683	26.591\$070

Fonte: ANTT, Núcleo do Erário Régio, Capitánias do Brasil, Livros 17-30.

Se o cálculo ponderar o preço do arrátel de Moçambique, importaria somas mais aceitáveis, um total de 99.716\$200 réis e uma média anual de 8:309\$683 réis, ajustando a desvalorização do zimbo baiano no final do século XVIII (Alencastro, 2000, p. 258-259). Com as informações da referida pauta, estimativas de fluxos anuais em réis são apresentadas na Tabela 2, as estimativas consideram duas hipóteses: do cofo corresponder a arroba, e do cofo corresponder a meia arroba.

Pelos valores atribuídos aos búzios de Moçambique e das Maldivas na Tabela 2, mesmo com o hiato de 2 anos entre 1774 e 1777, encontra-se a média de fluxo anual de 5 a 10 contos de réis em zimbos pelas hipóteses aferidas aos cofos. Uma estimativa montada em valores de búzios moçambicanos (quarta coluna, Tabela 2), desconsiderando a estimativa dos asiáticos que, além de predileto dos traficantes, era mais valorizado no período (Tabela 3). Os registros disponíveis cobrem apenas parte do período em que as elites locais, interinos locais e José Venâncio de Seixas estiveram à frente da Intendência da Marinha da Bahia, o que não significa a interrupção do armazenamento e distribuição deles nos anos seguintes. Temas para outros e novos estudos.

Tabela 3 – Base dos cálculos em réis

Zimbo (Quantidade)	Cofa igual a @ por 1\$000 réis	Cofa igual a 1/2 @ por 1\$000 réis	Arrátel de Moçambique a \$050 réis	Arrátel das Maldivas a \$160 réis
1@	1\$000	2\$000	1\$600	5\$120
26 libras	\$500	1\$000	1\$300	4\$160
10 libras	\$250	\$500	\$500	1\$600

Fonte: ANTT, Núcleo do Erário Régio, Capitânias do Brasil, Livros 17-30.

As retiradas efetuadas por capitães de navios negreiros estão destacadas na terceira coluna da Tabela 1, apresentam a ligação estrutural entre Intendência da Marinha e o tráfico de escravizados no Atlântico Sul (Fonseca, 2020a). Pergunta-se: além de um incremento mitigante de queixas dos senhores de engenho sobre os preços dos escravos, como o controle sobre o zimbo impactava nessa economia? Por amostragem, e com acesso ao banco de dados do projeto denominado *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (TSTD), foi possível apontar um caminho para responder à questão.

No ano de 1787 (Tabela 1), por exemplo, foram retiradas 2.920 arrobas pelos navios negreiros baianos, notadamente levadas por Pedro Gomes Ferreira e José Ribeiro (A.N.T.T., 1788 [s.p.]).²⁷ Considerando a conversão em réis na “cotação das Maldivas”, Pedro partiu com 1.420 arrobas (ou 7:270\$400 réis) para a Costa da Mina no ano seguinte no seu bergantim Netuno Pequeno, desembarcando 21 escravos na Bahia em 15 de outubro de 1789.²⁸ Dez anos antes, havia levado 30 arrobas de zimbo, ou 153\$600 réis na cotação das Maldivas (A.N.T.T., 1793 [s.p.]), em uma corveta de Custódio Ferreira Dias, a N. S. do Rosário Santo Antônio e Almas, e desembarcou 173 cativos na Bahia.²⁹ Em outra expedição com a corveta N. S. da Conceição Sr. Bom Jesus da Pedra e Almas,³⁰ partiu para a Costa da Mina com 38 arrobas (194\$560 réis), retornando da Costa da Mina com 357 escravos desembarcados e 13 mortos, em 12 de junho de 1780 (A.N.T.T., 1780 [s.p.]).³¹ Custódio, como referido, construiu as duas maiores embarcações feitas na Bahia cujas capacidades de carga eram para mais de 1.000 toneladas cada uma delas, destacando-se como um dos mais poderosos negociantes da praça.³² O Capitão Pedro Gomes serviu

²⁷ José Ribeiro retirou em 1788 mais de 1500 arrobas de zimbo.

²⁸ TSTD, viagem # 40313. Morreram três escravos nessa viagem.

²⁹ Em 3 de abril de 1779. TSTD, viagem # 52096.

³⁰ Senhorio: David de Oliveira Lopes.

³¹ TSTD, viagem # 51059.

³² Material embarcado por seu correspondente em Lisboa, João Antônio de Amorim Vianna, também negociante da praça da Bahia (Arquivo Histórico do Tribunal de Contas /Fundo do Erário Régio, L. 4218, fól. 247).

aos grandes traficantes (A.H.U., 1800; 1801 [s.p.]),³³ dispondo de 1.500 arrobas do zimbo dos Armazéns Reais da Bahia, que poderiam importar um valor de, aproximadamente, 2:400\$000 réis (Moçambique) a 7:680\$000 réis (Maldivas). Apesar da concretização monetária do zimbo acontecer em costas da África,³⁴ os escravos trazidos pagavam direitos por cabeça à Coroa, e Pedro Gomes trouxe 551 cativos em embarcações de Custódio Dias, que a 3\$500 réis de impostos por cabeça, renderam 1:928\$500 réis aos cofres régios. O tráfico de africanos escravizados contava com o aporte logístico da Intendência da Marinha, representante dos interesses régios no controle da circulação do importante búzio, garantindo uma forma de entrar em um circuito econômico baiano fechado, impactando positivamente na arrecadação da Coroa.

O zimbo, do lado de cá do Atlântico, estaria mais próximo de uma espécie de “livrança estatal” (título de crédito utilizado no mercado de escravizados) que de uma moeda em si. Apesar de ele possuir características de moeda de troca, tais como de meio de troca (que valia apenas do outro lado africano) e de unidade de conta, não apresentava um valor de reserva (para acúmulo de longo prazo) e aparentemente não detinha a uniformidade necessária para torná-lo fluido e caracterizá-lo como tal em terra firme, na colônia. A princípio, para a América portuguesa ele funcionou como “moeda de crédito simbólica” nos mares do Atlântico Sul, constituiu uma espécie de arranjo político-econômico com a intendência, promovendo a aproximação fiscalizadora metropolitana àquela atividade abundantemente rentável de escravizados.

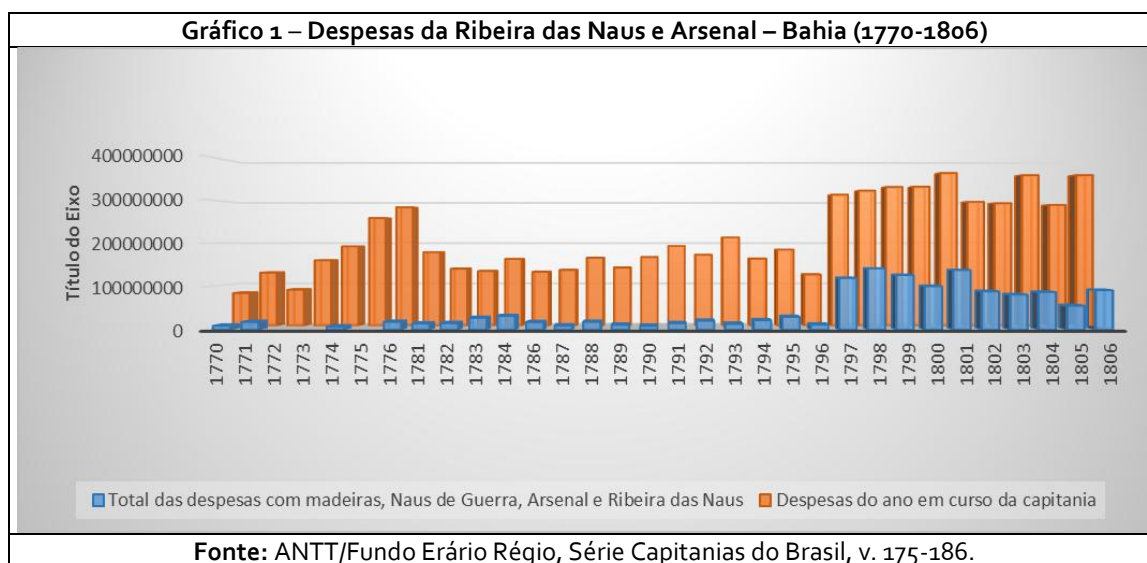
A Intendência da Marinha esteve subordinada à Junta da Fazenda da Marinha no Reino, presidida pelos Secretários de Estado da Marinha, que, projetando-se para além de suas alçadas, como estadistas, incrementavam as atuações dos oficiais nos quadros fazendários e administrativos dos portos da América e Ultramar, controlando a economia

³³ No final da centúria, foi promovido a Capitão das Ordenanças dos Forasteiros do Terço das Ordenanças do Norte, nomeado pelo governador D. Fernando, e confirmado em 3 de abril de 1800, alegando serviços prestados à navegação na Costa da Mina.

³⁴ Apenas uma dívida em zimbo protestada na Bahia foi encontrada, porém, contraída em águas africanas. O diretor do forte francês em Ajudá, Jacob Levet, em 8 de julho de 1748 protestou contra o capitão negreiro Manuel Pinto Cotrim, que resgatou 465 escravos no Porto de Epe (Golfo do Benin) em 1747, desembarcando 403 escravos na Bahia, com a embarcação de André Marques. O diretor do forte francês cobrava “uma letra de búzio”, declarada como “duzentas cabeças de búzio”, que, por não ter quitado a dívida, nomeado alguém para responder ou mesmo alguma coisa penhorada, importaram ao capitão um custo de 551\$546 réis, como consta no processo aberto pelo Desembargador Geral Cível dos Estrangeiros (AHU/BA/AV, Cx. 95, Docs. 7574, TSTD, # 50694). O mesmo capitão fez uma outra viagem para o mesmo senhorio, com a mesma embarcação (S. Pedro e St. Antônio de Lisboa) e mesma rota (Costa da Mina), saindo com 551 e chegando, no ano de 1744, com 443 escravos desembarcados na Bahia (TSTD, # 50663).

naval e setores adjacentes, bem como assegurado o poder marítimo imperial à Coroa portuguesa, envolta a guerra entre as coroas ibéricas no Rio Grande do Sul.

Durante o período em que membros das elites locais foram providos ao cargo, tanto pela Coroa (1770-1782) como pelo governador (1782-1796), os gastos com Arsenal e Ribeira das Naus geridos pelo intendente de marinha atingiram a marca de mais de 29 contos no ano de 1795, um crescendo expressivo em termos proporcionais entre o ano de 1795 e 1806, significando uma parcela cada vez maior dos gastos totais do ano em curso na capitania. No ano de 1797 esses gastos atingiram quase 50% dos gastos da capitania, representando a importância de 141:481\$805 réis, algo que não passou despercebido aos olhos dos baianos, alijados do controle sobre um cargo ordenador de gastos que triplicava, responsável pelas vistorias nas embarcações vindas de África e pela distribuição dos búzios dos Armazéns Reais. Esse ano imporia uma ruptura na concessão do ofício de intendente, através do provimento dos indivíduos. Os gastos manter-se-iam elevados em relação às contas da capitania, constituir-se-iam uma proporcionalidade mais expressiva e diferenciada dos anos anteriores, representando uma padronização, não mais caindo abaixo dos oitenta contos de réis, até 1804, como se observa no Gráfico 1.



Sobre esse assunto, Ângelo Carrara argumenta sobre as razões das irregularidades de remessas para Lisboa observadas por ele nas contas da Bahia, diferente da assídua Minas Gerais, notando que “estas remessas estão em rubricas específicas. Em particular, o corte e a remessa de madeiras para o Reino, a construção de fragatas, as despesas com a Ribeira das Naus e com as embarcações de guerra vindas ao Porto de Salvador” (Carrara, 2009, p. 104). Ou seja, apesar das imbricações do cargo de intendente de marinha com as

lucrativas atividades dos navios negreiros, como previstas no alvará de criação, apenas se compreende o que representava ser intendente de marinha se levadas em consideração, conjuntamente, atividades de aporte à defesa, bem como as atividades de aporte ao crescimento das exportações, realizadas na zona portuária de Salvador.

Desde o ano de 1785 se tem construído neste Arsenal 4 Fragatas, cuja despesa total excede a soma de 214 contos de réis, e a última dela, denominada *Thetis*, por se demorar neste porto para acima de 2 anos, não gastou menos de 12 contos com os oficiais, gente da tripulação e comando (...) a expedição da Esquadra do Comboio passado, fez indispensável o desembolso de 170 contos, ainda sem contemplar a parte distribuída pelos armazéns, cujas contas se estão ajustando. Além de todas estas despesas, calculadas acima de 450 contos de réis, (...). Todas estas despesas têm sido supridas por meios extraordinários, já com a cobrança das dívidas antigas, que se extinguiram, já com alguma pequena maioria dos rendimentos da Capitania, já com as somas destinadas ao Real Erário, que desde o ano de 1792 se suspenderam para as semelhantes despesas (...) (A.H.U., 1797c [s.p.]).

Contudo, diante do controle de direitos sobre escravos desembarcados (vistorias) e das contas da capitania como deputado da Junta da Fazenda, se acumulariam, paulatinamente, os dissabores de aspectos específicos, militares. A Vedoria do Exército competia a Intendência da Marinha, suscitando novas questões desconfortáveis à sociedade baiana. À frente das tropas, era comum o respeito à indicação de homens de mesma cor pertencentes aquela sociedade, e José Venâncio lá estava desde 1784. A intendência surgiu respeitando homens daquela sociedade em 1770, como também homens experimentados na administração colonial, mas aqueles não familiarizados com as autoridades coloniais baianas (José Venâncio) e os oficiais reinóis que viriam após estes não respeitariam.

Totalmente estranhos a maneira de viver das capitánias na América portuguesa, ocuparam a liderança dessas intendências a partir de 1797, e simbolizaram a perda da garantia da socialização dos “critérios de acesso aos postos de comando”, como ficou evidente nas reivindicações “amplamente contempladas, nos pasquins sediciosos da Bahia de 1798” (Jancsó, 1996, p. 122). A identificação entre comando e base era uma forma de garantir a funcionalidade das tropas formadas no além-mar, e, além disso, apresentadas como queixa e exigência dos conjurados de 1798, tornava-a evidência de um desconforto componente da conjuração que, apesar da amplitude de suas reivindicações, confluíam “para a elite colonial” (Jancsó, 1996, p. 192).

O poder concedido no provimento régio de Rodrigo da Costa incluiu, por distinção, preservar no cargo uma casa aristocrática representante daquela sociedade. Com sua morte, o provimento do governador sustentou provisoriamente um letrado no cargo entre 1782 e 1796, que permaneceu por sua ligação com autoridades metropolitanas, mantido

sob a insígnia da incerteza como indutora de melhores atuações, orientado pelas perspectivas de concessões régias que os efetivasse no cargo. O medo útil e permanente de perder o posto interino, sustentado com o silêncio aos requerimentos solicitando efetividade no cargo, resultava na intensificação do exercício de suas funções visando atender aos interesses da augusta vontade almejando o provimento régio; ou, para os mais abastados, e cientes dessa lógica, resultava no declínio do cargo interino com pretextos plausíveis.

José Venâncio conduziu a intendência por 12 anos interinamente e não conseguiria o provimento régio. Nos anos de 1795 e 1796, o desafio da Coroa não se resumia a questão do provimento régio ao cargo de intendente de marinha à estimada nobreza, como se viu nas ausências de respostas a José Pires de Carvalho e a Domingos Alves Branco Muniz Barreto. Algo havia mudado, e as estruturas da Armada portuguesa no Reino, em especial a Junta da Fazenda da Marinha, eram um expoente dos planos de agudização do pacto colonial pensados por D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Além das diretrizes pombalinas de 23 de novembro de 1770 apontarem para uma continuidade na moderação com as tradicionais concessões de ofícios em propriedade, mirando também a hereditariedade, beneficiava-se àqueles cujas formações específicas os habilitassem para o lento início da profissionalização de alguns setores (Stumpf, 2016) e para os interesses do bem comum: “o monopólio da informação econômica, numa época em que os custos da informação são elevados”.³⁵

Tratava-se de dar continuidade a um projeto, pois ainda se almejava, desde Pombal, o “negociante estatal”, aquele que ofertaria duas saídas ao Estado português: “reforço de posições no interior do Estado, reforço de posições no mundo dos negócios, sedimentando uma elite que concentra meios e oportunidades sob a tutela do Estado” (Madureira, 1997, p. 45).

Dessa forma, os indivíduos candidatos a intendente foram avaliados levando em conta a sua posição em relação às tramas comerciais e diplomáticas que se pretendia alterar, e isso também se modificaria em 1796, com D. Rodrigo de Sousa Coutinho como o novo Secretário de Estado da Marinha e Negócios Ultramarinos, para quem “segurar os meios da nossa superior força” era uma operação política, pois “com olhos políticos se deve

³⁵ “O elemento mais característico da política pombalina não é a ‘invenção’ de uma burguesia, mas o fazer depender as condições de acesso e de entrada nos negócios a limites de ação prescritos pelo próprio Estado” (Madureira, 1997, p. 45).

estabelecer a divisão das nossas capitanias”.³⁶ Referia-se à defesa da América lusa, nas mesmas diretrizes ilustradas em 12 de agosto de 1797, quando atribuiu oficiais da Armada às capitanias como intendentes de marinha (A.H.U., 1796b [s.p.]).

Segundo Novais, Portugal utilizava as habilidades experimentadas nos “conflitos entre as grandes potências” na defesa de suas possessões ultramarinas, e as vantagens da exploração colonial lhe serviam como moeda (Novais, 1989, p. 19). E internamente, como lhe serviria? Os membros das elites ultramarinas contemplados em cargos e ofícios criados no período pombalino, no último quartel do século passariam a sentir que as “vantagens” decorrentes do aumento das exportações esbarrariam na pulverização de agentes régios investidos de intendentes de marinha para as capitanias cujos portos exportassem para o Reino (ou comercializassem com a África), não apenas fortalecendo a defesa, mas, sobretudo, reafirmando a propriedade régia das tais “vantagens”, determinando a tutela do Estado português sobre os negociantes da América portuguesa, acessando informações preciosas, melhorando a arrecadação de tributos e controlando setores estratégicos da economia portuária através desses agentes.

Em 1797, José Venâncio seria útil a Coroa na posição de Provedor da Casa da Moeda, onde atuou como colaborador dos projetos do novo Secretário de Marinha e Negócios Ultramarinos, fazendo diversas observações sobre a economia da capitania. As denúncias que fez a um grupo de negociantes, em 1798, bem como a “frouxidão do governador” em admoestá-los, como apontou Patrícia Valim, não são questionáveis, contudo, podem ser analisadas à luz do seu desligamento da centralidade nas operações portuárias e fazendárias da capitania que o cargo de intendente de marinha lhe oportunizou até janeiro de 1797, emprestando-lhe prestígio perante essa mesma classe (Valim, 2012, p. 30). Fez também pertinentes observações sobre vícios e irregularidades nos procedimentos fazendários baianos ainda no ano de 1797. Condenou a prorrogação das arrematações de contratos por decreto, e fez observações sobre a arrematação da Dízima da Alfândega, considerado um adepto de D. Rodrigo de Sousa Coutinho (Valim, 2012, p. 136-145). A sua crítica à Pauta da Alfândega de 1727, que estipulava o preço sobre o qual as mercadorias eram taxadas, evidencia a difícil relação que mantinha com as elites locais, quando apontou o reajuste dos preços praticados como forma de aumentar as arrecadações régias (A.H.U., 1797c [s.p.]).

³⁶ “Sistema político que mais convém”, a respeito da feliz posição da colônia americana na década de 1790. In: MENDONÇA, Marcos Carneiro. *O Intendente Câmara*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p. 277-299.

Uma pergunta se manifesta: se ficou 12 anos em atividades portuárias e na Junta da Fazenda, por que o questionamento viria no momento em que se desliga do cargo? Por que seria o momento em que aguardava a resposta da efetivação na intendência?

Incide sobre José Venâncio a marca do bom servidor, que atuou como secretário do 2º Conde da Cunha em Haia, de D. Rodrigo José de Menezes em Minas Gerais, e, apesar de provido pelo governador, serviu a Sua Majestade em Salvador. Na Bahia, como intendente, sabia que seria prejudicial se precipitar. Por isso, antes mesmo do primeiro oficial da Armada portuguesa tomar posse na Bahia, José Venâncio tomou conhecimento do provimento e avaliou uma estratégia. Fazendo a proposta de divisão da Intendência da Marinha, com o plausível argumento de excesso de atribuições do cargo, solicitou que lhe dessem o que lhe era mais familiar, as atividades da “Vedoria das Tropas e Arsenal do Exército com o lugar que tenho de Deputado da Junta da Fazenda”. Nessa missiva, deixou a alternativa para que, em caso contrário, o mantivessem com seu ordenado até o empregarem em outro posto que fosse adequado a sua graduação, no que seria brevemente atendido, permanecendo na estrutura fazendária baiana (A.H.U., 1797d [sp.]).

Na condição de Provedor da Casa da Moeda da Bahia a partir de 10 de março de 1798, onde permaneceu até ser efetivado nela em 1801 (A.H.U., 1801b [s.p.]), momento em que um novo Secretário de Marinha era empossado no Reino, e D. Rodrigo de Sousa Coutinho assumia a pasta de presidência do Erário Régio. Permanecer na estrutura fazendária da capitania que ele mesmo considerava “uma das mais florescentes e dignas de atenção” (A.H.U., 1797b [s.p.]), onde havia atuado após a desejada permanência na intendência negada, foi um resultado promissor, na medida em que eram necessárias, para o projeto de modernização econômica da metrópole, que as demarcações de posições no interior do Estado e no interior dos domínios ultramarinos ocorressem (Madureira, 1997, p. 45). Não raro, foi efetivado como Provedor da Casa da Moeda na Bahia no mesmo ano em que o ministro com quem partilhava a ideia da “florescente Bahia” assumiu o Erário Régio.

Verdade é que seu plano de novos impostos e correções de vícios a serem praticados na zona portuária esperou despedir-se do setor para estourar nas manifestações de insatisfação social da Conjuração Baiana de 1798. José Venâncio fez investidas incômodas quando intendente, destacam-se as correções de contas, soldos, patentes e provimentos de militares, milicianos e agregados, revisando gastos, uma atuação claramente mais voltada para as funções da Vedoria do Exército incorporadas ao cargo, área em que mais tinta

gastou.³⁷ Como lembrou István Jancsó, a respeito dos implicados na Conjuração Baiana, os oficiais, soldados e inferiores de linha e de milícias, também homens graduados em postos e cargos somavam 524, ou seja, 73% dos “partidários da revolução” na Bahia de 1798 (Jancsó, 1996, p. 121),³⁸ cujas pautas atendiam as elites locais plenamente. Algo intensamente explorado por Patrícia Valim (2012).

A praça comercial da Bahia abrigava 164 comerciantes de “grosso trato”, com uma forte inclinação à produção agrária, destacando-se o açúcar, fumo e algodão, mas também de ouro, couros e solas nesse período (Tavares, 2001, p. 192-198). As ideias revolucionárias francesas representavam uma ameaça constante na conjuntura crítica em fins do século XVIII, e a intendência intensificava o controle de pessoas no porto. Sendo uma mente ilustrada e afinada com as ideias modernizantes de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Venâncio de Seixas alertou à Coroa sobre a importância da Bahia para a economia imperial e defesa patrimônio do português na América (Carrara, 2009; Valim, 2012). Não à toa, manteve cinco oficiais e sete marinheiros franceses presos na Fortaleza do Barbalho, suspeitos de representarem ameaça aos interesses régios, entre janeiro e fevereiro de 1797 (A.N.T.T., 1797 [s.p.]).³⁹

Conclusão

A Salvador se destacou em importância geopolítica e administrativa, como um entreposto estratégico de dominação da costa luso-americana, entre outros aspectos, além dos geograficamente mais conhecidos, pelas instituições (militares, civis e eclesiásticas), que regiam áreas territoriais muito além dos limites geográficos da capitania baiana, dotada de um poder comercial intercolonial acentuado e portadora da maior baía da costa luso-americana. Guardiã de uma histórica experiência militar.

Garantir algum controle sobre o comércio desenvolvido na rota da Costa da Mina por baianos era um velho problema para a metrópole, uma questão urgente no final do

³⁷ No Arquivo Histórico Ultramarino, Coleção Eduardo Castro e Almeida (Bahia), até a sua posse como Provedor da Casa da Moeda, em 1798, 63% dos ofícios, cartas e requerimentos que se reportam a ele são relativos à Vedoria do Exército.

³⁸ Dos 660 arrolados, os demais 136 homens eram graduados em leituras (13), comuns (20), do comércio (8), frades bentos (8), franciscanos (14), teresos (14), barbadinos (3), clérigos (48), familiares do Santo Ofício (8).

³⁹ Os oficiais Jean Bonafaux, Claude Moufle, Nicolas Boquet, Jean Baptista e Calude François. Marinheiros: Pierre Thomas, Jean Stié, Phelipe Ivel, Pierre Lavam, Fronçoes de Mau, Nicolas Leglize e Jeaque de Lomeau. Suas despesas representaram a importância de 62\$960 réis aos cofres da capitania, entre 20 de janeiro e 24 de fevereiro de 1797.

século XVIII. A repartição fiscalizou as atividades dos navios negreiros, aumentando o rigor fiscalista e apurando a arrecadação, logo de início, marcou sua atuação no agitado episódio da prisão do negro liberto João de Oliveira, em 1770. Envolvendo aspectos da política comercial colonial, atendeu a interesses que tipicamente eram representados pelas Companhias de Comércio, cujas tentativas na Bahia não lograram êxito.

As experiências de Rodrigo da Costa de Almeida (1770-1782) e de José Venâncio de Seixas (1784-1796) mostraram que o ofício de intendente de marinha dependia da experiência com as letras, com as ciências contábeis e da aproximação com autoridades metropolitanas, mesmo sendo provido pelo governador. Eles reforçaram a ingerência régia sobre as explorações de recursos naturais, controlando para fomentar, e fomentando para melhor arrecadar para os cofres régios. O controle da exploração de zimbo e madeiras ilustra essa perspectiva, demonstrando o forte empenho na defesa do patrimônio português. A proliferação da concessão de patentes nas milícias passou a ser criticada por José Venâncio que racionalizou os provimentos caracterizados como “ilegais”, aumentando o controle nos destacamentos militares baianos, questionando suas patentes. Os mulatos compunham o grupo mais afetado, e a tradição militar praticada na Bahia, onde eles tinham muito espaço, foi gravemente atacada com os intendentess locais, com os interinos, quadro crítico que se aprofundou com os efetivos reinóis a partir de 1797.

INTERIM NAVAL INTENDANTS IN BAHIA: THE GROWTH OF PORT CONTROL AND THE ATLANTIC SLAVE TRADE IN THE 18TH CENTURY

Abstract: This article analyzes the role of interim naval intendants in the critical political context of late 18th-century Bahia, emphasizing their involvement in port control, colonial administration, and connections to the transatlantic slave trade. It investigates the management of resources such as zimbo (cowrie shells used as currency), the influence of Pombaline reforms, and conflicts between local elites and metropolitan authorities. The study concludes that the intendancy strengthened royal control over the port economy and the defense of colonial assets.

Keywords: Interim naval intendants, port control, slave trade.

LOS INTENDENTES INTERINOS DE LA MARINA EN BAHÍA: EL AUMENTO DEL CONTROL PORTUARIO Y EL TRÁFICO DE ESCLAVIZADOS EN EL ATLÁNTICO DEL SIGLO XVIII

Resumen: Este artículo analiza el papel de los intendentes interinos de la marina en el crítico contexto político de finales del siglo XVIII en Bahía, destacando su actuación en el control portuario, la administración colonial y los vínculos con el tráfico transatlántico de esclavizados. Explora la gestión de recursos como el **zimbo** (conchas utilizadas como moneda), la influencia de las reformas pombalinas y los conflictos entre las élites locales y las autoridades metropolitanas. Concluye que la intendencia consolidó el control real sobre la economía portuaria y la defensa del patrimonio colonial.

Palabras clave: Intendentes interinos de la marina, control portuario, tráfico de esclavizados.

Referências

ARRUDA, José Jobson de A. **O Brasil no Comércio Colonial**. São Paulo: Ática, 1980.

BARICKMAN, Bert Jude. **Um contraponto baiano: açúcar, fumo e escravidão no Recôncavo, 1780-1860**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico...** Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728.

BORGES, Eduardo Jose Santos. **O Antigo Regime no Brasil colonial: elites e poder na Bahia do século XVIII**. São Paulo: Alameda, 2017.

CARRARA, Ângelo Alves. **Receitas e Despesas da Real fazenda no Brasil, século XVIII**. Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2009.

FONSECA, Halysson Gomes. **As dinâmicas econômicas no Sul da Bahia na crise do Antigo Sistema Colonial**. In: PINHO, José Ricardo Moreno; NUNES, Maria Antonietta d'Aguiar (Org.). **Capítulos de História da Bahia: formação econômica**. Salvador: Eduneb, 2020b, v. 1, p. 101-132.

FONSECA, Halysson Gomes. **A Intendência da Marinha e Armazéns Reais no Arsenal da Bahia (1770-1808)**. 2020a. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2020a.

FONSECA, Halysson Gomes. **Devastação e conservação das florestas na Terra de Tinharé (1780-1801)**. 2010. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.

JANCSÓ, István. **Na Bahia, contra o Império**. São Paulo: Editora Hucitec; Salvador: EDUFBA, 1996.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia**. São Paulo: Brasiliense, 1968.

NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. São Paulo: Hucitec, 1989.

NOVAIS, Idelma F. **A Mesa de Inspeção do Tabaco e do Açúcar da Bahia (1751/1808)**. 2016. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

PINTO, Luiz Maria da Silva. **Diccionario da Lingua Brasileira por Luiz Maria da Silva Pinto, natural da Provincia de Goyaz**. Typographia de Silva, 1832.

SILVA, Antônio Delgado. **Collecção da Legislação Portuguesa (1791-1801)**. Lisboa: Typografia Maignense, 1828.

SILVA, Antônio de Moraes. **Diccionario da lingua portugueza**. Lisboa: Typographia Lacerdina, v. I-II, 1813.

SILVA, André Mansuy Diniz. **D. Rodrigo de Souza Coutinho – Textos Políticos, Econômicos e Financeiros (1783-1811)**. Lisboa: Banco de Portugal, 1993, tomo 2.

SOUZA, Daniele Santos de. **Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negreiro (c.1680-c.1790)**. 2018. Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Departamento de História, Salvador, 2018.

SOUZA, Laura de Mello e. **O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

VALIM, Patrícia. **Corporação dos Enteados: tensão, contestação e negociação na Conjuração Baiana de 1798**. Salvador: Edufba, 2018.

VALIM, Patrícia. Reformas estimulam ou evitam revoluções? Os dízimos da Capitania da Bahia e a Conjuração Baiana de 1798. **Revista de História**, [S. l.], n. 176, p. 01-35, 2017. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/132400>>. Acesso em: 4 fev. 2024.

VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. **História Geral do Brasil**. São Paulo: Melhoramentos, 1936, tomo 4.

Fontes

Arquivo Histórico Ultramarino (A.H.U.)

Requerimento de Antônio José de Sousa Freire Tavares de Brito de Castro e Sampaio à Rainha D. Maria I sobre propriedade de ofícios de Provedor da Alfândega e Intendente de Marinha. 8 ago. 1782a. Bahia. AHU/BA/AV, Cx. 184, Doc. 13.571.

Requerimento de D. Brites Maria Ana Rita de Macedo e Meneses sobre bens da Capela instituída por Francisco de Araújo Valdez. 24 nov. 1802. Bahia. AHU/BA/CA, Cx. 129, Doc. 25.405.

Carta de Antônio José de Sousa Freire à Rainha D. Maria I sobre embarcações da Costa da Mina. 10 mar. 1782b. Bahia. AHU/BA/AV, Cx. 183, Doc. 13.534.

Carta de Antônio José de Sousa Freire ao Governador Marquês de Valença solicitando demissão de cargos. 23 jul. 1782c. Bahia. AHU/BA/CA, Cx. 58, Doc. 11.134.

Consulta do Conselho Ultramarino sobre propriedade do ofício de Provedor da Alfândega da Bahia. 29 ago. 1782d. Lisboa. AHU/BA/AV, Cx. 184, Doc. 13.576.

Requerimento de Rodrigo da Costa de Almeida sobre transferência do ofício de Provedor da Alfândega. 24 jan. 1782e. Bahia. AHU/BA/AV, Cx. 183, Doc. 13.524.

Ofício do Governador Marquês de Valença sobre nomeação de José Pires de Carvalho e Albuquerque. 9 set. 1782f. Bahia. AHU/BA/CA, Cx. 58, Doc. 11.133.

Requerimento de José Pires de Carvalho e Albuquerque para conservação no cargo de Intendente da Marinha. 22 jul. 1783b. Bahia. AHU/BA/CA, Cx. 59, Doc. 11.271.

Portaria do Governador D. Rodrigo José de Menezes nomeando José Venâncio de Seixas. 14 ago. 1784d. Bahia. AHU/BA/CA, Cx. 61, Doc. 11.662.

Ofício de José Venâncio de Seixas sobre soldos de oficiais. 16 jan. 1786a. Bahia. AHU/BA/CA, Cx. 63, Doc. 12.020.

Requerimento de Domingos Alves Branco Muniz Barreto para propriedade vitalícia do ofício de Intendente da Marinha. 5 fev. 1794a. Bahia. AHU/BA/CA, Cx. 81, Doc. 15.794.

Ofício de José Venâncio de Seixas sobre receitas da Capitania da Bahia. 28 out. 1797b. Bahia. AHU/BA/CA, Cx. 90, Doc. 17.481.

Alvará de Regimento à Junta da Fazenda da Marinha. 26 out. 1796b. Queluz. AHU/MG, Cx. 142, Doc. 44.

Pauta da Alfândega da Bahia. 3 abr. 1727. Lisboa. AHU/BA/AV, Cx. 30, Doc. 2.711.

Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT, Portugal)

Processo de habilitação de José Venâncio de Seixas. 18 abr. 1761. Lisboa. ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, mç. 88, doc. 1.291.

Correspondência para José Vasques da Cunha, ministro em Haia. 3 abr. 1778. Lisboa. ANTT, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Cx. 958.

Autos de justificação do Conde da Cunha. 1 nov. 1774. Lisboa. ANTT, Conselho da Fazenda, Justificações do Reino, Letra C, mç. 6, n.º 45, cx. 88.

Livros do Erário Régio: Capitánias do Brasil. 1780-1784. Lisboa. ANTT, Núcleo do Erário Régio, Capitánias do Brasil, v. 175-186.

SOBRE O AUTOR

Halysson Gomes Fonseca é doutor em História pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); Professor Adjunto na Universidade do Estado da Bahia (UNEB).

Recebido em 29/05/2025

Aceito em 01/07/2025