



VOL. 6 | N. 11 | JAN/JUN DE 2020 | ISSN 2359-4489

DIÁLOGOS TRANSATLÂNTICOS: RELAÇÕES E DINÂMICAS ENTRE PORTUGAL, ÁFRICA E AMÉRICA (SÉCULOS XVII - XIX)



FACES DE CLIO

Uma encruzilhada no Atlântico:

Rotas Mercantis e Mercadorias na Ilha da Madeira em uma Perspectiva Global (Século XVIII)

Diego de Cambraia Martins¹
Gustavo Meira Menino²

Resumo: O artigo propõe uma discussão sobre circulação de pessoas e mercadorias por meio das rotas mercantis que convergiam para a Ilha da Madeira, demonstrando a inserção desse espaço geográfico em relações diretas e indiretas com outras partes do mundo, na primeira metade do século XVIII. Este recorte temporal foi escolhido por ser o momento de afirmação do vinho madeirense no mercado global. Corroboramos nossa hipótese a partir de um estudo de caso, analisando a trajetória de um dos mais atuantes capitães de embarcação do período analisado: o capitão João de Abreu. Além de aspectos geográficos como as correntes marítimas e os regimes de vento, o vinho que era um produto com bastante demanda nos mercados do período, e as estratégias e rotas empregadas pelos capitães que comerciavam o produto no período nos auxiliaram a analisar a Madeira em uma perspectiva global.

Palavras-chave: Mercado Atlântico, Rotas Mercantis, História Global.

A crossroad in the Atlantics:

Mercantile and Commercial Goods Routes in Madeira Island in a Global Perspective (18th Century)

Abstract: The article proposes a discussion on the circulation of people and goods through the commercial routes that converged to Madeira Island, demonstrating the insertion of this geographical space in direct and indirect relations with other parts of the world in the first half of the 18th century. This time frame was chosen because it is the moment of affirmation of Madeira wine in the global market. We corroborate our hypothesis from a case study, analyzing the trajectory of one of the most active vessel captains of the period analyzed: captain João de Abreu. In this sense, in addition to geographic aspects such as sea currents

¹ Doutor em História Econômica – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP). E-mail para contato: cambraia.martins@gmail.com

² Mestrando em História Econômica – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP). E-mail para contato: meninomeira@gmail.com

and wind regimes, a product with considerable demand in the markets of the period - wine - and the strategies and routes used by the captains of the period helped us to insert Madeira in a global perspective.

Keywords: Atlantic Market, Market Routes, Global History.

A ideia central deste trabalho é demonstrar a Ilha da Madeira como um ponto de convergência importante para o comércio atlântico. Por ela circulava uma quantidade relevante de pessoas e uma variedade de mercadorias das mais diversas partes do mundo. Por causa de sua posição geográfica estratégica, a produção de um tipo de vinho próprio - demandado nos mais diversos mercados do período - e a distância da Coroa Portuguesa para uma fiscalização efetiva, cremos que a Madeira tornou-se uma verdadeira encruzilhada no meio do Oceano Atlântico, para onde rumavam embarcações e pessoas oriundas de outras metrópoles europeias, das Treze Colônias na América do Norte, da América Lusa e Hispânica, Caribe, além do continente africano e até mesmo asiático. Isso, por sua vez, proporcionou uma circulação de diversas mercadorias, que tinham como destino variados portos no Atlântico.

Para tal, pensamos como recorte temporal deste artigo a primeira metade do século XVIII. A discussão sobre os dois primeiros séculos de colonização na Ilha da Madeira, como a ponta de lança da produção canavieira no Império Português, já é bastante consolidada na historiografia³. No entanto, sobre o Setecentos, ainda são poucos os trabalhos de fôlego sobre um momento de mudança do eixo produtivo, cuja documentação demonstra um cenário bastante rico do ponto de vista mercantil.⁴ Nós utilizamos principalmente os Livros de

³ GODINHO, Vitorino Magalhães. *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*. 2ª ed. Lisboa: Dom Quixote, 2007. MAGALHÃES, Joaquim Romero. *O açúcar nas ilhas portuguesas do Atlântico, séculos XV e XVI*. Varia História, Belo Horizonte, vol. 25, nº 41, jan/jun 2009. MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670*. 2 vols. Lisboa: Editorial Estampa, 1997. MILLER, Joseph C. *O Atlântico Escravista: açúcar, escravos e engenhos*. Revista Afro-Ásia, 19/20, 1997. VIEIRA, Alberto. *Comércio inter-insular. Séculos XV e XVII. (Madeira, Açores e Canárias)*, Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 1987.

⁴ CF: HANCOCK, David. *Oceans of Wine: Madeira and the Emergence of American Trade and Taste*. New Heaven: Yale University Press, 2009. VIEIRA, Alberto. *Comércio inter-insular. Séculos XV e XVII. (Madeira, Açores e Canárias)*, Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 1987. VIEIRA, Alberto. *A Vinha e o vinho na História da Madeira: Séculos XV a XX*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2003. VIEIRA, Alberto. *A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2012. VIEIRA, Alberto. CLODE, Francisco. *A Rota do Açúcar na Madeira*. Funchal: ARAP, 1996. MUTCH, Alistair. *Europe, the British Empire and the Madeira trade: Catholicism, commerce and the Gordon of Letterfourie Network, c. 1730-1800*. Northen Scotland, 7 (1). 2016. SANTOS,

Entradas da Alfândega do Funchal, capital da ilha, presentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, em Portugal, que estão disponibilizados digitalmente. Estes livros fazem parte do fundo documental da Alfândega do Funchal, e tratam sobre o movimento do Porto da capital madeirense, registrando as embarcações que passavam pela Ilha, bem como parte de suas cargas e alguns de seus destinos, além das datas de entrada e de saída destas embarcações.⁵

Posto isso, dividimos este trabalho em três partes. Na primeira trataremos especificamente da Ilha da Madeira, localizando-a no Atlântico, falando de sua importância geográfica e reconstituindo um pouco do processo de ocupação e colonização a partir da exploração econômica de seus territórios. Em seguida, para demonstrar esse papel da ilha na circulação de pessoas e mercadorias no Atlântico, analisaremos a trajetória de um dos capitães de embarcação - oriundo da Madeira - mais atuantes da primeira metade do século XVIII, chamado de João de Abreu. O intuito é demonstrar como nosso personagem estava inserido nas mais variadas rotas que ligavam ao Império Português e até mesmo porções de outras metrópoles europeias; nesse sentido, pela embarcação de Abreu circulavam mercadorias provenientes de várias partes do globo, que de certo modo tinham por destino final a Ilha da Madeira: dali seriam absorvidas pelo mercado ou redistribuídas para outros portos atlânticos. Nossa proposta, nesse sentido, é trabalhar com o que Jacques Revel propôs como princípio de variação de escala, articulando a importância da Ilha da Madeira para a circulação de mercadorias, o estudo da trajetória do capitão João de Abreu e como ambas se conectavam com as conjunturas do comércio global, o que tratamos na última parte.⁶

Ocupação, colonização e exploração econômica na Ilha da Madeira

A Ilha da Madeira, no Oceano Atlântico, é uma das quatro ilhas que compõe o arquipélago de mesmo nome, localizado a aproximadamente 900 quilômetros de Portugal

Filipe. O Sal na História da Madeira (Séculos XV-XVIII): alguns indicadores. IN: AMORIN, Inês. *A articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumidores*. II Seminário Internacional sobre o sal português. Universidade do Porto, 2008. SANTOS, Filipe. *O Sal na Ilha da Madeira na Segunda Metade do Setecentos - Penúria, Poder e Abastecimento*. Dissertação de mestrado em *Estudos Locais e Regionais* - Universidade do Porto, 2008.

⁵ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Movimento do Porto, Livro de Entrada de Navios.

⁶ REVEL Jacques. *Microanálise e Construção do Social*. In: REVEL Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998. (p. 27). REVEL, Jacques. *Micro-história, Macro-história: o que as variações de escala ajudam a pensar em um mundo globalizado*. In: *Revista Brasileira de Educação*, v. 15 n. 45, p. 434-444, set./dez. 2010. (p. 443).

continental. As primeiras incursões à Madeira ocorreram em meados do século XV, nos passos iniciais da expansão portuguesa pelo globo, sendo uma das, se não a primeira, experiência de colonização do Império Português. Este espaço mostrou-se favorável à expansão portuguesa dada sua proximidade com a Europa, a abundância em árvores e em água, dando origem ao seu nome, além da ausência de população nativa.⁷ Sua localização geográfica a insere em uma região na qual predomina a corrente do Golfo: esta corrente circula o Atlântico Norte em sentido horário, passando pelo litoral europeu, contornando a porção norte do continente africano - defronte onde está localizada a Ilha da Madeira; passa ainda paralela à linha do Equador, margeando o norte da América do Sul, o Caribe e pela costa leste do continente norte-americano jogando de volta as embarcações para o continente europeu.

Além disso, há ainda a influência de correntes secundárias, como as correntes Rennell e das Canárias, além de ventos, predominantemente atlânticos, que sopram em sentido horário na região norte do globo e correntes que se movem para o sul-sudoeste. Isso fazia com que os navios saídos das diferentes regiões da Europa que tinham como destino o Ocidente passassem por perto da Madeira, mesmo que não parassem na ilha. Por outro lado, a corrente das Canárias podia encaminhar a navegação em direção a corrente da Guiné, que levariam as embarcações em direção à Cabo Verde e ao litoral africano; ou poderia conduzir os barcos em direção à corrente do Brasil, o que levaria ao litoral da América Portuguesa do Cabo de São Roque até a foz do Rio da Prata.⁸ O mapa abaixo ilustra o que acabamos de descrever:

⁷ VIEIRA, Alberto. *Será o arquipélago da Madeira no século XV a primeira etapa da globalização?*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico - CEHA, 2017. p. 9-10. GODINHO, Vitorino Magalhães. *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*. 2ª ed. Lisboa: Dom Quixote, 2007. p. 297. MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670*. Volume 1. Lisboa: Editorial Estampa, 1997. p. 243-244

⁸ Os autores gostariam de agradecer ao amigo Vitor Medeiros, que é mestre de veleiros, que auxiliou na interpretação dos mapas das correntes marítimas e regimes de vento do Atlântico levantados no decorrer da pesquisa, além de explicar o funcionamento da navegação à vela por essas correntes e fornecer materiais para facilitar o aprendizado teórico sobre o assunto.

desencorajou o cultivo na Madeira, uma vez que nas Américas e no Caribe havia uma maior área cultivável, além de melhor qualidade de solo, resultando em um produto com características superiores, o que fez com que o açúcar produzido nestes espaços dominasse o mercado mundial.¹⁰

Embora a principal produção econômica da Madeira fosse o açúcar, o vinho madeirense esteve presente na mesa da aristocracia europeia desde o século XV, com uma produção que, mesmo em pequena escala, era de alta qualidade. Com a incapacidade da competição através do açúcar, aos poucos os madeirenses foram substituindo-o pela vinha, e em fins do XVII tal plantação ocupava dois terços da área cultivável da Ilha. O século XVIII marca a ascensão definitiva do vinho na Ilha da Madeira e, conseqüentemente, sua incorporação por completo na economia Atlântica. O vinho madeirense foi o principal produto de exportação da ilha atlântica ao longo de todo o século, sendo comercializado para a Europa, América, Caribe, África e até mesmo Ásia. A comercialização deste produto foi operada majoritariamente por estrangeiros, em sua maioria ingleses, responsáveis pela inserção do produto no mercado das colônias britânicas na América e no Caribe e em algumas regiões da Ásia, principalmente a Índia.¹¹

Com o crescimento do comércio do vinho madeirense, os arquipélagos Atlânticos, tanto de domínio português quanto de domínio espanhol, se tornaram fornecedores de produtos alimentares complementares à dieta na Madeira, que nesse contexto tinha reservada a maior parte de sua terra cultivável para a vinha. É o caso tanto dos Açores, com destaque à Ilha de São Miguel, quanto das Canárias. Os principais produtos entrados na Madeira oriundos destes espaços foram o milho, o trigo e o sal, e foram os comerciantes madeirenses os responsáveis pela maior parte deste comércio inter-insular, utilizando o vinho como moeda

¹⁰ VIEIRA, Alberto. Canaviais, Engenhos e Escravos. CEHA – Centro de Estudos de História do Atlântico: Funchal, 2018. p. 29-30. VIEIRA, Alberto. *A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2012. p. 24. MELO, Felipe Souza. *O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2017. p. 7

¹¹ HANCOCK, David. “A revolution in the trade”: wine distribution and the development of the infrastructure of the Atlantic market economy, 1703–1807. IN: MCCUSKER, John J. MORGAN, Kenneth. *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001. p. 146-147. MCCUSKER, John J & MENARD, Russel R. *The Economy of British America, 1607-1789*. North Carolina: University of North Carolina Press, 1991. (p. 79-8). VIEIRA, Alberto. *A Vinha e o vinho na História da Madeira: Séculos XV a XX*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2003. (p. 329-331). MUTCH, Alistair. *Connecting Britain and India: General Patrick Duff and Madeira*. IN: FINN, Margot. SMITH, Kate (Eds.) *The East India Company At Home, 1757-1857*. London: UCL Press, 2018. p. 345-346

de troca para o trigo e para o sal nos domínios espanhóis¹². E são nestes circuitos mercantis que pretendemos nos debruçar no item a seguir.

Pessoas, Rotas e Mercadorias: o capitão madeirense João de Abreu

Apesar da Escola dos Annales colocar o homem no tempo como o objeto de estudo da História, pode-se dizer que até os anos 1970 o estudo de trajetórias pessoais era, de certa forma, desprezado e considerado como uma metodologia de menor importância¹³. No entanto, pelo menos desde meados da década de 1990, o trabalho com biografias tem ganhado cada vez mais espaço na historiografia. O papel do indivíduo vem sendo debatido nas ciências humanas desde o último quartel do século XIX e pensamos que esse debate ainda não se esgotou. Começando com Émile Durkheim, passando por proposições e debates realizados pela Annales, Marcel Mauss, Claude Lévi-Strauss e Reinhart Koselleck, o papel do homem enquanto objeto de estudo e como reflexo do contexto no qual está inserido ainda não encontrou explicação definitiva.¹⁴

Partimos do ponto de que compreendemos o indivíduo como mutável em suas ações e que estas variam de acordo como este se insere no campo social em que está vivendo; e nesse sentido, nosso objetivo não é centralizar a narrativa em uma biografia específica, mas enquadrar o estudo da trajetória em um ponto de vista mais abrangente.¹⁵ E, com isso em mente, pretendemos um exercício de micro-história neste trabalho: a partir de uma estratégia individual, intentamos desvelar as complexidades existentes no circuito mercantil na qual a ilha da Madeira está inserida. É um ponto de vista modal, a que se refere François Dosse, no

¹² CF: VIEIRA, Alberto. *Comércio inter-insular - Séculos XV e XVII (Madeira, Açores e Canárias)*. Funchal: CEHA-Biblioteca Digital, 1987. (p. 143-145).

¹³ FEBVRE, Lucien. *Martin Lutero, un destino*. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica, 1956. BLOCH, Marc. *A Apologia da História ou o Ofício do Historiador*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001. Tanto Bloch, quanto Febvre apontam o homem como objeto de estudo da História, mas que o indivíduo é sempre um reflexo do contexto o qual está inserido.

¹⁴ DURKHEIM, Émile. *As regras do método sociológico*. São Paulo: Martins Fontes, 2007. MAUSS, Marcel. *Sociologia e antropologia*. São Paulo: Cosac & Naify, 2003. LÉVI-STRAUSS, Claude. *Anthropologie structurale deux*. Paris : Plon/Pocket, 1973. KOSELLECK, Reinhardt. *Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto Editora, 2006.

¹⁵ BOURDIEU, Pierre. *A ilusão biográfica*. In: FERREIRA, Marieta de Moraes & AMADO, Janaina. *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1998. p. 183-191. DOSSE, François. *O Desafio Biográfico: escrever uma vida*. São Paulo: EDUSP, 2009.

qual a partir das ações específicas de um determinado sujeito, poderemos dar conta de um cenário mais amplo do grupo social no qual este indivíduo está inserido.¹⁶

Na primeira parte deste trabalho, demonstramos a partir das correntes oceânicas e regime dos ventos, que a Ilha da Madeira estava situada estrategicamente em uma área para qual convergiam as principais rotas comerciais do Atlântico, desde quando a produção de açúcar era a principal atividade produtiva da ilha. O que se viu com o crescimento da produção vinícola foi a inserção deste pequeno espaço insular na economia mundial, permitindo aos comerciantes de vinho acesso a produtos oriundos das diversas regiões do globo, transformando a Madeira em uma verdadeira encruzilhada no Atlântico. Este fato pode ser observado na biografia e nas estratégias utilizadas pelo capitão João de Abreu. Através da documentação analisada foi possível refazer parte da trajetória de Abreu como capitão de embarcação, entre os anos de 1731 e 1748.

A documentação da Alfândega do Funchal, apesar de ser serial e ter sido tratada de forma quantitativa, apresenta algumas informações qualitativas interessantes. A primeira delas é a origem de João de Abreu, que tinha nascido na própria Ilha da Madeira e pelas datas da primeira e última viagem realizada, estimamos que tenha nascido em algum momento da primeira década do século XVIII, tendo em vista que os capitães de embarcação - salvo algumas exceções - exerciam sua atividade entre os vinte e os cinquenta anos¹⁷; a segunda informação é que a maior parte de suas viagens, nesse intervalo de quase dezessete anos, foram realizadas com a mesma embarcação: a Nossa Senhora do Socorro, Santo Antônio e Almas; a terceira informação importante é que seu período enquanto capitão foi bastante prolífero. Destarte, vejamos a tabela abaixo com as viagens realizadas por ele:

¹⁶ Sobre micro-história ver: GINZBURG, Carlo. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: DIFEL, 1990. LEVI, Giovanni. *Sobre a micro-história*. In: BURKE, Peter. *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: Editora UNESP, 1992. LEVI, Giovanni. *Usos da biografia*. In: AMADO, Janaína & FERREIRA, Marieta de M. (org.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 1996. GRENDI, Edoardo. *Repensar a micro-história?* In: REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escalas. A experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1998. GRENDI, Edoardo. *Microanálise e história social*. In: OLIVEIRA, Monica Ribeiro & ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de. *Exercícios de micro-história*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009. Sobre ponto de vista modal ver: DOSSE, François. *O Desafio Biográfico: escrever uma vida*. São Paulo: EDUSP, 2009.

¹⁷ Este tempo de atividade dos capitães de embarcação, foi um parâmetro definido no projeto People of the Atlantic Slave Trade, ligado ao site www.slavevoyages.org.

Tabela 1. Entradas e Saídas de João de Abreu do Porto de Funchal

Saída	Destino	Entrada	Origem
		21.07.1731	Bahia
		08.04.1733	Bahia
30.05.1733	Bahia		
		08.10.1735	Bahia
17.12.1735	Bahia e Cabo Verde	21.07.1736	Bahia
30.07.1736	Suriname	18.02.1737	Açores
22.02.1737	Açores	24.04.1737	Açores
16.06.1737	Açores	15.07.1737	Açores
23.07.1737	Açores	17.09.1737	Açores
27.09.1737	Açores	19.12.1737	Açores
22.03.1738	Açores	17.05.1738	Açores
22.05.1738	Açores	04.10.1738	Açores
14.02.1739	Bahia	28.09.1739	Bahia
08.02.1740	Açores	30.03.1740	Açores
07.04.1740	Açores	09.07.1740	Açores
11.08.1740	Açores	29.10.1740	Açores
		05.09.1741	Bahia
22.09.1741	Açores	29.01.1742	Açores
19.02.1742	Açores	05.04.1742	Açores
11.06.1742	Lisboa		
		16.04.1744	Bahia
15.05.1744	Açores		
		27.07.1746	Bahia
11.08.1746	Lisboa		
		17.02.1748	Bahia
24.05.1748	Lisboa		

Fonte: Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Movimento do Porto, Livro de Entrada de Navios. Livros 2, 3 e 4.

Encontramos 26 viagens realizadas por João de Abreu entre 1731 e 1748. As linhas que constam com dados de Saída e Entrada tratam de uma mesma viagem feita pelo capitão. Por exemplo, em 30 de julho Abreu saiu da Ilha da Madeira com destino ao Suriname, passou pelos Açores e de lá retornou para seu porto de origem no Funchal. No início de sua trajetória fazia várias viagens para Bahia e retornava. A partir de 1737 sua rota habitual passou a ser interinsular, navegando sempre entre Madeira e os Açores. Já nos anos finais de sua atuação

como capitão, voltou a operar na rota para a Bahia e também com algumas viagens pontuais até a capital do Império Português.

Nas rotas mercantis entre as ilhas - Açores e Madeira - observamos uma duração média de dois meses entre a data de saída e a data de retorno. Já para Bahia, a viagem levava cerca de sete meses entre a ida e a volta. Nos chama a atenção, em particular, duas viagens: a viagem de oito meses, que tinha por destino Cabo Verde, Bahia e o retorno para a Madeira; e a viagem, anteriormente citada, de sete meses cujo destino era o Suriname, passando pelos Açores. A viagem para Bahia e depois para Cabo Verde mostra o interesse de João de Abreu em entrar num dos ramos mercantis mais lucrativos do Atlântico: o tráfico de africanos escravizados. Salta aos olhos também o fato de na segunda viagem o destino ser um local pouco usual: o Suriname, um das colônias holandesas na América, não era um porto que estivesse ligado ao circuito mercantil português e ficava em um local no qual as tensões entre as metrópoles europeias eram grandes.¹⁸

A viagem que passou pela Bahia e depois iria para Cabo Verde tem uma questão interessante. Cruzando com uma documentação encontrada no Arquivo Histórico Ultramarino, entende-se que João de Abreu escondeu suas reais pretensões do agente da Alfândega do Funchal. De fato, ele pretendia traficar africanos escravizados para a ilha. Até o início do século XVIII havia grandes quantidades de escravizados remetidos de Cabo Verde para a Madeira, já que a legislação vigente do período permitia que cada embarcação oriunda da ilha poderia trazer até 150 africanos escravizados por viagem. E por que Cabo Verde? Primeiro por conta da distância, já que Cabo Verde era o entreposto de tráfico africano mais próximo da Madeira; segundo porque a corrente das Canárias levava diretamente as embarcações madeirenses para o arquipélago caboverdiano.¹⁹

¹⁸ Era uma região de fronteira pouco definida em que as metrópoles europeias procuravam alargar seus domínios utilizando povoamentos, missões, implementando comércio, etc. CF: Seção 1 de MARTINS, Diego de Cambraia. *A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e os grupos mercantis no Império Português (c. 1755-1787)*. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2019. GOMES, Reginaldo. *A Presença Holandesa na Amazônia Caribenha entre os séculos XVI e XVII: da Costa Selvagem ao Rio Branco*. In: GOMES, Reginaldo e IFFIL, Vanessa (org.). *Dos Caminhos Históricos aos Processos Culturais entre Brasil e Guayana*. Boa Vista: Editora da UFRR, 2011. GOMES, Reginaldo. *O Rio Branco no Contexto da Amazônia Caribenha: aspectos da colonização europeia entre o século XVI e XVIII*. In: MARTINS, Estevão Chaves de Rezende (org.). *As Relações Internacionais na Fronteira Norte do Brasil*. Boa Vista; UFRR. CAVLAK, Iuri. *A História do Norte da América do Sul: Brasil, Guianas e Suriname*. In: *Anais do XXVII Simpósio Nacional de História da ANPUH*. Natal, 2013.

¹⁹ MORAN, Emilio. *The Evolution of Cape Verde's Agriculture*. In: *African Economic History*. No. 11 (1982), pp. 63-86. SANTOS, Maria Emília Madeira. *As Estratégicas Ilhas de Cabo Verde ou a "Fresca Serra Leoa": Uma escolha para a política de expansão portuguesa no Atlântico*. IICT: Lisboa 1988. TORRÃO, Maria Manuel

Mas há outro ponto importante: as primeiras décadas do Setecentos ficaram marcadas no arquipélago caboverdiano como um período que predominou o comércio de miúdo e o contrabando de víveres e urzela. Os tempos áureos como entreposto do tráfico guineense havia ficado pela centúria anterior.²⁰ E essa foi a primeira pista que nos levou entender que Abreu escondeu seus reais propósitos. Nossa desconfiança aumentou depois que compreendemos os regimes de correntes e ventos no Atlântico: graças a estes, para chegar à Bahia passa-se obrigatoriamente pelas ilhas de Cabo Verde, como observado no Mapa 1. Sendo assim, seria inviável ir à Bahia e depois retornar contra as correntes para traficar no arquipélago.

No entanto, como imaginamos que nesta viagem Abreu pretendia transportar africanos escravizados para a Madeira, fizemos uma busca por ele no Trans-Atlantic Slave Trade Database (doravante TSTD). Encontramos duas viagens dele nos registros, que nos mostrava sua real intenção: ir resgatar escravizados em Angola. Estes registros davam conta de duas entradas no porto de Luanda, nos anos de 1736 e 1737, a bordo do bergantim Nossa Senhora do Socorro, Santo Antônio e Almas. Na viagem de 1736 o porto de origem da viagem seria a Ilha da Madeira, para onde teria embarcado 212 africanos escravizados dos quais 194 foram desembarcados em um porto não especificado. Todavia, uma coisa nos chamou a atenção: os dados referentes à viagem de 1737 eram exatamente os mesmos no que diz respeito aos escravos embarcados e desembarcados²¹.

Com isso, fomos confrontar as fontes utilizadas para fazer esses registros no TSTD. A viagem de 1736 constava de uma documentação avulsa do Arquivo Histórico Ultramarino,

Ferraz. *Rotas Comerciais, Agentes Económicos e Meios de Pagamento*. In: ALBUQUERQUE, Luís & SANTOS, Maria Emília Madeira. *História Geral de Cabo Verde – Volume II*. IICT: Lisboa, 1991. MONTEIRO, Maria de Fátima Brito. *Cabo Verde na encruzilhada Atlântica*. IEEI: Cascais, 2004. RIBEIRO, Francisco Aimara Carvalho. *Terratenentes-Mercadores: tráfico e sociedade em Cabo Verde, 1460-1613*. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro, 2011. RIBEIRO, Francisco Aimara Carvalho. *No rastro do viajante: Cabo Verde e a Senegâmbia no Tratado Breve dos Rios da Guiné, de André Álvares de Almada (1578-1640)*. Tese de Doutorado – Universidade Federal Fluminense: Niterói, 2016. VIEIRA, Alberto. *Madeira: Canaviais, Engenhos e Escravos*. In: *Cadernos de Divulgação do CEHA – ‘Madeira: Na Rota do Ouro Branco*. Funchal, 2018. MARTINS, Diego de Cambraia. *Op. Cit.* p.121.

²⁰CARREIRA, António. *Estudos da Economia Caboverdeana*. Imprensa Nacional: Lisboa, 1982. (p.17-8). BALENO, Ilídio. *Reconversão do Comércio Externo em Tempo de Crise e o Impacto da Companhia do Grão-Pará e Maranhão*. In: ALBUQUERQUE, Luís & SANTOS, Maria Emília Madeira. *História Geral de Cabo Verde – Volume III*. IICT: Lisboa, 1991. (p.192) SANTOS, Maria Emília Madeira. *Cabo Verde, uma experiência colonial acelerada (séculos XVI – XVII)*. IICT: Lisboa, 2004. MARTINS, Diego de Cambraia. *A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e os Grupos Mercantis no Império Português (c.1755 – c.1787)*. Tese de Doutorado – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2019. (p.126).

²¹ TSTD. Viagens 49200 e 49667. Disponível em slavevoyages.org. Acesso em 03/02/2020.

que encontramos digitalizada no Projeto Resgate Barão de Rio Branco nos Avulsos da Bahia.²² Quando consultada a fonte utilizada para o registro da viagem de 1737, percebemos que se tratava do mesmo número de caixa e de documento do lançamento da viagem de 1736; porém não estava especificado que era uma documentação dos Avulsos da Bahia. Isso nos leva a crer que houve um erro na hora do lançamento desses dados na base do TSTD, porque obviamente se trata de uma viagem que acabou duplicada²³. E o mais importante: quando lemos o documento digitalizado, vimos que a viagem para Angola nunca ocorreu.

Na verdade, uma frota de cinco embarcações que partiu de Funchal fez escala na Bahia com destino à Luanda. Dentre as embarcações, estava a Nossa Senhora do Socorro, Santo Antônio e Alma, capitaneada por João de Abreu. No entanto, o provedor da Alfândega da Bahia, Domingos da Costa de Almeida, comunicou ao Conselho Ultramarino, em 20 de março de 1736, que estes barcos deram entrada no porto de Salvador e buscavam mercadorias para negociar em Angola; também ofereciam franquias e frete aos homens de negócio estabelecidos naquela praça. Contudo, não possuíam os passaportes para realizar a viagem e comerciar em Luanda. O provedor, destarte, não permitiu que os capitães fizessem negócios em Salvador com mercadorias demandadas no mercado angolano e que ia consultar o Rei sobre o que deveria ser feito. Abreu acabou desistindo de esperar, carregou-se com açúcar, couros em sola, madeira e apenas um escravo, mercadorias que deram entrada na Alfândega do Funchal. Abreu fez bem em não esperar, já que a resposta do Conselho Ultramarino viria apenas em 06 de novembro de 1736 - quatro meses depois de ter retornado à Madeira - com a decisão de não permitir aos capitães irem comerciar em Angola²⁴.

Este exemplo nos mostra uma estratégia do capitão de embarcação para burlar a fiscalização da Alfândega de Funchal. Abreu dizia que pretendia fazer comércio de africanos escravizados em uma área com pouco controle sobre o comércio e no qual já era habitual para os capitães madeirenses, desde o século XVI, a realização do tráfico. Ele teve êxito em sua intenção, pelo menos no que diz respeito à saída do porto de origem, e se voltasse carregado

²² Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos da Bahia, Caixa 57, Documento 4897.

²³ TSTD. Viagens 49200 e 49667. Disponível em slavevoyages.org. Acesso em 03/02/2020. Ressaltamos que o TSTD é um banco de dados alimentado pela contribuição de vários historiadores do tráfico de escravizados, e por isso pode ocorrer alguns erros nos lançamentos como é o caso dessa viagem que foi duplicada. Trabalhos como o que fizemos aqui, são utilizados para a correção desses problemas que são comuns em trabalhos realizados de forma coletiva.

²⁴ Arquivo Histórico Ultramarino, Avulsos da Bahia, Caixa 57, Documento 4897. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Movimento do Porto, Livro de Entrada de Navios. Livros 3. Fls. 104f.

de escravos da Angola, não teria muitos problemas no momento em que precisasse dar entrada às mercadorias que traria no torna-viagem. No entanto, para a realização do tráfico de africanos escravizados eram necessárias uma gama variada de mercadorias para atender as demandas do mercado africano - como têxteis europeus e asiáticos, tabaco, aguardente - mercadorias essas que ele só teria acesso em Lisboa ou nas praças luso-brasileiras.²⁵ No fim, acabou sendo impedido de navegar para a costa africana pelo provedor da Bahia, já que não possuía o passaporte para viajar.

Outra viagem inusitada foi a que partiu em julho de 1736 com destino ao Suriname. Abreu foi com cargas de vinho e sua intenção era carregar-se de açúcar, já que diferente de outras áreas amazônicas, a colônia holandesa ficou marcada pelas *plantations* de cana-de-açúcar.²⁶ Tal ponto, nos mostra que nos século XVIII, de fato, o açúcar já era uma mercadoria fora da pauta de produção na Madeira, dada a necessidade de ir buscá-la em outras praças.²⁷ Como na viagem anterior, para a Bahia, acabou retido no porto pela falta de passaporte, preferiu buscar as cargas de açúcar em um mercado concorrente do Império Português.²⁸ O Suriname era um destino comum para os navios que passavam pela Madeira, vindos principalmente dos portos das Treze Colônias como Rhode Island, Boston, dos portos britânicos como o de Bristol e, principalmente, dos navios holandeses; no entanto era pouco usual para embarcações de Portugal continental ou insular.²⁹

Mas não foi uma viagem em que retornou diretamente para a Madeira. O açúcar tinha como fim o mercado de outro arquipélago sob domínio da coroa portuguesa: os Açores. Este conjunto de ilhas também ocupava uma região estratégica no Atlântico Norte,

²⁵MENZ, Maximiliano Mac. & ACIOLI, Gustavo. *Resgate e Mercadorias: Uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)*. Afro-Asia (UFBA), v. 37, p. 43-74, 2008. MENZ, Maximiliano Mac. *As Geometrias do Tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796-1807)*. Revista de História (USP), v. 166, p. 185-222, 2012.

²⁶BOXER, Charles. *The Dutch Seaborne Empire: 1600-1800*. Alfred A. Knoff: New York, 1965. GOSLINGA, Charles. *The Shorty History of Netherlands Antilles and Suriname*. Martinus Nijhoff: London, 1979. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Movimento do Porto, Livro de Entrada de Navios. Livro 3. Fls. 129v.

²⁷ VIEIRA, Alberto. *A Vinha e o vinho na História da Madeira: Séculos XV a XX*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2003. p. 38-40. VIEIRA, Alberto. *Será o arquipélago da Madeira no século XV a primeira etapa da globalização?* Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico - CEHA, 2017. p. 24

²⁸ Sobre os produtos transportados, eles constam nos lançamentos dos Livros da Alfândega do Funchal. Cf: Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Movimento do Porto, Livro de Entrada de Navios. Livros 2, 3 e 4.

²⁹Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Movimento do Porto, Livro de Entrada de Navios. Livros 2, 3 e 4. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Movimento do Porto, Livro de Entrada de Navios. Livros 3. Fls. 129v.

beneficiados da mesma forma pelo regime de correntes e ventos da Ilha da Madeira. De início, a economia açoriana era baseada na extração do pastel - um tipo de planta utilizada para tinturaria e pintura, em especial para a criação de corante azul - que acabou se esgotando no decorrer do século XVII. Houve um incentivo à produção de vinhas no quartel final do XVII e no decorrer do XVIII, bem como a produção de mantimentos como trigo, feijão, milho, carnes principalmente na Ilha Terceira, além de alguns manufaturados europeus disponíveis no mercado de São Miguel.³⁰

E essa rota interinsular foi a mais recorrente na carreira de Abreu como capitão. Exatos 50% das viagens descritas na Tabela 1, foram para os Açores bilateralmente, sendo apenas uma em que houve escala no Suriname. A lógica era abastecer o mercado açoriano com vinho - exceção feita à viagem para a colônia holandesa - trazendo mercadorias para o abastecimento da Ilha da Madeira, o que revela o déficit na produção de subsistência madeirense. E nesse sentido, a produção madeirense foi se especializando cada vez mais na produção de vinhos que eram demandados em vários mercados, com suas embarcações indo buscar outras mercadorias em outras regiões: africanos escravizados em Cabo Verde, Bissau e Angola; açúcar, couro, madeira e produtos asiáticos (como especiarias e têxteis) na Bahia; por fim, mantimentos nos Açores.³¹

Identificamos três viagens de Abreu com destino a Lisboa, levando exportações de vinho para a metrópole e voltando em lastro. Nesse sentido, as únicas rotas em que a Madeira estava inserida e que Abreu não teve acesso nem indiretamente foram a com as Treze Colônias e com portos de outras metrópoles europeias como os do Caribe, Grã-Bretanha, Espanha e Países Baixos. Essas rotas transportavam para a Madeira uma gama variada de produtos: das Treze Colônias vinham principalmente madeira - cabe ressaltar que apesar de seu nome, havia a necessidade de importação de madeira para o território insular, uma vez que as árvores da ilha haviam sido dizimadas ao longo dos três séculos posteriores ao seu

³⁰Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Movimento do Porto, Livro de Entrada de Navios. Livros 2, 3 e 4. Ver também: GIL, Maria Olímpia da Rocha Gil. *O porto de Ponta Delgada e o comércio açoriano no século XVII: elementos para o estudo do seu movimento*. In: *Do Tempo e da História*, 3, Lisboa, 1970. DUNCAN, Bentley. *Atlantic Islands. Madeira, the Azores and the Cape Verdes in Seventeenth century: Commerce and Navigation*. Chicago: s/ed, 1972. LEITE, José Guilherme Reis. *Administração, Sociedade e Economia nos Açores: 1766-1793*. In: *Arquivo Açoriano*, 16, 3º, Lisboa, 1972. MENESES, Avelino de Freitas de. *Os Açores e o Brasil: as analogias humanas e econômicas no século XVIII*. In: *Revista da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica*, Curitiba, 1995. MENESES, Avelino de Freitas. *Os Açores e os Impérios*. Arquipélago, História, 2ª Série, XIII, 2009. p. 212

³¹Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Movimento do Porto, Livro de Entrada de Navios. Livros 2, 3 e 4.

descobrimto, além da alta demanda por barris de madeira exigidos pelo comércio de vinho - peixes e outros mantimentos; do Caribe era trazido o açúcar, madeira e mantimentos; dos portos de outras metrópoles europeias eram manufaturados, como tecidos, barris, ferramentas, e outras miudezas. Navegavam para a Madeira com o intuito de abastecer-se de vinho madeirense, fazendo essas rotas convergirem para a ilha.³²

Por fim, João de Abreu transportava mercadorias dos mais diferentes mercados do mundo. Apesar de uma viagem ao continente africano frustrada por falta do passaporte, sempre que ia para a Bahia transportava alguns escravos. Nunca esteve na Ásia, mas trazia para a Madeira especiarias e têxteis asiáticos vendidos na Bahia, oriundos da Carreira da Índia.³³ Apesar de trazer fundamentalmente mantimentos dos Açores, também trazia manufaturados europeus do arquipélago - como peças de tecidos, cargas registradas no momento da entrada no porto do Funchal. E apesar da viagem ao Suriname, as rotas caribenha e das Treze Colônias não eram acessíveis aos súditos portugueses: no entanto, os dados levantados durante a pesquisa nos mostram que eram rotas preponderantes no circuito em que a Madeira estava inserida.³⁴ Sendo assim, o estudo das trajetórias, mesmo sem constituir uma genealogia de Abreu, por meio de suas estratégias, seus acessos e não acessos a determinadas rotas, demonstramos que a Madeira foi uma encruzilhada no Atlântico: todas as rotas do Atlântico Norte convergiam para essa pequena ilha, impulsionando uma circulação intensa de gentes e mercadorias oriundas das mais diversas partes do globo.

O Atlântico e o Mundo

A História Global é uma das principais tendências historiográficas ocidentais, se não a principal, dos últimos anos. Nascida, ao menos com este nome, em meados dos anos 1990, tal tendência tem como objetivo principal estudar os fatores históricos que levaram a constituição de um mundo integrado. Para tal, essa corrente busca expor em diferentes períodos da história fenômenos que representam a globalização, identificando conexões que exibem integrações existentes entre os diferentes locais de existência humana. Tendo essas pretensões como

³² Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Movimento do Porto, Livro de Entrada de Navios. Livros 2, 3 e 4.

³³ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968.

³⁴ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Movimento do Porto, Livro de Entrada de Navios. Livros 2, 3 e 4.

objetivo, a História Global procura se desvincular de correntes historiográficas anteriores, e que mesmo sem a roupagem de “global” tentaram compreender questões similares, como é o caso de autores nacionais e internacionais das chamadas “grandes narrativas”, como Fernand Braudel e Immanuel Wallerstein, vinculados à corrente de uma História Mundial, e no caso brasileiro, Fernando Novais, autores estes que tentaram explicar acontecimentos particulares dos Impérios, ocorridos na esteira de acontecimentos mundiais.³⁵

Grandes expoentes dos modelos da História Mundial, o historiador Fernand Braudel e o sociólogo Immanuel Wallerstein se basearam em um sistema mundial para análise histórica da época moderna, partindo da ideia de uma economia-mundo. Neste modelo, os diferentes espaços são entendidos como entidades maiores do que suas unidades políticas estabelecidas, unidos tanto pelo comércio, quanto pela cultura. Nesta análise, portanto, torna-se possível apresentar os diversos níveis de contato entre os variados espaços de habitação humana, que ultrapassaram os limites fronteiriços estabelecidos politicamente e que, ainda que possam ser analisados em diferentes escalas, estão integrados em um sistema mundial único. Na historiografia brasileira a ideia de uma História Mundial se faz presente desde os anos 70, como no caso da tese de Fernando Novais em que o autor buscou apresentar como os diferentes fenômenos globais incidiram na América Portuguesa e resultaram em uma crise do Antigo Sistema Colonial.³⁶

Do ponto de vista metodológico, a História Global pode ser desvinculada dessa História Mundial dado o fato de que sua preocupação reside não apenas no exame de fenômenos que são melhor entendidos a partir das análises em níveis globais, mas, principalmente, porque funciona como uma perspectiva diacrônica da globalização. Mais do

³⁵ FICKER, Sandra Kuntz. “Mundial, transnacional, global: Un ejercicio de clarificación conceptual de los estudios globales”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En ligne], Débats, mis en ligne le 27 mars 2014, consulté le 31 janvier 2020. PÉREZ, José Manuel Santos. *Histórias Conectadas – Ensaios sobre História Global, Comparada e Colonial na Idade Moderna* (Brasil, Ásia e América Hispânica). Rio de Janeiro: Autografia, 2017. p. 17-18. CONRAD, Sebastian. *What is Global History?* New Jersey: Princeton University Press, 2016. p. 64-66. POMERANZ, Kenneth. *A Grande Divergência. A China, a Europa e a Formação da Economia Mundial Moderna*. Lisboa: Edições 70, 2013. p. 34-37. MARQUESE, Rafael de Bivar. *A História Global da Escravidão Atlântica: balanço e perspectivas*. Esboços, Florianópolis, v. 26, n. 41, jan/abr., 2019. p. 16-17. WALLERSTEIN, Immanuel. *World-System Analysis: An introduction*. North Carolina: Duke University Press, 2004. BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo*. 3 vols. São Paulo: Martins Fontes, 2009. NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Editora 34, 1ª Ed, 2019.

³⁶ WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern World-System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. New York: Academic Press, 1974. p. 15. BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo. Vol. 3: O Tempo do Mundo*. São Paulo: Martins Fontes, 2009. p. 18-36. NOVAIS, Fernando. Op. Cit.

que compreender os diferentes fenômenos em escala global, esta corrente procura historicizar o processo de globalização. A mobilidade de bens, de ideias, de religiões e os movimentos migratórios ocorridos ao longo da história são todos processos que ajudaram na produção da globalização do mundo, objeto de estudo dos historiadores da História Global.³⁷

As diferenças se acentuam quando passamos à análise e compreensão dos conceitos. O conceito de economia-mundo, proposto pelos historiadores da História Mundial, não se refere necessariamente a uma estrutura de mercado que abrange o planeta inteiro. Existiram diferentes economias-mundo ao mesmo tempo e que eram separadas, como no caso da Europa Ocidental e da China, ambas economias-mundo próprias e coexistentes, que com contato frequente, a partir do século XVI, foram se assimilando e, ao fim, permitiram o “salto” da Europa na Era Moderna. O pano de fundo dessa história é o compreender o desenvolvimento industrial na Europa, possibilitado por mercados mais eficientes, emergência de instituições que conduziam estes mercados ao crescimento e, finalmente, levaram ao acúmulo de capitais que possibilitou a Revolução Industrial e o salto definitivo em relação ao resto do mundo. Neste processo, as outras economias-mundo acabam como partes dentro deste sistema dividido em “centros”, “periferias” e “semiperiferias”. A História Global desloca a visão de um “centro” para a análise do global: o que está em jogo não são os “centros” e “periferias”, mas a *integração* entre os diferentes espaços, e, por conseguinte, a historicização destes processos³⁸.

Para este trabalho, coube considerar principalmente as interações econômicas como o pano de fundo das integrações globais. É, justamente, por meio do intercâmbio de produtos em que se pode demonstrar alguns exemplos mais próximos do que convencionou-se chamar de globalização. O caso das *plantations* no Novo Mundo são um grande exemplo, pois foram um tipo específico de produção para mercados distantes, que contou com mão de obra escravizada, esta vinda do exterior, e que as decisões sobre os rumos destes espaços eram tomadas de uma metrópole a grandes distâncias³⁹. Há que se considerar que o funcionamento

³⁷ CONRAD, Sebastian. *What is Global History?* New Jersey: Princeton University Press, 2016. p. 64. PÉREZ, José Manuel Santos. *Histórias Conectadas – Ensaio sobre História Global, Comparada e Colonial na Idade Moderna* (Brasil, Ásia e América Hispânica). Rio de Janeiro: Autografia, 2017. p. 20

³⁸ VIEIRA, Pedro Antonio. *A inserção do “Brasil” nos quadros da economia-mundo capitalista no período 1550-c.1800: uma tentativa de demonstração empírica através da cadeia mercantil do açúcar*. Economia e Sociedade, Campinas, v. 19, n. 3 (40), dez. 2010. POMERANZ, Kenneth. Op. Cit. p. 35-39. CONRAD, Sebastian. Op. Cit. p. 48-51.

³⁹ Cabe salientar que há na historiografia brasileira, principalmente no que diz respeito à América lusa, trabalhos que procuram demonstrar o funcionamento de mercados e instituições no interior das colônias, apresentadas

deste sistema foi possível graças aos processos de globalização: é, propriamente, a partir da integração dos diferentes espaços em que os produtos e os agentes puderam circular⁴⁰. Isto posto, a trajetória de João de Abreu permite compreender a história desse sujeito em uma perspectiva global, principalmente quando se tem em vista o acesso deste madeirense aos produtos oriundos de diferentes regiões do mundo, que evidência a integração entre o universo Atlântico e os mercados foras dele. É o caso do acesso aos escravos oriundos da África, da pimenta vinda da Ásia e dos produtos coloniais da América, todos estes que, no fim das contas, acabavam convergindo para a Madeira.

O movimento deste madeirense através do Oceano Atlântico não foi apenas uma circulação em um espaço geográfico determinado, mas em um ambiente inserido em relações diretas e indiretas com diferentes regiões do mundo, no que podemos chamar um sistema global integrado. O que João de Abreu evidencia ao longo de suas viagens é que os sujeitos, graças às suas redes de contato e de comércio, conseguiam ultrapassar limitações impostas pelos Impérios, em um movimento de integração⁴¹. É o caso de seu acesso aos produtos oriundos da Ásia, remetidos para a Bahia, e de seu acesso à colônia holandesa do Suriname.

Ao longo do século XVIII, os artigos asiáticos geralmente chegavam à Madeira somente após serem remetidos à Lisboa, de lá seguindo para o arquipélago. Uma das principais questões envolvidas nesta condição era o fato de o governo da ilha não necessariamente seguir as recomendações da coroa, permitindo que os ilhéus pudessem vender esses produtos aos ingleses e outros estrangeiros, nesta altura já integrados à sociedade autóctone graças ao comércio de vinho. Também são raros os madeirenses que tinham acesso

inclusive com certo grau de autonomia. Tal questão, apesar de amplamente debatida ao longo dos últimos anos, pouco tem a contribuir com este trabalho, que privilegia uma perspectiva mais ampla de análise. Cf: FRAGOSO, João. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998. FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. MARIUTTI, Eduardo Barros; NETO, Mário Danieli. *Mercado Interno Colonial e Grau de Autonomia: Críticas às Propostas de João Luís Fragoso e Manolo Florentino. Estudos Econômicos (São Paulo)*, v. 31, n. 2, p. 369–393, 2001. FRAGOSO, João. MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *Um Reino e suas Repúblicas no Atlântico: comunicações políticas entre Portugal, Brasil e Angola nos séculos XVII e XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.

⁴⁰ PÉREZ, José Manuel Santos. *Histórias Conectadas – Ensaios sobre História Global, Comparada e Colonial na Idade Moderna (Brasil, Ásia e América Hispânica)*. Rio de Janeiro: Autografia, 2017. p. 28-30. CURTIN, Philip D. *The Rise and Fall of the Plantation Complex. Essays in Atlantic History*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990. p. 53-55

⁴¹ DALE, Tomich. *O Atlântico como Espaço Histórico*. Rio de Janeiro, Estudos Afro-Asiáticos, nº 26/2, 2004. p. 238. SILVA, Filipa Ribeiro. *Trans-Imperial and Cross-Cultural Networks for the Slave Trade, 1580-1800*. IN: ANTUNES, Catia. POLANIA, Amelia. *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*. Leiden: Brill, 2016. p. 43-45

às colônias holandesas e seus produtos. Em geral, os produtos oriundos deste Império eram tecidos e ferragens (as chamadas fazendas), entrados na ilha de viagens iniciada em Amsterdã ou Rotterdam, e as viagens que tinham como destino o Suriname ou Curaçao, ambas colônias holandesas na América, são majoritariamente de naturais da metrópole holandesa⁴².

Se o interesse primordial da História Global é o processo de globalização, realizado através da integração entre os diferentes espaços, podemos afirmar que João de Abreu e a Ilha da Madeira são partes integrais deste processo. O acesso deste mercador aos diferentes produtos em diferentes espaços, convergindo no fim à Madeira, demonstra como estão integrados às principais rotas comerciais deste século e como, ainda que inserido no próprio Atlântico, há o acesso a produtos do mundo todo. Os produtos e os comerciantes tornam a Madeira uma verdadeira encruzilhada. Além disso, a economia mostra-se um dos aspectos fundamentais ao interesse dos historiadores, principalmente quando se insere nesta perspectiva global, dada a importância da economia mundial para o desenvolvimento dos diferentes espaços ao longo da História e como as conexões criadas pelo comércio permitem ultrapassar muitas das barreiras politicamente impostas.⁴³

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, Catia. POLANIA, Amelia. *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*. Leiden: Brill, 2016.

AMORIN, Inês. *A articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumidores*. II Seminário Internacional sobre o sal português. Universidade do Porto, 2008.

BALENO, Ilídio. *Reconversão do Comércio Externo em Tempo de Crise e o Impacto da Companhia do Grão-Pará e Maranhão*. In: ALBUQUERQUE, Luís & SANTOS, Maria Emília Madeira. *História Geral de Cabo Verde – Volume III*. IICT: Lisboa, 1991.

BELICH, James; DARWIN, John; FRENZ, Margret; WICKMAN, Chris (eds.). *The prospect of global history*. Oxford: Oxford University Press, 2016.

⁴² HANCOCK, David. *Oceans of Wine. Op. Cit.* p. 66-72. FATAH-BLACK, Karwan. *White Lies and Black Markets. Evading Metropolitan Authority in Colonial Suriname, 1650-1800*. Leiden-Boston: Brill University Press, 2015. p. 58-62.

⁴³ O'ROURKE, Kevin Hjortshoj. *The Economist and Global History*. IN: BELICH, James; DARWIN, John; FRENZ, Margret; WICKMAN, Chris (eds.). *The prospect of global history*. Oxford: Oxford University Press, 2016. p. 44-46

- BLOCH, Marc. *A Apologia da História ou o Ofício do Historiador*. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- BOURDIEU, Pierre. *A ilusão biográfica*. In: FERREIRA, Marieta de Moraes & AMADO, Janaina. *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1998. p. 183-191.
- BOXER, Charles. *The Dutch Seaborne Empire: 1600-1800*. Alfred A. Knoff: New York, 1965.
- BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo. 3 vols.* São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- CARREIRA, António. *Estudos da Economia Caboverdeana*. Imprensa Nacional: Lisboa, 1982.
- CAVLAK, Iuri. *A História do Norte da América do Sul: Brasil, Guianas e Suriname*. In: *Anais do XXVII Simpósio Nacional de História da ANPUH*. Natal, 2013.
- CONRAD, Sebastian. *What is Global History?* New Jersey: Princeton University Press, 2016.
- CURTIN, Philip D. *The Rise and Fall of the Plantation Complex. Essays in Atlantic History*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- DOSSE, François. *O Desafio Biográfico: escrever uma vida*. São Paulo: EDUSP, 2009.
- DUNCAN, Bentley. *Atlantic Islands. Madeira, the Azores and the Cape Verdes in Seventeenth century: Commerce and Navigation*. Chicago: s/ed, 1972.
- DURKHEIM, Émile. *As regras do método sociológico*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- FATAH-BLACK, Karwan. *White Lies and Black Markets. Evading Metropolitan Authority in Colonial Suriname, 1650-1800*. Leiden-Boston: Brill University Press, 2015.
- FEBVRE, Lucien. *Martin Lutero, un destino*. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica, 1956.
- FINN, Margot. SMITH, Kate (Eds.) *The East India Company At Home, 1757-1857*. London: UCL Press, 2018.
- GIL, Maria Olímpia da Rocha Gil. *O porto de Ponta Delgada e o comércio açoriano no século XVII: elementos para o estudo do seu movimento*. In: *Do Tempo e da História*, 3, Lisboa, 1970.
- GINZBURG, Carlo. *A micro história e outros ensaios*. Lisboa: DIFEL, 1990.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*. 2ª ed. Lisboa: Dom Quixote, 2007.

GOMES, Reginaldo. *A Presença Holandesa na Amazônia Caribenha entre os séculos XVI e XVII: da Costa Selvagem ao Rio Branco*. In: GOMES, Reginaldo e IFFIL, Vanessa (org.). *Dos Caminhos Históricos aos Processos Culturais entre Brasil e Guyana*. Boa Vista: Editora da UFRR, 2011.

GOMES, Reginaldo. *O Rio Branco no Contexto da Amazônia Caribenha: aspectos da colonização europeia entre o século XVI e XVIII*. In: MARTINS, Estevão Chaves de Rezende (org.). *As Relações Internacionais na Fronteira Norte do Brasil*. Boa Vista; UFRR.

GOSLINGA, Charles. *The Shorty History of Netherlands Antilles and Suriname*. Martinus Nijhoff: London, 1979.

GRENDI, Edoardo. *Repensar a micro-história?* In: REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escalas. A experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1998.

GRENDI, Edoardo. *Microanálise e história social*. In: OLIVEIRA, Monica Ribeiro & ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de. *Exercícios de micro-história*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

HANCOCK, David. *Oceans of Wine: Madeira and the Emergence of American Trade and Taste*. New Heaven: Yale University Press, 2009.

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

LEITE, José Guilherme Reis. *Administração, Sociedade e Economia nos Açores: 1766-1793*. In: *Arquivo Açoriano*, 16, 3º, Lisboa, 1972.

LEVI, Giovanni. *Sobre a micro-história*. In: BURKE, Peter. *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

LEVI, Giovanni. *Usos da biografia*. In: AMADO, Janaína & FERREIRA, Marieta de M. (org.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 1996.

KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto Editora, 2006.

LÉVI-STRAUSS, Claude. *Anthropologie structurale deux*. Paris: Plon/Pocket, 1973.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. *O açúcar nas ilhas portuguesas do Atlântico, séculos XV e XVI*. *Varia História*, Belo Horizonte, vol. 25, nº 41, jan/jun 2009.

MARQUESE, Rafael de Bivar. *A História Global da Escravidão Atlântica: balanço e perspectivas*. *Esboços*, Florianópolis, v. 26, n. 41, jan/abr., 2019.

MARTINS, Diego de Cambraia. *A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e os Grupos Mercantis no Império Português (c.1755 – c.1787)*. Tese de Doutorado – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2019.

MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670*. Volume 1. Lisboa: Editorial Estampa, 1997.

MAUSS, Marcel. *Sociologia e antropologia*. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.

MCCUSKER, John J & MENARD, Russell R. *The Economy of British America, 1607-1789*. North Carolina: University of North Carolina Press, 1991.

MCCUSKER, John J & MORGAN, Kenneth. *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

MELO, Felipe Souza. *O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2017.

MENESES, Avelino de Freitas de. *Os Açores e o Brasil: as analogias humanas e econômicas no século XVIII*. In: *Revista da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica*, Curitiba, 1995.

MENESES, Avelino de Freitas. *Os Açores e os Impérios*. Arquipélago, História, 2ª Série, XIII, 2009.

MENZ, Maximiliano Mac. & ACIOLI, Gustavo. *Resgate e Mercadorias: Uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)*. Afro-Asia (UFBA), v. 37, p. 43-74, 2008.

MENZ, Maximiliano Mac. *As Geometrias do Tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796-1807)*. Revista de História (USP), v. 166, p. 185-222, 2012.

MONTEIRO, Maria de Fátima Brito. *Cabo Verde na encruzilhada Atlântica*. IEEI: Cascais, 2004.

MORAN, Emilio. *The Evolution of Cape Verde's Agriculture*. In: *African Economic History*. No. 11 (1982).

MUTCH, Alistair. *Europe, the British Empire and the Madeira trade: Catholicism, commerce and the Gordon of Letterfourie Network, c. 1730-1800*. Northern Scotland, 7 (1). 2016.

PÉREZ, José Manuel Santos. *Histórias Conectadas – Ensaios sobre História Global, Comparada e Colonial na Idade Moderna (Brasil, Ásia e América Hispânica)*. Rio de Janeiro: Autografia, 2017.

POMERANZ, Kenneth. *A Grande Divergência. A China, a Europa e a Formação da Economia Mundial Moderna*. Lisboa: Edições 70, 2013.

REVEL Jacques (org.). *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: FGV, 1998.

REVEL, Jacques. *Micro-história, Macro-história: o que as variações de escala ajudam a pensar em um mundo globalizado*. In: *Revista Brasileira de Educação*, v. 15 n. 45, p. 434-444, set./dez. 2010.

RIBEIRO, Francisco Aimara Carvalho. *Terratenentes-Mercadores: tráfico e sociedade em Cabo Verde, 1460-1613*. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Rio de Janeiro: Rio de Janeiro, 2011.

RIBEIRO, Francisco Aimara Carvalho. *No rastro do viajante: Cabo Verde e a Senegâmbia no Tratado Breve dos Rios da Guiné, de André Álvares de Almada (1578-1640)*. Tese de Doutorado – Universidade Federal Fluminense: Niterói, 2016.

SANTOS, Maria Emília Madeira. *As Estratégicas Ilhas de Cabo Verde ou a “Fresca Serra Leoa”*: Uma escolha para a política de expansão portuguesa no Atlântico. IICT: Lisboa 1988.

SANTOS, Maria Emília Madeira. *Cabo Verde, uma experiência colonial acelerada (séculos XVI – XVII)*. IICT: Lisboa, 2004.

SANTOS, Filipe. *O Sal na Ilha da Madeira na Segunda Metade do Setecentos - Penúria, Poder e Abastecimento*. Dissertação de mestrado em *Estudos Locais e Regionais* - Universidade do Porto, 2008.

TORRÃO, Maria Manuel Ferraz. *Rotas Comerciais, Agentes Económicos e Meios de Pagamento*. In: ALBUQUERQUE, Luís & SANTOS, Maria Emília Madeira. *História Geral de Cabo Verde – Volume II*. IICT: Lisboa, 1991.

VIEIRA, Alberto. *Será o arquipélago da Madeira no século XV a primeira etapa da globalização?*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico - CEHA, 2017.

VIEIRA, Alberto. *A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2012.

VIEIRA, Alberto. *Canaviais, Engenhos e Escravos*. CEHA – Centro de Estudos de História do Atlântico: Funchal, 2018.

VIEIRA, Alberto. *Comércio inter-insular - Séculos XV e XVII (Madeira, Açores e Canárias)*. Funchal: CEHA-Biblioteca Digital, 1987.

VIEIRA, Alberto. *A Vinha e o vinho na História da Madeira: Séculos XV a XX*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2003.

VIEIRA, Alberto. CLODE, Francisco. *A Rota do Açúcar na Madeira*. Funchal: ARAP, 1996.

VIEIRA, Pedro Antonio. *A inserção do “Brasil” nos quadros da economia-mundo capitalista no período 1550-c.1800: uma tentativa de demonstração empírica através da cadeia mercantil do açúcar*. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 19, n. 3 (40), dez. 2010.

WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern World-System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. New York: Academic Press, 1974

WALLERSTEIN, Immanuel. *World-System Analysis: An introduction*. North Carolina: Duke University Press, 2004.