



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DA CULTURA
REGIONAL – MESTRADO**

MORENO ELLI

**ROTINAS DO TRÁFICO: Estratégias, Custos e Lucratividade na Carreira Escravista
Portuguesa (1750-1770)**

RECIFE

2021



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA SOCIAL DA CULTURA
REGIONAL – MESTRADO

MORENO ELLI

ROTINAS DO TRÁFICO: Estratégias, Custos e Lucratividade na Carreira Escravista
Portuguesa (1750-1770)

Dissertação apresentada ao programa de Pós-graduação em História Social da Cultura Regional da Universidade Federal Rural de Pernambuco, como requisito para obtenção de grau de mestre, sob a orientação do Prof. Dr. Gustavo Acioli Lopes.

RECIFE

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal Rural de Pernambuco
Sistema Integrado de Bibliotecas
Gerada automaticamente, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- E46r Elli, Moreno
 Rotinas do Tráfico: Estratégias, Custos e Lucratividade na Carreira Escravista Portuguesa (1750-1770) / Moreno
 Elli. - 2021.
 118 f. : il.
- Orientador: Gustavo Acioli Lopes.
 Inclui referências e anexo(s).
- Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, , Recife, 2021.
1. Comércio de escravizados. 2. Angola. 3. Costa da Mina. 4. Mercadores. I. Lopes, Gustavo Acioli, orient. II. Título

CDD

**ROTINAS DO TRÁFICO: Estratégias, Custos e Lucratividade na Carreira Escravista
Portuguesa (1750-1770)**

MORENO ELLI

APROVADA EM 31 / 03 /2021

BANCA EXAMINADORA

Prof. Drº. Gustavo Acioli Lopes
Orientador – Programa Pós-Graduação em História - UFRPE

Prof. Drª. Suely Creusa Cordeiro de Almeida
Programa Pós-Graduação em História – UFRPE

Prof. Dr. Maximiliano Mac Menz
Programa Pós-Graduação em História – UNIFESP

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, à minha mãe, Ubiracy Monteiro, por todo carinho, afeto, amor e pelo apoio e incentivo aos estudos. Neste sentido, agradeço também ao meu pai, Luca Elli, que mesmo à distância, sempre procurou me guiar e apoiar em todos os aspectos. À minha avó materna, Luiza das Neves (*in memoriam*), por fazer parte da minha criação e pelos seus incansáveis esforços para ajudar a família e os mais necessitados. Agradeço da mesma forma, meus avós paternos Bruno e Teresa, pela atenção, amor e dedicação que tiveram comigo, durante toda minha vida.

Ao professor Gustavo Acioli Lopes pela orientação, discussões e todo o apoio durante esses anos, seja na iniciação científica, como no mestrado. Sou muito grato por seus ensinamentos, amizade e dedicação ao trabalho.

Aos amigos e colegas Izabel e Wildson pelas conversas, cafés e tapiocas, conselhos e, especialmente, por me ajudarem nos momentos mais difíceis. Esta jornada foi muito mais estimulante e prazerosa com vocês. Agradeço, igualmente, ao meu amigo Petros pelas sugestões bibliográficas, conversas e conselhos.

Às professoras Suely Almeida, Jeannie Menezes e a Bruno Boto pelas sugestões e críticas realizadas em sala de aula e que, de alguma forma, contribuíram com a presente pesquisa.

Agradeço a Maximiliano Menz e Suely Almeida pela participação na banca de qualificação, com sugestões e críticas.

Ao secretário do Programa de Pós-Graduação em História, Rafael Cipriano, por ser sempre diligente, solícito e atencioso quando necessitei de sua ajuda.

À CAPES pela concessão da bolsa durante um ano de mestrado.

À Paulo Conti, Luanna Ventura e Jeffrey Souza pelas conversas e lanches entre as diversas situações de correria presenciadas no evento do NEMAT/NEIC. Agradeço a vocês a oportunidade de participar na organização de tal evento.

À minha companheira, Barbara, pelo apoio e por sempre me ter incentivado a nunca desistir. É com carinho e respeito que ela esteve comigo nesta trajetória.

Por último, gostaria de agradecer aos profissionais de saúde pelo imensurável esforço no combate a pandemia da Covid-19.

RESUMO

Durante quatro séculos, aproximadamente 12 milhões de africanos escravizados foram embarcados com destino as Américas, seja para serem empregados no trabalho ostensivo das lavouras, seja em outros ofícios. A operacionalização deste comércio era financiada por diversos grupos mercantis que, atuando nas diferentes partes do Atlântico, deveriam angariar da melhor forma possível, as oportunidades que uma viagem negreira poderia proporcionar, vendendo fazendas, recebendo fretes e remetendo a mercadoria humana para a outra margem do oceano. Neste sentido, a carreira escravista portuguesa se sobressaiu com uma das mais duradouras e dinâmicas. Tanto em Angola, como acima do equador, na Costa da Mina, esses mercadores lidavam com diferentes agentes locais, estabelecendo relações que faziam parte do itinerário e pagando taxas ou serviços que faziam parte do cálculo mercantil. O objetivo da presente pesquisa é avaliar como os diferentes custos incidiam na lucratividade da empreitada, seja na armação, em bens e taxaões que faziam parte do cotidiano daqueles que investiam neste comércio.

PALAVRAS-CHAVE: Comércio de escravizados; Angola; Costa da Mina; Mercadores.

ABSTRACT

Over four centuries, almost 12 million of enslaved Africans were shipped out to Americas, to toil on the crops work and/or others crafts as well. The operationalization of such trade was sponsored by several business groups, which, operating in different places of the Atlantic basin, should manage at his in best the opportunities that a slave voyage could provide: selling goods, collecting freights and shipping the human cargo to the western Atlantic shore. In this manner, the Portuguese slave trade stood out as one of the most enduring and dynamic route. Whether in Angola, or above the equator, on the Slave Coast, such traders dealt with several local agents, engaging in relationships that were part of the itinerary, paying duties or services, that were part of mercantile calculation. This research aims to assess the different costs that affect the profitability of the business, either in the outfitting, the goods that made up the cargoes and the customs that were part of the daily routine of those undertaking this trade.

KEY-WORDS: Enslaved trade; Angola; Slave Coast; Merchants.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Desenho de uma galera.....	67
Figura 2 - Vista da cidade de Luanda (1755).....	71
Figura 3 - Marcação com as iniciais de Custódio Rodrigues da Fonseca.....	95

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Relação entre os têxteis embarcados e o total de bens (%).....	84
Gráfico 2 - Principais têxteis em valor.....	86
Gráfico 3 - Especiarias e miçangas, em valor, comparadas ao total de bens (%).....	87

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Emolumentos pagos em Angola, Costa da Mina e Rio de Janeiro.	53
Quadro 2 - Direitos pagos aos agentes fiscalizadores.	607
Quadro 3 - Repartição dos custos da galera S. José e N. Sra. do Rosário (réis)	65
Quadro 4 - Soldadas e serviços pagos pelos sócios.....	68
Quadro 5 - Custos com rações, madeiras e pipas de água (réis).	70
Quadro 6 - Gasto com Entrada e Descarga em Luanda.....	72
Quadro 7 - Arqueação e bando de saída	73
Quadro 8 - Despacho de saída	74
Quadro 9 - Lista das quatro principais miudezas (Luanda).....	76
Quadro 10 - Balanço dos custos da navegação.....	80
Quadro 11 - Balanço das receitas da navegação.....	81
Quadro 12 - Balanço geral (custos e receitas) dos fretes.....	82
Quadro 13 - Comparação entre os rendimentos das carregações (Lisboa e Rio de Janeiro)..	918
Quadro 14 - Rendimento das remessas de cera ao Brasil.....	929
Quadro 15 - Rendimento das letras e obrigações	90
Quadro 16 - Primeira remessa de escravizados comprados pela sociedade (1757)	93
Quadro 17 - Terceira e quarta remessa de escravizados comprados pela sociedade (1758) ...	94
Quadro 18 - A quinta remessa de escravizados comprados pela sociedade (1758)	974
Quadro 19 - A sexta remessa de escravizados comprados pela sociedade (1759)	996
Quadro 20 - Sétima remessa de escravizados comprados pela sociedade (1760).....	996
Quadro 21 - Balanço da compra e venda dos escravos	1007
Quadro 22 - Perfil dos escravizados/as nas carregações da Costa da Mina e Angola.....	1029
Quadro 23 - Escravos mortos ou fugidos	1029
Quadro 24 - Balanço Geral da Sociedade.....	100

LISTA DE ABREVIATURAS

ANTT Arquivo Nacional da Torre do Tombo

AHU Arquivo Histórico Ultramarino

ADB Arquivo Distrital de Braga

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 CAPÍTULO 1 - O COMÉRCIO DE ESCRAVIZADOS: ESTIMATIVAS, AGENTES E BENS.....	17
2.1 PERSPECTIVAS GERAIS PARA A DIÁSPORA AFRICANA	17
2.2 HOMENS DE NEGÓCIO NO ATLÂNTICO	24
2.3 BENS E VÍVERES NA ROTA DOS ESCRAVOS.....	32
3 CAPÍTULO 2 - A TAXAÇÃO DA “MERCADORIA HUMANA” NOS PORTOS DO IMPÉRIO: UMA ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE ANGOLA E COSTA DA MINA	46
3.1 OS AGENTES E A FISCALIDADE NAS ALFÂNDEGAS.....	47
3.2 O CONTRATO DE ENTRADA E SAÍDA DOS ESCRAVIZADOS	50
3.3 A FISCALIDADE DO TRÁFICO: AGENTES PORTUGUESES E AFRICANOS NA REGULAÇÃO DO COMÉRCIO DE GENTE	54
4 CAPÍTULO 3 - CADA QUAL NA PARTE QUE LHE TOCA: UMA ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS E CUSTOS DO COMÉRCIO ESCRAVAGISTA ENTRE LISBOA-LUANDA-RIO DE JANEIRO.....	62
4.1 OS RISCOS E O FUNCIONAMENTO DO COMÉRCIO DAS ALMAS: A GALERA SÃO JOSÉ E NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO	62
4.2 O NEGÓCIO DA ARMAÇÃO	67
4.3 AS SOLDADAS E O SUSTENTO DOS HOMENS DE MAREAR	69
4.4 TAXAÇÕES PORTUÁRIAS E MAIS CUSTOS	74
4.5 AS MIUDEZAS.....	78
4.6 A NAVEGAÇÃO DA GALERA S. JOSÉ E N.SRA DO ROSÁRIO: CUSTOS E RECEITAS	81
4.7 A CARGA.....	86
4.8 O NEGÓCIO DOS ESCRAVIZADOS EM LUANDA	95
4.9 A CONTABILIDADE	105
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	107
REFERÊNCIAS	109
ANEXO A - LISTA DOS INDIVÍDUOS QUE PAGARAM FRETES NO TRAJETO LISBOA-LUANDA, ANTT, FEITOS FINDOS, LIV. 48, FL. 9	115

ANEXO B - LISTA DOS VENDEDORES DA SEXTA REMESSA DE ESCRAVIZADOS, ANTT, FEITOS FINDOS, LIV. 48, FL. 23	116
ANEXO C - LISTA DOS VENDEDORES DA ÚLTIMA REMESSA DE ESCRAVIZADOS, ANTT, FEITOS FINDOS, LIV. 48, FL. 49	117

1 INTRODUÇÃO

O uso da mão-de-obra escravizada, nos diferentes recantos das Américas, estava intrinsicamente ligado à lide mercantil. Em muitas ocasiões, o foco no “mercador” acaba restringindo a importância que os múltiplos agentes atuantes no comércio transatlântico de escravos tiveram na sua manutenção por mais de quatrocentos anos. Para além dos indivíduos que, de fato, se distinguiam por serem negociantes de grosso trato, ou mesmo de menor porte, a participação de agentes políticos, oficiais alfandegários, juristas e oficiais diversos (como padeiros, sapateiros, tanoeiros, calafates, entre outros), tornava o alcance daquele comércio mais amplo do que à primeira vista poderia parecer.

A carreira escravista portuguesa foi uma das mais duradouras e ativas da Idade Moderna. “Coube aos portugueses o papel pouco honroso de terem iniciado o tráfico de escravos no Atlântico, uma vez que o avanço das caravelas lhes tinha permitido uma alternativa às tradicionais rotas transarianas.”¹ Entretanto, a dimensão atlântica, ou mesmo global, que este comércio tomará nos séculos seguintes revelam, como mostram alguns autores, a interdependência entre agentes e instituições em seu financiamento². No caso do Brasil, diversos autores destacam a participação desses homens de negócio no tráfico de escravos, especialmente no Rio de Janeiro, dentro de uma sociedade de Antigo Regime. Nesta perspectiva, a ascensão econômica dos grupos mercantis era acompanhada de uma ascensão social, tutelada pela coroa, e, seria essa mesma elite a detentora dos capitais necessários para subsidiar o tráfico entre o Rio-Angola, em rotas bipolares³. Por outro lado, argumentamos aqui, que o comércio marítimo não respeitava, obrigatoriamente, uma “geometria” em específico, e que seus agentes teciam laços em comum, independente em qual parte do império estivessem⁴.

¹ Arlindo M. Caldeira. *Escravos e traficantes no império português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: a esfera dos livros, 2013, p. 29.

² Jesus Bohorquez. “Linking the Atlantic and Indian Oceans: Asian textiles, Spanish silver, global capital, and the financing of the Portuguese-Brazilian slave trade (c. 1760-1808)”. *Journal of Global History* (2020), 15:1. p. 19-38.

³ Antônio Carlos de Jucá Sampaio. “Os homens de negócio e a coroa na construção de hierarquias sociais: o Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII”. In: *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Org. João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010; Manolo Garcia Florentino. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

⁴ Maximiliano M. Menz, “Uma comunidade em movimento: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771”, *Revista de Pesquisa Histórica – CLIO*, vol. 37, Jul-Dez, 2019; Maximiliano M. Menz. “As ‘Geometrias’ do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796-1807)”. *Revista de História*, São Paulo, n.166, p.196, jan/jun 2012.

A presente pesquisa busca, portanto, traçar os respectivos custos e retornos daqueles indivíduos envolvidos no tráfico de seres humanos escravizados, esmiuçando as diferentes etapas que o empreendimento exigia. Espera-se, neste sentido, analisar o peso que cada uma destas tinha na lucratividade final. Por ser característica a mobilidade que tal negócio exigia, o recorte espacial parece esgueira-se a todo o momento. São duas as carreiras que se pretende analisar: Angola e Costa da Mina, com empreendimentos capitaneados por agentes situados na metrópole e outros na Bahia, respectivamente. Sendo as principais localidades de compra e venda de escravos em África pelos súditos portugueses, uma comparação entre a forma de operar, as taxações pagas, assim como o perfil dos escravizados embarcados permite-nos elucidar as dimensões do empreendimento nas duas localidades, assim com o papel desempenhado por esses particulares na reprodução do império.

Quanto ao recorte temporal, o período que vai entre 1756-1769 é marcado por uma nova conjuntura econômica e mudanças substanciais nas políticas do Reino. Além do arrefecimento das exportações das zonas mineradoras, a expansão da cultura algodoeira e do gado, houve a criação de companhias monopolistas e da Junta do Comércio em Lisboa. Este processo, denominado por Kenneth R. Maxwell como a nacionalização da economia portuguesa, reitera o exclusivo metropolitano nas colônias de além-mar. Dentro deste contexto, o comércio de escravizados ficou em mãos do monopólio das companhias, tanto em Pernambuco e Paraíba, como no Estado do Grão-Pará e Maranhão. Por outro lado, as capitanias do Rio de Janeiro e Bahia, continuaram atuando no sistema de livre comércio, recebendo os escravizados seja para a demanda local, como para o comércio interno com as minas e a região platina (neste último caso, especialmente o Rio de Janeiro).

Dentro da historiografia brasileira, os únicos trabalhos que contemplam a lucratividade do tráfico de escravos são as teses de Gustavo Acioli Lopes e Manolo G. Florentino. No primeiro caso, analisando um livro de conta de uma viagem negreira de Pernambuco a Costa da Mina, enfatizando o papel que cada bem ou gênero tinha dentro deste circuito mercantil, os custos de armação e estimando a lucratividade do negócio⁵. Talvez seja o primeiro trabalho a contemplar, mesmo que apenas como um elemento da análise, uma viagem de navio negreiro dentro do atlântico português. Versando sobre outro arcabouço teórico-metodológico, o segundo autor examinou e estimou o papel dos agentes mercantis assentados no Rio de Janeiro no tráfico, em finais do século XVIII e primeira metade do XIX⁶. Reiterando a

⁵ Gustavo Acioli Lopes. *A fênix e o Atlântico: Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1750)*. São Paulo: Alameda, 2018.

⁶ Florentino, *Em costas negras*, 1997.

importância dos agentes mercantis cariocas, colocando-os com os detentores de três elementos centrais para o bom funcionamento do comércio: possuíam navios próprios ou eram locatários das embarcações; armazenavam o estoque de mercadorias necessárias para o resgate do cativo na África; montaram um sistema de seguro marítimo, necessário para um negócio de alto risco⁷.

Em contrapartida, o capital mercantil metropolitano teria atuado de forma mínima no tráfico transatlântico de escravos, tendo sua preeminência antes do século XVIII, num período em que a demanda não era tão alta quanto o que viria ser neste século, e no subsequente⁸. Embora o número diminuto de viagens de navios negreiros saídos de Portugal (estima-se que 10,460 viagens tenham sido realizadas por embarcações de bandeira portuguesa, destas, apenas 1,177 teriam saído do Reino)⁹, parte da historiografia ressalta o papel do capital metropolitano no financiamento deste comércio, notadamente em Angola, sob o regime do exclusivo¹⁰. Acrescente-se a isso, a complexidade que o negócio envolvia, não se limitando às tão conhecidas rotas triangulares, ou mesmo bilaterais, como veremos mais a frente.

A investigação mais detalhada da jornada de um navio negreiro contabilizando seus custos e retorno nos permitiu além de estimar uma lucratividade do empreendimento de uma sociedade mercantil atuante em Angola, e do modo de operar dos agentes mercantis na Costa da Mina, visualizar o cotidiano destes agentes e de tantos outros ao lidarem com a mercadoria humana. No mesmo sentido da abordagem de Robert Harms, essa pesquisa “recounts a story of how the slave trade operated in certain places at a certain point in time. As such, it shines a small beam of light onto the dark underside of the Atlantic world during a crucial period of economic and political transformation”¹¹. Para tal, as fontes utilizadas foram um livro de carga e uma conta corrente de duas embarcações: a galera *S. José e N. Sra do Rosário* e a corveta *N. Sra. de Nazaré, Santo Antônio e Almas*, empreendidas naquelas duas carreiras. No caso da primeira, procuramos nos debruçar sobre as fontes do Santo Ofício, com o objetivo de encontrar alguma informação sobre a vida desses mercadores e agentes que tiveram participação, de alguma forma, com o empreendimento. Assim, consultamos as habilitações

⁷ Idem, p. 120.

⁸ Idem, p. 118-119.

⁹ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#tables>. Acessado em 01/03/2021 às 16:15.

¹⁰ Isto é, por meio da arrematação de contratos e o escoamento das manufaturas portuguesas e estrangeiras para o Reino de Angola. Ver Joseph C. Miller. *Way of Death: Merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830*. Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1988; Gustavo A. Lopes; Maximiliano M. Menz, “Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII)”, *Revista Brasileira de História*, vol. 39, nº 80, Janeiro-Abril, 2019, pp. 109-134.

¹¹ Robert Harms. *The Diligent: A Voyage Through the Worlds of the Slave Trade*. Nova York: Basic Books, p. xxi.

de familiares do Santo Ofício, com intuito de compreender suas trajetórias, origens e como se inseriam na comunidade mercantil.

Os registros contábeis dessas sociedades retratam os múltiplos aspectos do negócio, seja em África, Portugal ou Brasil. Para, além disso, reproduzem algumas rotinas e relações entre os capitães/sócios/consignatários, mercadores locais e agentes que prestaram serviços aos negociantes. É na microeconomia do tráfico que é possível perceber essas várias etapas do empreendimento, a mobilidade de seus interlocutores e os laços que ligavam os mesmos nas diferentes partes do império¹². Estas fontes, logo, jogam uma luz sobre as dinâmicas do negócio escravista e participação de diferentes agentes, durante as atividades dessas sociedades mercantis. Por outro lado, ficam patentes, apenas em parte, as conexões que esses negociantes tinham com seus homólogos em outras praças e, outros elementos, como a inserção social e patrimônio dos mesmos, não ficaram claros, por isso o interesse nas Habilitações do Santo Ofício e na tese do Jorge Miguel V. Pedreira sobre os homens de negócio da Praça de Lisboa com intuito de suprir, relativamente, essas lacunas¹³.

O primeiro aspecto a ser tratado são os diferentes elementos que constituíam o tráfico de seres humanos enclausurados. Neste sentido, a luz da historiografia, o primeiro capítulo se dedica a um balanço sobre a produção a respeito da temática, especialmente sobre o volume e o impacto que este comércio teve no ocidente, o papel do grupo mercantil enquanto viabilizador de tal comércio e os bens e gêneros utilizados no resgate de escravizados em África. Trata-se, apenas, de uma discussão que servirá de subsídio aos capítulos subsequentes, mas que não é, sem dúvida, menos importante.

Na segunda parte, nos propusemos avaliar a relação econômica que os traficantes tinham com os agentes fiscais. Não se tratam, apenas, daqueles atuantes nas alfândegas portuguesas no além-mar, com a de Luanda ou do Rio de Janeiro, mas também os agentes locais nos diferentes portos da Costa da Mina (inclui-se aí, os neerlandeses em Elmina). Para este capítulo, me fiz a seguinte pergunta: de que maneira as taxações pagas aos oficiais, sejam eles dos portos dentro dos territórios sob jurisdição portuguesa ou não, incidiam nos ganhos ou perdas dos mercadores de escravos? Assim, procurou-se estabelecer um comparativo entre as duas regiões mais proeminentes naquele comércio.

Por fim, no capítulo três, procuramos traçar toda a jornada de uma sociedade mercantil em Luanda. Não só de todos os custos que tiveram em seus percursos, bem como os ganhos

¹² Menz, “Uma comunidade em movimento”, p. 52.

¹³ Jorge Miguel Viana Pedreira. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Dissertação de doutoramento em sociologia, Universidade Nova de Lisboa, 1995, p. 305.

com fretes, vendas de fazendas e remessas de cera e escravos ao Rio de Janeiro. Neste sentido, também foi avaliado o perfil dos seres humanos escravizados nesta empreitada e daquela realizada pelos mercadores baianos, na Costa da Mina. No fim das contas, estimamos a lucratividade de todo o negócio.

2 CAPÍTULO 1 - O COMÉRCIO DE ESCRAVIZADOS: ESTIMATIVAS, AGENTES E BENS

2.1 PERSPECTIVAS GERAIS PARA A DIÁSPORA AFRICANA

Envolvendo um avultado número de agentes mercantis, produtores manufatureiros, marujos e estaleiros, bem como entidades políticas dos estados europeus e suas respectivas colônias, assim como agentes econômicos e políticos da África, o comércio negreiro mobilizou esses indivíduos nas diferentes partes do Atlântico (e além dele) com a deportação de aproximadamente 12 milhões de seres humanos. Novas estimativas, no entanto, modificaram mais uma vez o volume e a distribuição dos cativos nas Américas em comparação às viagens divulgadas no *The Transatlantic Slave Trade Database* (TSTD) de 1999¹⁴. O número de embarcações de bandeira portuguesa, alvo de estudo desta pesquisa, indicava 6.183 viagens na primeira edição do TSTD, enquanto os dados atuais chegam a 11.363¹⁵. As novas perspectivas que estes números trazem para a maior migração forçada da Idade Moderna são, sem sombra de dúvidas, elucidativas para todos que estudam o comércio escravagista, no sentido em que reformulam não só o volume de escravizados trazidos para as Américas, mas também os níveis de investimentos das diversas praças mercantis pelo Atlântico.

Entretanto, o interesse acadêmico pelo tráfico de africanos escravizados foi durante um bom tempo bastante limitado. No período da Primeira Grande Guerra os intelectuais europeus suscitaram um debate a respeito do imperialismo da Europa para com os outros países e, neste contexto, o comércio de cativos passou a ser visto como um dos elementos centrais da exploração e violência do mesmo. “A literatura criou uma série de mitos a propósito dos custos do comércio, do modelo de transporte de escravos através do Atlântico, da mortalidade que eles sofriam e dos ganhos e benefícios finais para os Europeus.”¹⁶.

Um grande avanço para as pesquisas sobre o tema foi a publicação da obra de Philip D. Curtin, em 1969, *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Buscando uma estimativa geral do volume do comércio de escravos durante os séculos de sua existência, Curtin (1969) nos trouxe também importantes dados sobre a mortalidade na travessia do Atlântico, bem como a evolução da demografia africana nas localidades em que ocorria o tráfico. Seguindo uma linha

¹⁴ David Eltis; David Richardson (Org.). *Extending The Frontiers: essays on the new Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008, p.1-60.

¹⁵ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#tables>, Acessado em 01/11/2019 às 16h10min.

¹⁶ Herbert Klein. *O comércio atlântico de escravos: quatro séculos de comércio escravagista*. Lisboa: Replicação, 2002, p. XIX.

similar da análise do comércio de escravizados, Herbert S. Klein, em seu livro *The Middle Passage: comparative studies in the Atlantic Slave Trade*, publicado em 1978, fez um estudo comparativo e quantitativo entre os resultados levantados por Curtin com as viagens realizadas entre os portos do Brasil e as outras carreiras escravistas. Já em finais da década de 1980, Joseph C. Miller, em *Way of Death: Merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830*, contribuiu para o debate historiográfico sobre a história econômica de Angola, o papel dos agentes metropolitanos naquela parte do império e as relações dos mesmos com seus homônimos nas duas margens do Atlântico. Afinal, as discussões propostas por tais pesquisas, propiciaram novos embates a cerca de escravidão atlântica, sobre o impacto demográfico destas migrações forçadas, os agentes implicados no comércio de almas e como atuavam dentro de um circuito transcontinental.

Desde a obra de Eric Williams, voltada para uma discussão entre a ascensão da escravidão atlântica e a formação do capitalismo e, diversos autores tem procurado estimar o peso que a escravidão nas Américas teve para o desenvolvimento do capitalismo britânico¹⁷. O comércio internacional, nesta perspectiva, foi um fator crítico para o bem sucedido processo de industrialização da Inglaterra, pois influenciou nas políticas de estado, grupos de interesse, nas formas de como os recursos são utilizados e teve uma importante função no surgimento de instituições financeiras¹⁸. Neste mesmo sentido, a produção de gêneros americanos, impulsionada pela constante demanda de escravizados, teria possibilitado o rápido crescimento da indústria inglesa, especialmente, a manufatureira¹⁹. Esta vertente tem procurando discutir, também, o volume de escravizados trazidos para as Américas o que se tornou um embate acadêmico, entre os chamados revisionistas e antirrevisionistas. Os primeiros formulando estimativas que, de acordo com o segundo grupo, tendia a subestimar o total de escravizados levados às Américas, bem como minimizavam o impacto que tráfico transatlântico de escravos teve nas sociedades africanas²⁰. Neste sentido, o historiador John Thornton apresentou seu livro fazendo uma crítica aos adeptos da teoria da dependência e das análises do sistema-mundo que, “embora sua perspectiva radical e sua advocacia das causas

¹⁷ Ver Eric Williams. *Capitalismo e Escravidão*. Tradução por Carlos Nayfeld. Rio de Janeiro: Americana, 1975.

¹⁸ Joseph E. Inikori. *Africans and the Industrial Revolution in England: a study in international trade and economic development*. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2002, p. 156-214.

¹⁹ Barbara L. Solow; Stanley L. Engerman. *British Capitalism and Caribbean Slavery: the legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987, p. 76-77.

²⁰ Gustavo Acioli Lopes. Combates na história atlântica: a historiografia de Joseph E. Inikori. **História e Historiografia**, Ouro Preto, n. 12, Agosto, 2013, p. 176-196.

do Terceiro Mundo”, seus argumentos reforçaram a ideia de que “a África era uma vítima, e uma vítima passiva nisso”²¹.

Por outro lado, Joseph E. Inikori argumenta que esses historiadores pecam por compreenderem de forma errônea os fundamentos que embasam os revisionistas e que a teoria da dependência contribuiu substancialmente para a análise do desenvolvimento socioeconômico da África²². Este embate envolve diversos outros aspectos como o impacto do comércio de escravizados nas sociedades africanas; o já citado volume total do tráfico e o elo entre capitalismo e escravidão²³. Na historiografia brasileira, alguns autores procuraram estimar o número de escravos desembarcados no Brasil, especialmente no Rio de Janeiro, e a estreita relação de seus portos com Angola e a Costa da Mina²⁴. Como veremos adiante, grande parte das obras nacionais procuravam compreender o papel da escravidão africana na formação do país.

A utilização de mão-de-obra escrava nas Américas, impulsionada pela constante demanda, seja para as *plantations* americanas, mineração, demais setores produtivos ou até mesmo de transporte e serviços domésticos, se inseriu num contexto de ampliação dos mercados, ou melhor, numa coexistência de sociedades inseridas, em menor ou maior grau, numa economia de mercado. A produção de *commodities* americanas para a exportação propiciou um novo patamar nas relações mercantis no Atlântico, em que o papel do escravizado foi um elo central nestas sociedades pré-capitalistas. A utilização do trabalho escravo no Novo Mundo, em termos gerais, é bastante frisada por Joseph E. Inikori:

Por um lado, a proporção entre população/terras e o desenvolvimento da divisão do trabalho ainda não tinham atingido os níveis tanto na Europa como na África em que poderiam dar origem a uma grande população de sem terras forçada e encorajada, nestas condições, a migrar voluntariamente em grandes números para as Américas. Por outro lado, porque a terra era abundante nas Américas, imigrantes legalmente livres no Velho Mundo estavam relutantes em trabalhar para outros; ao invés disso, eles pegaram terras para produzir em pequena escala para eles próprios, geralmente, numa produção para subsistência²⁵.

Outro aspecto levantado pelo autor são os custos relacionados à produção dessas mercadorias coloniais, bem como a dificuldade para se achar um substituto para as mesmas na Europa. Portanto, as *commodities* americanas se tornaram uma grande parcela das

²¹ John K. Thornton. *A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1680*. Tradução de Marisa Rocha. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004, p. 4.

²² Gustavo A. Lopes, *Combates na história atlântica*, p. 184.

²³ *Idem*, p. 177.

²⁴ No caso de Angola, ver Corcino Medeiros dos Santos, “Relações de Angola com o Rio de Janeiro (1736-1808)”, *Revista Estudos Históricos*, 1973, p. 7-68.

²⁵ Inikori, *Africans and Industrial Revolution*, p. 182.

importações para diversas partes do Atlântico, em especial, para o continente europeu. “Em outras palavras, o comércio de Espanha e Portugal com outros estados europeus, entre o século XVI e início do XIX, era, na verdade, o comércio da América Espanhola e do Brasil para todos os fins práticos”²⁶.

Desta forma, também, se inseriu uma vertente da historiografia brasileira sobre a demanda por escravizados. Entre as décadas de 1930 e 1970, historiadores, sociólogos e demais pesquisadores que tinham como campo de estudo o passado escravocrata do Brasil procuravam incluir, em suas análises, a relação deste com o surgimento do capitalismo na Inglaterra²⁷. Na década de 1970 duas vertentes se destacaram neste sentido:

O primeiro deles, que bebeu na vertente do marxismo que postulava a centralidade da expansão comercial europeia para o entendimento da colonização do Novo Mundo, na teoria da dependência e nas formulações braudelianas sobre o tempo histórico, resultou no modelo do antigo sistema colonial. Nele, a escravidão negratrevelada às demais engrenagens de exploração das colônias do Novo Mundo, como o exclusivo colonial e o comércio triangular entre Europa, África e América- foi entendida como uma peça essencial para a formação do capitalismo industrial na Inglaterra e, portanto, para a transição ao modo de produção capitalista²⁸.

O que daria um sentido a sua procura era a utilização da sua força de trabalho na produção de gêneros destinados ao mercado europeu, os quais não tinham substitutos²⁹.

A diversidade de condições naturais, em comparação com a Europa, que acabamos de ver como um empecilho ao povoamento se revelaria, por outro lado, um forte estímulo. É que tais condições proporcionarão aos países da Europa a possibilidade de obtenção de gêneros que lá fazem falta. E gêneros de particular atrativo³⁰.

No entanto, a produção dessas *commodities per se* não explicariam a utilização do escravizado africano. A abundância de terra nas Américas propiciaria um problema para a acumulação primitiva do capital na Europa, pois resultaria numa forma de colonização direcionada para a subsistência e, caso o empreendimento envolvesse o emprego de trabalhadores assalariados, os pagamentos deveriam ser altos o bastante para convencerem os colonos a não se tornarem produtores autônomos (esse argumento, aliás, é retomado por

²⁶ Idem, pp. 207-208.

²⁷ Rafael de Bivar Marquese, “As desventuras de um conceito: capitalismo histórico e a historiografia sobre a escravidão brasileira”, *Revista de História*, São Paulo, n. 169, julho-dezembro, 2013, p. 226.

²⁸ Idem, p. 227.

²⁹ Fernando A. Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 6ª ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1995, pp. 57-116; Caio Prado Jr. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, pp.7-122.

³⁰ Prado Júnior, *Formação do Brasil*, pp. 20-21.

Inikori, como visto acima)³¹. Portanto, o uso do escravo africano, segundo Novais, compactuava com a lógica da expansão mercantil europeia. Como parte deste processo “a acumulação gerada no comércio de africanos, entretanto, fluía para metrópole, realizavam-na os mercadores metropolitanos, engajados no abastecimento dessa ‘mercadoria’”³².

O segundo modelo de análise, por sua vez, procurava entender as relações internas da produção colonial entrelaçando-as ao surgimento do capitalismo na Europa sem, contudo, reduzi-las a este último processo. “Nesse sentido, ter-se-ia constituído nas regiões escravistas do Novo Mundo, dentre as quais o Brasil, um modo de produção singular, nem feudal, nem capitalista, porém articulado, via mercado mundial, ao capitalismo em formação.”³³. Esta linha de análise serviria de subsídio a outras gerações de historiadores, que buscaram interpretar como se dava a acumulação de capital na colônia, enfatizando seu caráter endógeno, e as desigualdades geradas por uma sociedade colonial cuja percepção de mundo era hierarquizada, de Antigo Regime, nas quais o poderio simbólico, material e político eram mediados com a metrópole³⁴.

A demanda por escravizados se dava, de forma mais ou menos regular, em todo o Brasil e oscilou conforme a conjuntura, região e a oferta em África. Desta forma, a capitania de Pernambuco, um dos principais portos de desembarques de escravos, pode nos dar um exemplo sobre a procura por cativos³⁵. Apesar da escassez de fontes para se estimar o volume de escravizados desembarcados naquele porto, dois fatores são considerados determinantes no fluxo de escravos para a capitania: a lenta recuperação dos engenhos de açúcar, desde meados do séc. XVII, e as descobertas auríferas nas minas gerais ao final dos Seiscentos³⁶. Na primeira metade do século seguinte, o comércio interno de cativos drenou boa parte da força laboral para as regiões das minas, ou mesmo para Bahia e Rio de Janeiro; estima-se que, entre 1695-1710, a média anual de importações para Pernambuco era de 5.700 escravizados³⁷. Em sua grande maioria eram oriundos da Costa da Mina e, ao chegarem ao Brasil, muitos teriam

³¹ Novais, *Portugal e Brasil*, pp.102-103.

³² Idem, p. 105.

³³ Marquese, *As desventuras*, p. 227.

³⁴ Cf. João Luís Ribeiro Fragoso; Maria Fernanda Bicalho; Maria de Fátima Gouvêa (Org.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, passim.

³⁵ Estima-se que 853.832 escravizados tenham desembarcado em Pernambuco durante todo período de duração do tráfico. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>. Acesso em: 14 nov. 2019.

³⁶ Daniel B. Domingues; David Eltis. “The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851”. In: David Eltis; David Richardson (Org.). *Extending The Frontiers: essays on the new Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008, p. 108-109.

³⁷ A partir da segunda década dos setecentos, os autores apontam para um declínio da média anual de importação de escravizados para Pernambuco. Ver Domingues e Eltis, *Extending the Frontiers*, p. 110.

como destino as lavouras do açúcar, ou mesmo as que produziam outro gênero que vinha cada vez mais ganhando espaço nas pautas de exportação, o tabaco. Em média, a Costa da Mina absorveu 76% das exportações do fumo saído de Pernambuco, na primeira metade do século XVIII³⁸. A sua importância foi tal que a coroa estabeleceu, primeiramente, uma Junta de Administração do Tabaco com o intuito tributar sua comercialização para, posteriormente, criar um órgão fiscalizador nas colônias, a Superintendência do Tabaco. Neste contexto, as inúmeras arrobas de tabaco tinham em seu processo de produção a mão-de-obra escravizada que teve um aumento considerável em sua procura por todas as partes do Brasil, bem como das Américas³⁹.

A escala das exportações de escravos da costa africana conhece um aumento substancial na virada do século XVIII, em função da competição feroz entre as potências europeias pela mão-de-obra compulsória de homens e mulheres de África. Ao mesmo tempo, incluída nesta renovada demanda por escravos, a demanda nas áreas mineradoras do interior do centro-sul do Brasil soma-se à das regiões açucareiras⁴⁰.

A atuação dos traficantes pernambucanos e baianos, nesta nova conjuntura, se direcionou para a África Ocidental, na Costa da Mina. Dois fatores podem ser apontados para a condução do comércio de escravos para aquela costa: não existia na região um monopólio mercantil, diferentemente de Angola, onde, cada vez mais, durante o século XVIII, contará com a presença dos capitais e agentes mercantis metropolitanos; e a oferta por parte das praças de Pernambuco e da Bahia de gêneros como o tabaco e a cachaça⁴¹. No entanto, como será discutido adiante, o papel destes produtos não era por si só, suficiente para o resgate de escravos naquela localidade, tendo um peso relativamente menor dentro do tráfico⁴².

Em Portugal, a segunda metade do século XVIII, ficou marcada pelas medidas político-econômicas adotadas pelo secretário de Estado, e futuro Marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Mello. Em primeiro lugar, as novas formas de fiscalização da produção aurífera: a arrecadação do quinto e da derrama recaindo sobre as câmaras municipais; a criação das Casas de Fundição; e por fim, e não menos importante, o incentivo às denúncias de contrabando, através da recompensa de metade do ouro descaminhado para o

³⁸ Lopes, *A fênix e o Atlântico*, p. 61.

³⁹ Robin Blackburn. *A construção do escravismo no novo mundo, 1492-1800*. Tradução por: Maria Beatriz de Medina. Rio de Janeiro: Record, 2003, pp. 458-464.

⁴⁰ Lopes, *A fênix*, p. 147.

⁴¹ Idem, pp. 62-63; Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1996, p.51; Pierre Verger. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX*. Salvador: Corrupio, 2002.

⁴² Idem.

denunciante. No que diz respeito à produção e comércio de gêneros, como o açúcar e o tabaco, houve uma tentativa de se ter um maior controle sobre o que, e quanto, saía com criação das Casas de Inspeção, em 1751. Os senhores de engenho e lavradores de tabaco, consideravelmente endividados com o setor mercantil, receberam alguns incentivos, com o decreto que proibia a execução sumária das dívidas, em 1756, e o que colocava os comissários volantes na ilegalidade, oficializado no ano anterior⁴³. É nesta mesma época que é fundada duas companhias de comércio monopolistas, a do Grão-Pará e Maranhão (1755) e Pernambuco e Paraíba (1759). Ambas tinham o monopólio do tráfico de escravos para essas regiões, ficando o restante do Estado do Brasil praticando o livre comércio.

Neste contexto, a capitania do Rio de Janeiro foi um eixo que absorveu grande parte da importação de escravizados no Brasil. Estima-se que esta capitania tenha absolvido, pelo menos, 50% dos escravos exportados para o Brasil, durante o século XVIII⁴⁴. A cidade servia como centro reexportador para outras regiões, notadamente as Minas Gerais e a região do Prata. Apenas uma parte modesta, durante as primeiras décadas dos setecentos, iria para as lavouras fluminenses ou mesmo para a região urbana do Rio de Janeiro.

Pode-se pensar que, nessa época, devido ao débil desenvolvimento da agricultura fluminense e à espantosa alta dos preços dos cativos ocasionada pela descoberta do ouro, a capitania do Rio de Janeiro consumisse, quando muito, uns mil africanos por ano.⁴⁵

Por outro lado, a demanda por braços foi impactada cada vez mais pela expansão do cultivo da cana-de-açúcar e da pecuária, naquela capitania. Algo perceptível se considerarmos o aumento demográfico na região (da população em geral): houve um crescimento de cerca 29%, entre 1760 e 1780⁴⁶. O papel do Rio de Janeiro como um dos principais centros de importação de seres humanos enclausurados, no entanto, consolidou-se em finais do século, com o avanço da cultura cafeeira e o tratado de abertura dos portos, após 1808. “[...] Por aquela altura o Rio era a porta de entrada para 70-90 por cento de todos os africanos transportados ao Brasil.”⁴⁷

⁴³ Kenneth R. Maxwell. “Pombal and the nationalization of the Luso-Brazilian economy”, *Hispanic American Historical Review*, vol. 48, 1968, p. 619-622. K. R. Maxwell. *A Devassa da Devassa. A Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal, 1750-1808*. 3ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1995, p. 30-60.

⁴⁴ Florentino, *Em costas negras*, p.38.

⁴⁵ Idem, p. 37.

⁴⁶ Idem, p.40.

⁴⁷ Sean M. Kelley, “New world slave traders and the problems of trade goods: Brazil, Barbados, Cuba and North America in comparative perspective”, *English Historical Review*, Vol. CXXXIV, n. 567, Abril, 2019, p. 316.

Neste sentido, o comércio negreiro foi responsável pela introdução de milhões de escravizados nas lavouras e jazidas americanas, assim como nas regiões urbanas das principais vilas do Brasil. No entanto, este trato não seria viável sem a participação de seus intermediários e agentes pelas mais variadas partes do Atlântico.

2.2 HOMENS DE NEGÓCIO NO ATLÂNTICO

A participação dos agentes mercantis nas múltiplas praças pelo Atlântico se inclui na discussão sobre o funcionamento do tráfico negreiro como um elemento central, pois são estes indivíduos que mobilizavam seus interesses, de fato, na mercadoria humana. Os cabedais desses mercadores, estivessem eles assentados na metrópole ou nas colônias, eram responsáveis pelo financiamento do comércio marítimo, no qual o tráfico negreiro estava inserido. Neste sentido, vale destacar a ampla historiografia que se debruçou nas últimas cinco décadas a respeito da temática. Fernand Braudel nos traz importantes noções da diversidade dos negócios desses mercadores na conjuntura do Antigo Regime. O uso dos mecanismos de crédito, o volume de transações e o comércio à longa distância são algumas das características que colocam esses indivíduos no “limite superior das trocas” e, portanto, “o domínio por excelência do capitalismo”⁴⁸. As origens desses dispositivos fiduciários remontam a um período muito anterior ao recorte temporal deste estudo, na área mediterrânica medieval⁴⁹.

No curso dos séculos XI-XV se verificou um notável desenvolvimento de técnicas de negócios. A lista de inovações para se citar é longa: basta lembrar a organização das feiras e das compensações de feira, o desenvolvimento da letra de câmbio, o aparecimento e a difusão dos manuais de mercador, à evolução de novos tipos de contabilidade, o *cheque*, o endosso, os seguros, novos tipos de sociedades nas quais a ligação e a comenda e vários tipos de participação do capital na atividade da empresa⁵⁰.

Essas extensa lista das “técnicas de negócios”, de que o autor nos fala, ajuda-nos a compreender o perfil de mercador na modernidade. Atuando com seus congêneres nas praças mercantis, a especialização desses indivíduos no ramo mercantil possibilitou uma substituição gradual do mercador itinerante pelo “homem de negócio sedentário que atuava por meio de

⁴⁸ Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII: as estruturas do cotidiano*. Vol.1. São Paulo: Martins Fontes, 2005, p. 12.

⁴⁹ Carlo M. Cipolla. *Storia economica dell'Europa pre-industriale*. 2ª ed. Bologna: Il Mulino, 2002, p. 227.

⁵⁰ Nel corso dei secoli XI-XV si verificò un notevole sviluppo di tecniche di affari. La lista delle innovazioni da citare è lunga: basti ricordare l'organizzazione delle fiere e delle compensazioni di fiera, lo sviluppo della lettera di cambio, la comparsa e la diffusione dei manuali di mercatura, l'evoluzione di nuovi tipi di contabilità, lo *chèque*, la girata, le assicurazioni, nuovi tipi di società quali la colleganza e la commenda e vari tipi di partecipazione del capitale all'attività dell'impresa. (CIPPOLA, 2002, p.227).

agentes e feitor”⁵¹. O surgimento das Bolsas na Europa está imbricado neste processo, exemplificando a atuação mercantil num direcionamento da especulação financeira, para a repartição dos riscos e adoção do crédito em letras de câmbio e risco.

A Bolsa é, guardadas as devidas proporções, o último andar de uma feira, mas de uma feira que não se interrompe. Graças aos encontros entre negociantes importantes e uma multidão de intermediários, trata-se de tudo ao mesmo tempo, operações sobre mercadorias, câmbios, participações, seguros marítimos cujos riscos são partilhados entre inúmeros fiadores; é também um mercado monetário, um mercado financeiro, um mercado de valores⁵².

Portanto, os empreendimentos mercantis na Idade Moderna, à medida que ocorria a expansão marítima europeia, possuíam, cada vez mais, um caráter especulativo. Tomemos, como exemplo, a atuação de duas sociedades mercantis a partir de Portugal, na segunda metade do século XVIII. Com uma carga avaliada em 50,216,200 réis, o navio *Nossa Senhora de Belém* partiu para Macao e Batavia afim de fazer comércio naquela região. Ao menos 70% do valor de sua carga constituíam-se em capitais de diversos mercadores, angariados por empréstimos, e que teve o britânico Philippe Hockel como principal investidor⁵³. A embarcação sofreu alguns danos e, contrariando a vontade dos investidores, o capitão seguiu para Manila, onde o mestre do navio comprou um corveta, que foi fretada pela Companhia Espanhola das Filipinas, com destino a Calcutá, para comprar mercadorias e prometendo um retorno de 40%⁵⁴. Em outra ocasião, no ano de 1786, a nave *La Garonne* foi comprada para terminar o investimento iniciado por outra embarcação, a *Nossa Senhora do Ó*, pois esta sofrera sérios danos e encontrava-se na Ilha Maurício. “According to the records, cargo was owned as follows: while the shipowner claimed commodities worth 21,216,150 réis, 26 investors (owners or consignees) received cargo worth 54,953,550 réis, the largest one being.”⁵⁵. Dentre os empréstimos feitos pelo proprietário está um saque de um letra, no valor de 1,400,000 réis, cujo o sacador era o mercador britânico, Daniel Glascock.

Esses exemplos indicam uma repartição do negócio, entre múltiplos agentes, sendo eles portugueses ou não. Inclusive, podemos notar a presença de indivíduos que, muitas das vezes, ficariam as margens da nata mercantil. A sociedade formada por Simão Domingues e João Rodrigues Maia, dois membros da tripulação do *Nossa Senhora do Carmo* que, em

⁵¹ Idem, p.229.

⁵² Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII: os jogos das trocas*, Vol.2. São Paulo: Martins Fontes, 2005, p. 81.

⁵³ Bohorquez, “Linking the Atlantic and Indian Oceans”, p. 8.

⁵⁴ Idem.

⁵⁵ Idem.

1774, navegou para a Ásia. Com um montante de 5,217,000 réis, no qual tinham parte um grupo de dezesseis pequenos e médios investidores, dos quais: “11 (37% share) risked on average 165,909 réis, 4 (28%) invested on average 373,000 réis, and just 1 (36% share) invested more than 1,000,000 réis.”⁵⁶. Entre os indivíduos, temos um vendedor de frutas e um de galinhas, o que mostra o caráter especulativo e diversificado dos agentes que participavam desses negócios, o que foi possibilitado por esses mecanismos de crédito, já mencionados.

Na perspectiva de que esse tipo de elite mercante vai ser um espelho para seus homólogos americanos, lembramo-nos do papel assumido por esses agentes nas praças de comércio da América Portuguesa. Em *Homens de grossa aventura*, João Fragoso busca enfatizar esta participação desses personagens dentro da realidade colonial. Não se limitando a um único ramo de negócio, esses mercadores repartiam os riscos em outras atividades: “A falta de elasticidade do mercado considerado e a sua demanda restrita não permitem a absorção de toda a capacidade de investimento, por parte do grande mercador, em um único setor de atividade.”⁵⁷.

Um caso elucidativo a respeito dessa diversidade das atividades comerciais é o de José Vaz Salgado, comerciante de grosso trato na Praça do Recife, na primeira metade do século XVIII. Conhecido pela sua produção de couros, não o impediu de arrematar contratos dos dízimos reais do tabaco e do açúcar, contratos dos dízimos reais da capitania de Pernambuco e o contrato de trapiche da Alfândega, entre outros, além de sua participação no comércio de escravos. José Vaz Salgado tinha sua fortuna avaliada em mais de 326 contos de réis algo que, a título de comparação, era de um cabedal muito maior que os bens declarados dos agentes mercantis de São Paulo, que totalizaram 92:530\$000, em 1765⁵⁸.

A arrematação de contratos régios era mais um dos mecanismos utilizados por esses agentes para reforçarem sua posição na hierarquia mercantil. Assumindo uma prerrogativa estatal, especialmente como arrecadadores de impostos, os arrematadores assumiam uma posição privilegiada em determinado ramo em relação aos seus homólogos concorrentes. “Considerados sócios temporários da Coroa, assumiram uma posição social relevante em virtude da importância dos produtos transacionados, do montante de capital investido e da profunda interferência na vida socioeconômica da metrópole e seus domínios.”⁵⁹. Além da

⁵⁶ Idem, p. 10-11.

⁵⁷ João Luís Ribeiro Fragoso. *Homens de grossa aventura: Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p.326.

⁵⁸ George Felix Cabral de Souza. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*. Recife: Edufpe, 2012, p. 174.

⁵⁹ Suely Creusa Cordeiro de Almeida. “Rotas atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724-c. 1752)”, *Revista História*, São Paulo, vol.37, p. 3, 2018.

posição de destaque obtida pelos arrematantes dos contratos, os mesmos poderiam ser fracionados entre outros sócios.

Para além de proporcionar consideráveis proveitos aos arrematantes, a adjudicação dos grandes contratos colocava-os numa posição central, pois os termos das concessões permitiam-lhes, em geral, a nomeação de sócios ou a cedência de participações no negócio, que muitos faziam em pequenas quotas⁶⁰.

O contrato de arrecadação dos escravos saídos de Angola, entre 1760-1766, pode nos ser esclarecedor sobre o funcionamento dessa prerrogativa régia adquirida pelos agentes mercantis. Além de sua obrigação como coletor de impostos, o contrato atuava como fornecedor de crédito em bens a mercadores locais, bem como emissor de empréstimos por livranças. Devido à baixa liquidez na colônia, ou seja, a dificuldade de transformar um bem em dinheiro, fazia com que a utilização desse meio de troca fosse necessária para suprir essa carência. Neste sentido, as taxas recolhidas pelos administradores do contrato eram remetidas por meio das letras dos direitos reais, possuidoras de um alto valor se comparadas às próprias letras de risco ou livranças⁶¹. Por ser uma promessa de pagamento de uma dívida com o erário régio, essas letras tinham a prioridade no transporte, boa reputação e garantia para aqueles que as tivessem em mãos. As livranças, por sua vez, circulavam em grandes quantidades em Angola e constituíam uma forma de certificar o débito entre as partes envolvidas, no entanto, tais notas não especificavam a data futura do pagamento, nem as condições em que deveria ser feito, servindo como mais um mecanismo para suprir a ausência monetária⁶².

Neste sentido, a oferta de crédito constituía um dos meios utilizados pelos mercadores para a realização de suas transações. Os bens manufaturados concedidos aos intermediários do tráfico serviam como contraparte da perpetuação da oferta de escravos, como pode ser observado no preponderante porto escravista de Luanda. A utilização de uma diversidade de mercadorias importadas para a aquisição de escravos no *hinterland* angolano “foi responsável por ambos: a multiplicidade de rotas comerciais ligando a cada mercado no interior com a costa e a impossibilidade em restringir o comércio em qualquer centro para comerciantes de um único porto”⁶³. Nesses trajetos entre a costa e o *hinterland*, os comissários do tráfico,

⁶⁰ Jorge Miguel Viana Pedreira. “Tratos e contratos: atividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da Praça de Lisboa (1755-1822)”, *Análise social*, Lisboa, vol. xxxi (136-137), 1996 (2º. 3º), p. 361.

⁶¹ Joseph C. Miller. *Way of Death: Merchant capitalism and the Angolan slave trade 1730-1830*. The University of Wisconsin Press, 1988, p. 558.

⁶² Idem, pp. 561-562.

⁶³ Idem, p. 181.

conhecidos como *pombeiros*⁶⁴, atuaram tomando bens por empréstimo e negociando-os por escravos nas feiras do interior.

Podemos afirmar, em síntese, que perante o reduzido número de Europeus, reforçado pelo fato de estes brancos estarem proibidos de se instalar no interior, foi necessário recorrer aos agentes africanos, sendo muitos destes recrutados entre os mestiços, que começaram a multiplicar-se a partir do momento em que os Portugueses puderam instalar-se na capital do reino do Kongo. Mestiços físicos reforçados pelos mestiços culturais⁶⁵.

Neste sentido, esses indivíduos se inseriam na comunidade de luso-africanos em Angola, se vestindo com trajes à portuguesa, e adotando um catolicismo misturado com crenças locais. No entanto, o termo deve ser considerado mais abrangente, incluindo os degredados vindos de Portugal e brasílicos; assim, podemos considerar como um grupo especializado no transporte, carregamento e comércio de escravos. Em diversos casos constituíam fortunas consideráveis, como o caso de uma mercadora de Benguela, Joana Gomes Moutinho, na segunda metade do século XVIII. Além de residir num sobrado, possuir 40 escravos, dos quais alguns trabalhavam como tanoeiros e pedreiros, e 6 agregados, detinha um *arimo*⁶⁶, e atuou no comércio de escravos com o Brasil⁶⁷. Seu pai, Francisco Gomes Moutinho, era proveniente de Aveiro, Portugal, e casou-se com Francisca, provavelmente uma pessoa abastada e oriunda de uma família de mercadores, com intuito, também, de fortalecer laços comerciais na região⁶⁸. Um indicador da riqueza resultante desta união foi o fato de, Francisca, ter sido integrante da Irmandade de Santo Antônio de Cartagerona, assim como enterrada na Igreja do Pópulo, com um avultado custo com suas exéquias⁶⁹. Neste caso, bem como se verá adiante no de Pernambuco, os laços sanguíneos e a família, num sentido *lato*, eram considerados mecanismos de perpetuação daquela comunidade mercantil e de seu trato⁷⁰.

⁶⁴ “Líder de uma caravana. Pequeno comerciante no interior” Ver Miller, *Way of Death*, p. 712.

⁶⁵ João Medina; Isabel de Castro Henriques. *A rota dos escravos: Angola e a rede do comércio negreiro*. Cegia, 1996, p. 152.

⁶⁶ “Arimos é uma adaptação ao português do termo kurima, em quimbundu, que significa cultivar ou plantar. O termo foi adotado pela administração portuguesa já no século XVII.” Ver Mariana P. Candido. “Os agentes não europeus na comunidade mercantil de Benguela, c. 1760-1820”, *Saeculum- Revista de História*. João Pessoa: jul./dez, 2013, p. 108.

⁶⁷ Idem

⁶⁸ Idem, p. 106-107.

⁶⁹ Idem.

⁷⁰ Miller, *Way of Death*, pp. 246-247.

No estudo sobre a elite municipal recifense, na já mencionada obra de Souza, é possível ver a importância desse aspecto e nas vantagens que se poderiam tirar nessas situações. A grande maioria dos comerciantes optava por se casar com a filha de algum conterrâneo, isto é, um português, pois “ao se casar com uma filha de um comerciante se estabeleciam relações que podiam ser bastante úteis em questões de crédito e de acesso aos mecanismos de poder.”⁷¹. Além disso, poderia ser estratégico do ponto de vista do patrimônio, havendo a possibilidade de garantia para a linhagem, diferentemente do caso em que a situação fosse o casamento de uma filha de senhor de engenho com um mercador, em que não resultava, necessariamente, na transferência das propriedades para outra linhagem⁷².

A perpetuação da sua *razão de ser* não findava, exclusivamente, nas relações familiares e matrimoniais. Ao analisar as fortunas da elite mercantil lisboeta de meados do século XVIII, Jorge Pedreira notou um padrão em que constituam os seus ativos: os agentes que estavam no topo da hierarquia eram os que, usualmente, tinham boa parte do seu patrimônio em dívidas ativas, reforçando a ideia da utilização do crédito fiduciário em seus negócios⁷³.

Mesmo aqueles que atuavam como intermediários ou mercadores itinerantes, ou até no setor produtivo, se inseriam em uma rede de endividamento ligadas à oferta de crédito, como era o caso dos lavradores do Brasil. Os comissários volantes, agentes representantes de casas comerciais, ao fiar bens aos fumeiros, exigiam o pagamento com a safra futura. “Aqui se verifica, em pequena escala, o mesmo processo de endividamento, favorecido pela baixa liquidez da economia colonial [...]”⁷⁴. No tráfico de escravizados, a amplitude que a circulação de notas promissórias tomou, notadamente com as letras, propiciou um endividamento dos indivíduos envolvidos neste trato, especialmente aqueles que assumiam os riscos do transporte e manutenção dos escravos. Observando o financiamento do tráfico por capital carioca, em finais do século XVIII e primeira metade do século subsequente, Manolo Florentino analisou uma rede de dependência/endividamento entre os agentes envolvidos nas duas margens do Atlântico.

Na prática havia outro efeito desse mecanismo de adiantamento e endividamento. De início, se se recorda que o padrão de dependência observado nas relações entre o comerciante africano urbano e o traficante carioca esteve presentes nas relações

⁷¹ Souza, *Tratos e Mofatras*, p. 126.

⁷² Evaldo Cabral de Mello apud George F. Souza, *Tratos e Mofatras*, p.126.

⁷³ Jorge Miguel Viana Pedreira. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Dissertação de doutoramento em sociologia, Universidade Nova de Lisboa, 1995, p. 305.

⁷⁴ Lopes, *A fênix*, p. 157.

daquele com o sertanejo, conclui-se pela existência de uma verdadeira cadeia de endividamentos⁷⁵.

Por outro lado, a presença dos capitais metropolitanos na costa angolana obrava como um obstáculo à contraparte americana. As desvantagens desta última em relação aos seus homólogos europeus residiam na alta demanda por manufaturas na costa africana, no entanto, mesmo antes das independências políticas nas Américas, esses indivíduos conseguiram suprir parcialmente essa carência por meio tanto das reexportações dos manufaturados como pela aquisição dos mesmos em África.

A habilidade em converter a produção de *commodities* do Novo Mundo em demanda na costa africana foi central para todos esses comércios. Não é de se surpreender que o subproduto da cana destilada apareceu em todos os quatro: rum no caso de Barbados e América do Norte, cachaça (também conhecida como gerebita) no caso do Brasil, e aguardente no caso de Cuba⁷⁶.

O *know-how* dos mercadores residentes nas Américas é que poderia fazer a diferença no bom empreendimento da viagem negreira. Os gêneros oriundos das colônias eram indispensáveis para os mesmos na competição pelo tráfico, no qual as manufaturas, como se verá adiante, tinham um peso vital. Para além desses bens, os mercadores envolvidos no comércio de escravizados se deparavam com uma série de riscos que eram, em certa medida, mensuráveis. Jeremy Baskes, ao analisar o risco e as incertezas no império espanhol, no último quartel do século XVIII, procurou fazer a distinção entre os dois termos, por meio do olhar do economista Frank Knight: o risco é tido como algo mensurável, podendo o agente econômico passar esse risco para outrem; a incerteza, por sua vez, não pode ser mensurada⁷⁷. “The Atlantic world mercantile community, for exemple, had some sense of the frequency of shipwrecks. While any individual accident was unpredictable, the law of large numbers allowed the computation of the probability of a ship sinking.”⁷⁸ Esta lei diz que, à medida que se aumenta a amostragem, no caso, o número de navios assegurados, a diferença entre o resultado real e o esperado, se aproxima a zero⁷⁹. Portanto, sendo os riscos mensuráveis, o decreto promulgando a liberação do comércio para a América espanhola, em 1778, por exemplo, gerou uma desconfiança e a saída de uma parcela dos mercadores do Consulado de

⁷⁵ Florentino, *Em costas negras*, p. 136.

⁷⁶ Sean M. Kelley. “New world slave traders and the problem of trade goods: Brazil, Barbados, Cuba and North America in comparative perspective”. *English Historical Review*, Vol. CXXXIV, n. 567, Abril, 2019, p. 306.

⁷⁷ Jeremy Baskes. *Staying Afloat: risk and uncertainty in Spanish Atlantic World Trade, 1760-1820*. Stanford: Stanford University Press, 2013, p. 2.

⁷⁸ Idem.

⁷⁹ Idem, p. 283.

Cádiz , dado o aumento generalizado de bens no mercado colonial, causando uma queda em seus preços⁸⁰. Mesmo com certa previsibilidade, a má preparação da viagem em terra, a falta de contato com os procuradores nas outras partes do Atlântico (bem como os capitães de navio), a mortalidade dos escravos, as flutuações de mercado e a já mencionada dependência do crédito, poderiam suscitar um revés para os investidores do tráfico.

O tempo gasto na costa era outro fator de risco no tráfico e era comum a permanência de três meses ou mais num único porto, ao contrário de outros empreendimentos no atlântico, nos quais o período para realizar as negociações consistia em algumas semanas.

Aqueles envolvidos no comércio de escravos, portanto, tinham que lidar com condições de mercado relativamente mais flutuantes em termos de competição e em prever aquelas condições durante uma viagem mais longa do que em outros comércios⁸¹.

Não só dependia a viagem da organização dos seus empreendedores, mas também de outros agentes do tráfico como os capitães de navio. As situações poderiam mudar repentinamente, o que exigia uma habilidade dos mesmos em tomar decisões. O preço poderia alterar-se devido à concorrência e, também, devido à oferta africana; tanto a primeira como a segunda era difícil de gerenciar por parte dos negociantes envolvidos⁸². Por outro lado, essas dificuldades, que eram costumeiras no tráfico, eram minimizadas com fomento de crédito, o amparo do Estado na delegação de suas prerrogativas, como no caso dos contratos, e as redes mercantis, que colocavam esses agentes no ápice da hierarquia comercial.

Diante desta extensa e diversificada literatura é que delimitamos nossa área de estudo sobre o comércio escravagista nas relações entre a metrópole portuguesa, a África e o Brasil, no século XVIII, procurando entender as dinâmicas, práticas de resgate e funcionamento deste negócio que envolveu milhões de seres humanos enclausurados. A travessia atlântica consistia em diversas etapas: a armação do navio, o repartimento dos custos entre os interessados, os víveres, os bens indispensáveis para a permuta por escravos, assim como os direitos e taxas em cada porto.

Além do bom preparo para a viagem e de contar com intermediários na costa africana, o empreendimento dependia de uma série de variáveis, como não sofrer com as intempéries durante a navegação, o alastramento de moléstias entre a tripulação e/ou escravaria e ainda

⁸⁰ Idem, p. 70.

⁸¹ Sheryllyne Haggerty, “Risk and risk management in the Liverpool slave trade”, *Business History*, vol. 51, n.6, 2009, p. 821.

⁸² Idem.

contar com um bom sortimento de mercadorias. Portanto, busco entender os custos que incorriam neste negócio, analisando cada uma das etapas supracitadas. Dentro do nosso recorte, incluímos duas rotas, realizadas por embarcações distintas, que foram amplamente importantes dentro da carreira escravista portuguesa: a da Bahia-Costa da Mina e Lisboa-Angola, ambas confluíram para o porto do Rio de Janeiro entre os anos de 1756-1769.

2.3 BENS E VÍVERES NA ROTA DOS ESCRAVOS

Os bens necessários para o resgate de escravizados nessas localidades é o outro elemento chave para o presente estudo. As dinâmicas de comércio, dentro de uma perspectiva global, nos fazem refletir sobre o papel que essas mercadorias e, por conseguinte, os seus consumidores, tinham dentro da formação de uma economia conectada. Não é de se estranhar, por exemplo, a amplitude das reexportações de manufaturados têxteis indianos pela Europa e a importação dos mesmos nas Américas e África entre os séculos XVII-XIX. Uma vasta historiografia já menciona a importância desses tecidos dentro do comércio de seres humanos escravizados e, também, o valor que tinham nessas sociedades, pois vestir-se é uma forma de se colocar perante aos seus iguais e desiguais.

A história das roupas é menos anedótica do que parece. Levantam todos os problemas, os das matérias-primas, dos processos de fabrico, dos custos de produção, da fixidez cultural, das modas, das hierarquias sociais. Variado, o traje por toda a parte se obstina em denunciar posições sociais. As leis suntuárias correspondem, portanto a sensatez dos governantes, mas mais ainda às inquietações das classes altas da sociedade quando se veem imitadas pelos novos-ricos⁸³.

No entanto, além de nos dizer o lugar dos indivíduos no corpo social, os têxteis assumiram uma função monetária. As chamadas “peças” assumiram um papel central na África Ocidental e Centro-Ocidental como parâmetro para as permutas que ocorriam *in loco*⁸⁴. A baixa liquidez nos territórios ultramarinos, bem como a demanda generalizada por manufaturas, colocam estes bens como um meio de troca em diversas partes da África. O crédito necessário para o resgate de escravos no interior, assim, era constituído também por tecidos asiáticos que se popularizaram durante os séculos, ou mesmo tecidos locais como a macuta e o libongo. Estes últimos eram oriundos da Costa do Loango e produzido através da

⁸³ Braudel, *As estruturas do cotidiano*, p. 281.

⁸⁴ Miller, 1988; Beatrix Heintze, O comércio de “peças” em Angola. Sobre a escravatura nos primeiros cem anos da ocupação portuguesa. In. HEINTZE, B. ?

fibra de palmeira, sendo utilizados, durante boa parte do século XVII, como pagamento as tropas no interior angolano⁸⁵.

Os números das importações em Luanda, embora dispersos e incompletos, nos trazem dados interessantes a respeito das demandas locais e da sistemática do comércio ultramarino. De acordo com Miller: no topo das importações, entre 1785-1823, estão os tecidos dos mais variados tipos e as bebidas alcoólicas, chegando, no caso das primeiras, até 60% do total das importações e, no caso das segundas, a 20%⁸⁶. A maioria das bebidas alcoólicas era proveniente do Brasil, como é o caso da jeribita⁸⁷.

Por outro lado, os números de Maximiliano M. Menz nos trazem dados para o período entre 1796-1807, em que as importações de manufaturados têxteis chegaram a 86% do total; destes, 56 % eram de origem asiática⁸⁸. Neste processo de difusão dos tecidos orientais no Atlântico, é notável o peso que o comércio global vai assumir, bem como o papel dos agentes mercantis inseridos no mesmo. Durante o período do Contrato de arrecadação sobre os escravos saídos de Angola, arrematado por Estevão José de Almeida e Sócios, entre 1763-1770, o número de têxteis nas transações de venda chegaram a 53%, sendo os de origem europeia 31% e, os oriundos da Índia, 22%⁸⁹. Na rota entre o Índico e o Atlântico, configura-se uma relação de simbiose na qual irá, paulatinamente, remodelar os costumes, pensamentos e o jogo de forças entre essas duas partes do globo. A popularização de determinados tecidos no Ocidente pode ser um desses efeitos nessa conexão, como é o caso dos manufaturados têxteis de algodão.

O período entre 1600 a 1800 foi caracterizado por três aspectos inter-relacionados no contexto do comércio euroasiático. Em primeiro, a competição aumentou. [...]. Em segundo lugar, um novo grupo de companhias de comércio “rotinizaram” e reduziram os custos das transações para o comércio dentro da Ásia e entre a Ásia e a Europa, através da acumulação de informações relacionadas às complexas conexões entre produção e aquisição na Índia, assim como o mercado consumidor na Europa. Em terceiro lugar, no decorrer do século XVII os tecidos de algodão se tornaram o

⁸⁵ Phyllis M. Martin, *O comércio externo da Costa do Loango 1576-1870: O impacto das mudanças comerciais no Reino Vili de Loango*. Tradução por: João B. Borges de Sá. Luanda: Arquivo Nacional de Angola, 2010; Gustavo Acioli Lopes, Maximiliano M. Menz, “Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis em Angola (século XVIII)”, *Revista Brasileira de História*, vol. 39, n. 80, Janeiro-Abril, 2019, p. 116.

⁸⁶ Joseph C. Miller. “Imports at Luanda, Angola, 1785-1823.” In: **Figuring African trade: proceedings of the Symposium on the Quantification and Structure of the Import and Export and Long Distance Trade in Africa**. Berlim: 1986.

⁸⁷ José C. Curto. *Álcool e escravos: o comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental*. Lisboa: Vulgata, 2002, p.83-199.

⁸⁸ Menz. “As ‘Geometrias’ do tráfico”, 2012.

⁸⁹ Gustavo A. Lopes, Maximiliano M. Menz. “Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis em Angola (século XVIII)”. *Revista Brasileira de História*, vol. 39, n. 80, Janeiro-Abril, 2019, p. 119-120.

produto comercializado mais importante para as companhias de comércio entre Ásia e Europa⁹⁰.

O comércio a longa distância se torna costumeiro e a demanda por esses artigos orientais cresce exponencialmente. Richard Miles, que fora capitão de três fortes ingleses – Tantomkweri, Anomabu e Cape Coast – na década de 1770, teve, em suas transações por escravizados, os tecidos como o item de maior valor⁹¹. Cerca de 51% do montante de mercadorias eram compostos por têxteis, e foram utilizados na aquisição de escravos na Costa do Ouro, sendo, em ordem de importância: o algodão (59,9%), a lã (20,3%), o linho (8,9%) e a seda (7,3%)⁹². Dentre o primeiro tipo, os chamados “mixed romauls”⁹³, que eram pequenas peças de algodão indiano, neste caso era o artigo mais popular dentre todos, chegando a 95% de todas as transações⁹⁴. No caso do segundo, os *ells*, como são chamados em inglês, têxteis coloridos de origem europeia, eram os mais presentes. Os linhos mais comuns eram as silésias e o linho irlandês; já as sedas eram originárias em grande parte da Índia oriental, tendo os *atlas* e tafetás como alguns dos mais presentes⁹⁵.

Por outro lado, a produção dessas manufaturas contava com um avultado número de tecelões qualificados, bem como a presença de um forte grupo mercantil, como no caso indiano. As quatro maiores regiões produtoras de tecidos – Bengala, Punjab, Costa do Coromandel e Gujate - tinham alguns aspectos em comum: “[...] como um ativo comércio com diferentes mercados, tanto dentro como fora do subcontinente, uma grande disponibilidade de trabalhadores habilidosos, fácil acesso ao algodão *in natura*, e a presença de uma forte classe mercantil.”⁹⁶. Um exemplo da relação entre os agentes comerciais europeus e os intermediários indianos pode ser percebido com a atuação da Companhia das Índias Orientais inglesa. Diferentemente do chamado “*putting out system*”, no qual os mercadores adiantavam suas mercadorias e matérias primas aos tecelões, no “advanced

⁹⁰ Giorgio Riello. “The Indian Apprenticeship: the trade of indian textiles and the making of European cottons”. In: Giorgio Riello; Tirthankar Roy. *How India clothed the world: the world of South Asian textiles, 1500-1850*. Leiden: Brill, 2009, p. 319.

⁹¹ George Metcalf. “A microcosm of why Africans sold slaves: Akan consumption patterns in the 1770s”. *The Journal of African History*, Cambridge, 1987, Vol. 28, p. 377-394.

⁹² *Ibidem*, p.386.

⁹³ Os portugueses chamavam estas peças de romales ou sotorromales, um lenço feito de algodão e, portanto, proveniente da Índia. Ver: Kobayashi, p. 53, 170.

⁹⁴ *Idem*.

⁹⁵ *Idem*. Os tecidos conhecidos como *atlas* eram cetins de sedas listradas, enquanto que os tafetás constituíam-se em sedas que poderiam ser vermelhas, pretas ou listradas sendo misturadas, em algumas situações com o algodão. Para ver mais sobre os tipos de têxteis e bens utilizados nas transações em África, Stanley B. Alpern. “What Africans got for their slaves: a master list of European trade goods”. *History in Africa*, Cambridge, 1995, Vol. 22, pp. 543.

⁹⁶ Kazuo Kobayashi. *Indian cotton textiles in West Africa: African agency, consumer, demand and the making of global economy, 1750-1850*. Cambridge: Palgrave Macmillan, 2019, p. 129.

system”, estes últimos recebiam dinheiro dos primeiros e tinham a possibilidade de escolher de que forma o mesmo seria gasto, tornando-se a forma de organização produtiva de tecidos no subcontinente indiano do século XVIII⁹⁷. Além disso, a Companhia dificilmente tinha contato direto com tecelões nos vilarejos, devido, provavelmente, à barreira linguística⁹⁸. “Portanto, a solução para o ‘advanced system’ eram os intermediários indianos que conectavam os tecelões interioranos com o mercado de exportação na costa”⁹⁹.

Além dos já mencionados têxteis, havia outro bem que possuía uma função monetária dentro das sociedades africanas: *cauris* ou *zimbos*. “De fato, as exportações de *cauris* asiáticos tiveram um papel importante nas trocas entre os europeus com o Continente Negro e perduraram até o século XIX.”¹⁰⁰. Algo que não era exclusivo do comércio entre os dois lados do globo, já que foi notável a exportação de conchas das praias brasileiras via Salvador e Rio de Janeiro. A sua importação era tão grande por parte dos reinos de Ajudá e Ardra, na Costa da Mina, que, ainda na primeira metade do século XVIII, atuou como um desestabilizador da economia local, causando um efeito inflacionário, que foi seguida pela ascensão do Daomé¹⁰¹.

Esta ausência de controle sobre o fornecimento de dinheiro era composta pelo fato que as conchas eram, efetivamente, uma moeda não conversível; embora os comerciantes europeus ocasionalmente vendessem bens (ou mesmo escravos) para os africanos por conchas, as quais eles requisitavam para as suas despesas locais, eles não iriam carregá-las junto com eles, portanto, uma vez importadas, as conchas permaneciam na África Ocidental¹⁰².

Assim, os agentes mercantis europeus utilizavam esses *cauris*, apenas, nas transações locais¹⁰³. A demanda por ouro esteve atrelada a depreciação dos *cauris* devido, em parte, à monopolização do ouro pelo rei Agaja do Daomé, o que era refletido, especialmente na razão conchas/ouro: houve uma variação de 16.000 para 32.000 conchas por uma onça de ouro, entre 1727 e 1765¹⁰⁴.

⁹⁷ Idem, p. 135.

⁹⁸ Idem.

⁹⁹ Idem.

¹⁰⁰ Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 256.

¹⁰¹ Toby Green. *A fistful of shells: West Africa from the rise of the slave trade to the age of revolution*. Chicago: The University of Chicago Press, 2019, p. 269-333.

¹⁰² Robin Law. “Cowries, gold, and dollars: exchange rate instability and domestic price inflation in Dahomey in the eighteenth and nineteenth centuries”. In: *Money matters: instability, values and social payments in the Modern History of West African communities*, editado por Jane I. Guyer. Portsmouth: Heinemann, 1995, p. 54.

¹⁰³ Idem.

¹⁰⁴ Idem, p. 58

A relevância dessas mercadorias variava conforme o tempo e o espaço. David Richardson, neste aspecto, nos traz uma análise interessante sobre o impacto que as mesmas tinham dentro das sociedades africanas¹⁰⁵. Esse capítulo é muito elucidativo no que diz respeito às rupturas e continuidades da demanda africana em relação aos bens exigidos no comércio escravista, mais especificamente em relação à carreira inglesa do tráfico. É possível notar um aumento considerável das exportações inglesas para a África durante o século XVIII, devido ao acirramento da competição entre as nações europeias no comércio negreiro, especialmente com engajamento tardio de ingleses e franceses, e o aumento da demanda americana por escravos com as descobertas auríferas no Brasil¹⁰⁶. Neste sentido, as exportações britânicas decuplicaram entre o alvorecer e o fim daquele século¹⁰⁷. O que também nos chama atenção é o avultado número de bens estrangeiros, em valor, na composição das cargas, já que raramente deixavam de constituir um terço das exportações, chegando a próximo ou até mesmo a metade da carregaçã, antes de 1750 e na década de 90 da mesma centúria. Uma das possíveis explicações para estes elevados números de bens reexportados são os preços competitivos de manufaturados indianos, ofertados por parte de intermediários neerlandeses, os quais tinham entre os principais compradores os britânicos, e a dificuldade que a produção manufatureira inglesa tinha em reproduzir tais têxteis.

As preferências de consumo na África Ocidental variavam conforme a localidade e o período. Neste sentido, as carregações dos navios de Liverpool e Bristol, entre 1758-1806, nos mostram alguns dados interessantes. Enquanto que os tecidos indianos compunham, na grande maioria das vezes, pelo menos a metade da carga para Angola e adjacências, estes números eram pífios para as carregações com destino a Camarões¹⁰⁸.

Armas e pólvora formaram apenas uma pequena parte das cargas transportadas para Ajudá, Benin e Camarões, mas compreendiam cerca de 20% das cargas destinadas à Gâmbia e Bonny e entre um quarto e um terço daquelas que rumaram a Nova Calabar e Costa do Barlavento¹⁰⁹.

As perpetuanas inglesas, por sua vez, eram exportadas em grandes quantidades para a Costa do Ouro até 1730. Desde então, os números decaíram até o seu desaparecimento das carregações saídas de Bristol. Isto não significa, entretanto, que a demanda africana oscilasse

¹⁰⁵ David Richardson. "West African Consumption Patterns and Their Influence on the Eighteen-Century English Slave Trade." In: GEMERY; HOGERDON. *The Uncommon Market: essays in The Economic History of Atlantic Slave Trade*. Nova York: Academic Press, 1979, p.303-330.

¹⁰⁶ Lopes, A *fênix*, p.175.

¹⁰⁷ Richardson, "West African Consumption", p. 305-316.

continuamente, já que existiam algumas constantes, como os têxteis indianos que eram maciçamente exigidos na Costa de Loango ou sarjas inglesas e as “*green long ells*”, na Costa do Ouro¹¹⁰.

Por sua vez, a atuação dos agentes mercantis coloniais na costa africana também teve uma parcela significativa no tráfico de escravos ao ofertar subprodutos tropicais como o tabaco, aguardente, mandioca e, ainda que pelos descaminhos, o ouro das minas gerais. Vamos nos deter, de início, no papel do fumo nas redes de comércio entre Brasil-África.

A plantação de tabaco nas capitanias hereditárias esteve, inicialmente, associada às culturas de subsistência no século XVII. Diferentemente das terras férteis utilizadas pelos engenhos açucareiros, ao longo da faixa litorânea e próxima aos rios e matas, a fumicultura era comum em terrenos mais arenosos nos quais a devastação da mata, tanto para o processo de fabricação do açúcar como para a construção naval, deram espaço para tal lavoura¹¹¹.

A inadequabilidade do solo ou seu esgotamento, ao lado da escassez de madeira em certas regiões, devida à extração imoderada e à exploração de recursos vegetais sem planejamento, abriam espaço para outras culturas que não a sacarífera. Nestas margens ou interstícios da *plantation*, os roceiros, sitiantes e, mesmo, pequenos proprietários de escravos estabeleceram-se como produtores de tabaco, ao qual associavam a lavoura de subsistência¹¹².

Desta forma, o tabaco surge com um papel secundário dentro das *plantation* coloniais da América portuguesa. No entanto, a partir do século XVIII, observamos uma mudança no que diz respeito à dimensão desse gênero no comércio transatlântico. A demanda por africanos escravizados foi, sem dúvidas, um dos motivos para tal aumento na produção do tabaco e, também, na regulamentação de seu comércio. Segundo Nardi, a sua administração se dava por meio de três instâncias: administrativa, alfandegária e comercial. A primeira é representada pela Junta de Administração do tabaco, órgão superior, cuja sede ficava em Lisboa. A alfândega específica para arrecadação do tabaco, no caso da segunda, que também ficava na metrópole e, por fim, o Contrato Geral. Todas essas instituições tinham seus pares no Brasil, Índia e Macau.

A Superintendência do Tabaco, Casa da Arrecadação e o Contrato do Rio de Janeiro representavam um esforço metropolitano em regulamentar o comércio desse produto. O armazenamento, despacho e vistoria do tabaco ficavam a cargo da superintendência algo que,

¹¹⁰ Idem, p. 319-320.

¹¹¹ Lopes, *A fênix*, p.93-95. Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1996, p.51.

¹¹² Lopes, *A fênix*, p. 97-98.

em diversos aspectos, não impedia os descaminhos e sua adulteração. Em troca de correspondências com o ouvidor geral da capitania de Pernambuco, o vice-rei do Brasil, Vasco Fernandes César de Menezes, faz acusações a respeito do desleixe da fiscalização do tabaco exportado por aquela capitania.

Por repetidas vezes tenho sido informado que os tabacos que se fabricam nas capitanias anexas de Pernambuco, sendo de boa qualidade se embarcam na Costa da Mina, sem neles se fazer os exames necessários como Sua Majestade, que Deus guarde ordena; porque só devem ir para ela os que forem de terceira e ínfima qualidade e que tendo o mesmo senhor encarregado Vossa Mercê a arrecadação e exames ao dito tabaco, não assiste Vossa Mercê a cousa alguma destas, mandando fazer tudo pelo Escrivão Antônio da Silva Chaves, o qual pelo que me consta se não há nesta diligência como devia, olhando mais para a conveniência que lhe fazem do que para sua obrigação [...] ¹¹³.

As remessas de tabaco para a Costa da Mina constituíam uma importante mercancia para a permuta por escravos naquela localidade. Entre 1698-1746, estima-se que entre 60% e 90% do embarcado no Recife teve como destino a Costa da Mina ¹¹⁴. Dentre as capitanias, em especial, Bahia e Pernambuco, esse produto foi essencial nas rotas comerciais entre ambas e aquela localidade da África. Com o direcionamento das praças reinóis portuguesas e do Rio de Janeiro para Angola, devido à concorrência em outras partes da África Ocidental, atraiu para a Costa da Mina embarcações das capitanias de Bahia e Pernambuco que poderiam ofertar subprodutos coloniais de um valor significativo dentro do tráfico ¹¹⁵. O tabaco de terceira qualidade se destacou no sortimento necessário para a aquisição de mão-de-obra africana. Juntamente com o fumo, o ouro em pó, carregado ilegalmente para a África, constituiu uma das principais mercadorias para o resgate de escravos na Costa da Mina, na primeira metade do século XVIII, sendo utilizado como objeto de troca com os demais comerciantes europeus e africanos.

No entanto, o peso que esses gêneros tropicais tiveram pode ser relativizado, se compararmos com os principais itens exigidos no resgate de escravizados ¹¹⁶. Dificilmente um único produto poderia finalizar a compra na costa africana de uma carga completa de escravos: as desvantagens dos mercadores americanos em relação aos seus homólogos

¹¹³ PARA o ouvidor geral da capitania de Pernambuco. Bahia, 19 de setembro de 1721. Documentos Históricos: Pernambuco e outras capitanias do norte, cartas e ordens (1717- 1727). Biblioteca Nacional, vol. LXXXV, 1949, p. 68-69.

¹¹⁴ Lopes, *A fênix*, p.146-148.

¹¹⁵ Gustavo Acioli Lopes; Maximiliano M. Menz. “Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (Século XVIII)”. *Revista Afro-Ásia*, São Paulo, n.37, 2008, p.43-73; *Ibid.*, p.220.

¹¹⁶ KELLEY, 2019; LOPES, 2018;

metropolitanos residiam na alta demanda por manufaturas nesta última, no entanto, a relativa privação de tais mercadorias não obstruiu a participação dos agentes coloniais no comércio transatlântico de escravizados. No império português, o funcionamento do tráfico se assentava numa rede de confiabilidade, especialmente em Angola, que permitia um financiamento através de mecanismos de créditos como as letras e vendas de produtos por consignação.

Muitos carregadores brasileiros não eram, portanto, traficantes de escravos no mesmo sentido que a sua contraparte Norte Atlântica, mas, ao invés disso, eram proprietários de navios buscando vender o espaço para a carga. Eles enviam sua cachaça, tabaco e têxteis – muitas vezes em consignação- para os mercadores residentes em Angola. Mercadores angolanos acumularam a cachaça e o tabaco brasileiro, juntamente com têxteis que chegavam via Brasil, Ásia e Portugal e outros nódulos do sistema atlântico português e índico¹¹⁷.

As bebidas alcoólicas, como o rum e a cachaça, bem como o já supracitado tabaco, eram gêneros relevantes dentro das carregações dos navios com destino às mais diversas partes da África. “No entanto, da mesma forma que a cachaça em Luanda, o tabaco não apresentava termos de troca que permitissem aos seus fornecedores saldar integralmente o valor dos cativos que pretendiam adquirir.”¹¹⁸

A composição da carga da galera *Aleluia Ressureição e Almas*, saída do Recife com destino à Costa da Mina, pode nos dar uma ideia do peso do tabaco e de outros bens na aquisição dos escravizados naquela região. Tendo como senhorio José de Freitas Sacoto, negociante de grosso trato e arrematante de contratos, a embarcação atracou em quatro portos distintos: Anamabu, Acara, Popo e Ajudá, além da Ilha de São Tomé, no torna viagem, para o pagamento dos direitos¹¹⁹. A galera saiu de Pernambuco com rolos de tabaco (equivalente, em valor, a 45% da carga), sedas e aguardentes, no entanto, as negociações no diferentes ancoradouros exigiram outras mercancias para além dos gêneros coloniais. Embora alguns escravos tivessem sidos comprados apenas com tabaco e aguardente, no caso dos três primeiros portos, o último exigiu uma diversidade maior na composição da carga.

Têxteis de algodão, ânforas e frascos de genebras, lenços e cachimbos foram sendo adquiridos a mercadores locais e, também, a uma embarcação holandesa e inglesa que estavam fazendo negócio na Costa¹²⁰. “Uma primeira conclusão aponta, então, que a importância relativa dos gêneros tropicais no tráfico luso-brasileiro na Costa da Mina poderia

¹¹⁷ Kelley, “New world slave traders”, p. 310.

¹¹⁸ Lopes, *A fênix*, p. 63.

¹¹⁹ Almeida, “Rotas atlânticas”, p. 1-31.

¹²⁰ Idem.

variar entre 36% e 50%, aproximadamente”¹²¹. Por outro lado, segundo o mesmo autor, o peso dos manufaturados ou do ouro nunca chegaria a menos da metade dos custos na costa africana¹²².

A introdução da já mencionada cachaça de cana-de-açúcar alterou o panorama no que diz respeito às bebidas alcólicas utilizadas para a compra de cativos no interior de Angola. Por ser uma mercadoria com baixo custo de produção, devido à utilização de mão de obra escrava e ser um subproduto da produção do açúcar, além de possuir um baixo frete de transporte (servindo, também, como lastro), por causa da menor distância entre Brasil-Angola, a *gerebita* se tornou um produto essencial para que os comerciantes do Brasil adquirissem escravos africanos¹²³.

Exportada da Bahia, de Pernambuco e do Rio de Janeiro, a cachaça- então chamada de ‘jerebita’- bate de frente com o vinho da Europa vendidos na África Central. Na verdade, as exportações da cachaça ilustram o modo pelo qual o comércio intercolonial sul-atlântico se sobrepõe- desde o final do século XVII- aos interesses de grupos metropolitanos¹²⁴.

De forma semelhante, na Costa do Ouro, os navios negreiros oriundos da Nova Inglaterra e Nova York tinham como principal item na carregaçãõ outra bebida destilada, o rum. "O rum inquestionavelmente financiou a maioria das aquisições norte-americanas, especialmente na Costa do Ouro”¹²⁵. Os EUA tiveram problemas com o rum como sortimento para as viagens escravistas e, portanto, arranjaram outra solução para se sustentarem no tráfico. As negociações com navios de outras origens, bem como aquisição de têxteis africanos em Cabo Verde e o comércio de cabotagem em África foram algumas das formas de remediar a falta de bens manufaturados para a compra de escravizados.

Na Costa da Mina, o tabaco tinha uma função similar dentro das transações do tráfico. Este gênero, como já mencionado, foi vital para os agentes mercantis da Bahia e Pernambuco, mas não o suficiente para fechar o negócio. O ápice da extração aurífera fez crescer exponencialmente a demanda por escravizados para as minas; neste sentido, ambas as capitanias se envolveram não só com o comércio na África Ocidental, mas também com as Minas Gerais, reenviando os cativos para lá. O ouro surgiu como mais um item de relevância para os traficantes daquelas capitanias, os quais o empregavam na compra de tecidos europeus

¹²¹ Lopes, *A fênix*, p. 177.

¹²² Cf. Roquinaldo Ferreira. “A arte de furtar: redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português, (c. 1690–c. 1750)”. In: *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira (2010): 203-241.

¹²³ Alencastro, *O trato dos viventes*, p. 312-322; Curto, *Álcool e escravos*, p.83-199.

¹²⁴ Alencastro, *O trato dos viventes*, p. 307.

¹²⁵ Kelley, “New World slave traders”, p. 324.

e indianos aos ingleses e holandeses, para a posterior compra dos escravos ou para aquisição direta dos mesmos.

Se o tabaco era essencial para o tráfico da Bahia e Pernambuco na Costa da Mina, não era suficiente para concretizá-lo. Havia que se lançar mão de outras fazendas, a maior parte não produzidas na colônia, se se quisesse trazer uma carga completa de escravos da África Ocidental. Na primeira metade do século XVIII, foi o ouro, como já salientado, que garantiu o acesso aos traficantes daquelas duas capitanias aos manufaturados demandados em África¹²⁶.

Na Costa do Ouro, na segunda metade do século XVIII, nas transações do capitão e mercador inglês Richard Miles, o ouro aparece em 64,8% das transações por escravos, no entanto, o seu valor no total dos bens envolvidos constituiu 15,8%¹²⁷. Embora aquela costa tenha sido um ponto de atração para mercadores que almejavam o ouro, desde o início do século XVIII houve uma inversão. A Costa do Ouro, onde conviviam os Fante e os Asante, transitou das exportações do metal amarelo para a de africanos escravizados a partir do início do século XVIII¹²⁸. Com a monetarização do reino de Asante, os agentes mercantis de Akan ficaram obstinados em obter ouro e passaram exigí-lo na compra de escravos. De forma semelhante, o rei do Daomé, um grande interessado no ouro do Brasil, passou a privilegiar mercadores oriundos desta região, o que reitera a importância do ouro não só para as transações com agentes mercantis de outros estados europeus, mas também com a elite local¹²⁹.

A partir desta discussão sobre os itens de valor no comércio transatlântico de escravizados, notamos que há um embate na historiografia a respeito do peso que os gêneros coloniais, em relação aos manufaturados têxteis, tinham em tal mercancia. Enquanto autores como Curto, Alencastro e Verger dão ênfase aos primeiros dentro das etapas necessárias ao resgate de cativos em África, outros historiadores procuram ressaltar o papel fulcral dos manufaturados europeus e orientais no trato negreiro¹³⁰.

A miríade de mercadorias circulantes nas rotas atlânticas, em especial, naquela dos escravos, exemplifica a impessoalidade e o impulso do capital mercantil para fornecer mão-de-obra para as *plantations* e para as colônias. Busco compreender o processo pelo qual se dava esse comércio, o peso de cada produto para o resgate de africanos escravizados, as

¹²⁶ Lopes, *A fênix*, p. 66

¹²⁷ Metcalf, *A microcosm*, p. 380.

¹²⁸ Rebecca Shumway. *The Fante and the transatlantic slave trade*. Nova York: University of Rochester Press, 2011, caps. 1-2.

¹²⁹ Gustavo Acioli Lopes, Leonardo Marques. “O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750)”, *Revista de Pesquisa Histórica – CLIO*, vol. 37, Jul-Dez, 2019, p. 7.

¹³⁰ Cf. Miller, 1988; Cf. Richardson, 1979, p.303-330; Cf. Lopes, 2018; Cf. Kelley, 2019.

soldadas pagas aos agentes ativos no transporte dos mesmos (marinheiros, capitães, mestres, contramestres, pilotos etc.), os víveres necessários para viagem e as taxas nos portos africanos e brasileiros.

A alimentação a bordo dos navios negreiros deveria ser calculada com base na duração da viagem, bem como na quantidade de indivíduos embarcados. Calculou-se que, entre 1827-1830, nos carregamentos do Rio de Janeiro com destino à África, cerca de 94% deles continham carne seca, 92%, farinha de mandioca, 74%, arroz e 68%, toucinho, itens que estavam na composição dos víveres desses navios¹³¹. O abastecimento quase sempre problemático nas paragens atlânticas dificultava o acesso a víveres e, por conseguinte, poderia acarretar na subnutrição de componentes da tripulação e da própria escravaria. Desta forma, a organização prévia da viagem e o guarnecimento das embarcações em terra eram importantes para a empreitada.

A habilidade dos carregadores em alimentar os escravos a bordo poderia salvar muitos que iriam, caso contrário, morrer de fome na cidade. Em termos menos dramáticos dos custos de mantimento dos escravos, alimentar os cativos com comida importada a bordo dos navios poderia se tornar menos custoso do que providenciá-los no dispendioso e insuficiente fornecimento da cidade¹³².

Neste sentido, o cuidado com o fornecimento dos víveres aos escravos poderia ser mais complicado do que se esperava, seja pela sua possível putrefação na viagem e/ou pela dificuldade de abastecimento em terra. Era dado ao escravo, no decorrer do século XVII e adiante, “1,8 litro de mandioca, um quinto de litro de feijão ou milho, farinha feita de *emba* (o coquinho da palmeira de dendê), peixe seco e salgado, carne de boi, baleia e hipopótamo ou elefante”¹³³. Embora dados muito distantes cronologicamente, entre ambos os autores, podemos ver que a mandioca, as carnes secas e o feijão foram uma constante na alimentação dos escravos e homens de mar.

Do Brasil, o que mais chegava a Luanda era farinha de mandioca, cuja produção local estava longe- e assim continuaria até já bem entrado o século XIX- de atender uma demanda em crescimento. A farinha de pau, por sua durabilidade, tornara-se, nos depósitos da costa e nos navios negreiros, o principal alimento dos escravos, e enchia também os bornais dos mercadores e os farnéis dos guerreiros, durante as campanhas militares¹³⁴.

¹³¹ Florentino, *Em costas negras*, p.123.

¹³² Miller, *Way of death*, p. 341.

¹³³ Alencastro, *O trato dos viventes*, p. 252.

¹³⁴ Alberto da Costa e Silva. *A manilha e o libambo: a África e a escravidão, de 1500 a 1700*. 2ªed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011, p. 293.

As provisões de água a bordo eram outro mantimento essencial para a travessia no ultramar. No caso de Luanda, o fornecimento de água potável era escasso, contando com duas cisternas, no Forte São Miguel e no celeiro público da cidade¹³⁵. Em caso de uma crise hídrica, os mercadores deveriam importar água do Rio Bengo, à distância de 20 quilômetros de Luanda, para o abastecimento das embarcações¹³⁶. No entanto, em algumas situações, o mau armazenamento da água por esses negociantes acabava contaminando a mesma. Assim, “os escravos contraíam diarreia e disenteria, duas das principais causas de morte no tráfico”. Neste sentido, o governador de Angola, em 1770, deu ordens para que os cascos e caldeirões, para o transporte de água dos navios negreiros, fossem inspecionados, limpos, além de não serem misturados com os cascos de rum¹³⁷. Não foi apenas na segunda metade do século XVIII que se teve a precaução de como deveria se organizar o comércio de escravizados, bem como dos navios envolvidos em tal mercancia. Em 1684, a legislação portuguesa exigia que fossem dados 2,6 litros de água (canada) e três refeições diárias aos escravos¹³⁸.

A maior parte da produção de gêneros alimentícios, na capital angolana, para o empreendimento escravista era proveniente, até 1759, das fazendas jesuíticas e de particulares, também conhecidas como *arimos*, próximas de Luanda ou eram trazidos diretamente do Brasil¹³⁹. Com a expulsão dos jesuítas de Portugal e dos seus territórios ultramarinos, os mercadores luso-africanos assumiram o papel de fornecedores de alimentos para o comércio de escravos. “O óleo de palma, o vinagre, o sal e outros condimentos seriam fornecidos com as rações diárias de farinha (com toda a probabilidade farinha de trigo importada do Brasil), acompanhados duma pequena quantidade de rum.”¹⁴⁰. Além dos condimentos, e das farinhas, eram dados aos escravizados carnes e peixes secos, como já mencionados, pois demoravam mais a se deteriorar¹⁴¹.

Se voltarmos para a já mencionada viagem da galera Aleluia, Ressureição e Almas, do José de Freitas Sacoto, para a Costa da Mina, percebemos alguns dos supracitados alimentos que constituíam os víveres de um navio negreiro. “Quanto a alimentação, principalmente para os escravos embarcados, ele registrou 2 barris de farinha, de azeite, feijão, batatas que lhe

¹³⁵ Daniel B. Domingues. *The Atlantic Slave Trade from West Central Africa, 1780-1867*. Cambridge University Press, 2017, p.38-72.

¹³⁶ Idem, p.60.

¹³⁷ Klein, *O comércio Atlântico*, p. 94.

¹³⁸ Kátia M. de Queirós Mattoso. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003, p.46.

¹³⁹ Domingues, *The Atlantic Slave Trade*, p.61.

¹⁴⁰ Klein, *O comércio Atlântico*, p. 93

¹⁴¹ Idem.

custaram 43 ancoras de aguardente.”¹⁴². A cachaça aparece, aqui, não como uma moeda de troca para compra dos escravizados, mas sim como item utilizado na aquisição dos mantimentos necessários para a torna viagem.

Mais uma vez na África Ocidental, desta vez, numa feitoria no Rio Benim na primeira metade do século XIX, pode-se perceber a semelhança no que consistia a provisão dos tumbeiros e dos alimentos dados em terra antes da extensiva travessia atlântica¹⁴³. Antônio Candido, um dos funcionários deste empreendimento escravista, ficava responsável pela custódia dos escravos antes do seu embarque para o Brasil. Nas suas correspondências com seus superiores relatam o que dava de alimento aos escravos e das necessidades da feitoria.

Alguns produtos tinham de estar sempre presentes, como era o caso da farinha e milho [...]. Além disso, cada um deveria comer ao menos uma ‘isca de carne’. [...] Eram constantes seus pedidos por mais ‘carne do norte’, carne seca, e por feijão e farinha¹⁴⁴.

A agricultura na ampla região que chamamos de Costa da Mina, mais especificamente em Ajudá, consistia na produção de painço, sorgo e feijões. Apesar da introdução de outras culturas, como o milho e a mandioca americana, e de outros animais domésticos, como o porco, o painço era considerada a comida mais abundante.

O anônimo francês no início do século XVIII também considerou o painço como ‘a principal comida’ de Ajudá, observando que uma falha na colheita do mesmo inevitavelmente causaria fome, desde que os outros principais gêneros (que ele lista como feijões, batatas doces, e milho) eram insuficientes para alimentar a população¹⁴⁵.

Pode ser uma afirmação imprecisa, mas a logística para o suprimento das tripulações e dos escravizados a bordo deveria ser feita com cautela no porto de origem. Para além dos riscos de perda desses víveres, seja pelas intempéries ou mau racionamento dos mesmos, o bom provisionamento deveria ser uma constante para se lograr êxito na carreira escravista. Neste capítulo, não me vou me deter sobre o papel que tais mantimentos tinham dentro dos custos do tráfico negreiro. Meu objetivo é simplesmente mostrar o que compunha uma carga de navio envolvido naquele trato, buscando enfatizar a participação lusitana em Angola.

¹⁴² Almeida, “Rotas atlânticas”, p. 18.

¹⁴³ Marcus J.M de Carvalho. “Trabalho, cotidiano, administração e negociação numa feitoria do tráfico no Rio Benim em 1837”. *Revista Afro-Ásia*, São Paulo, n.53, 2016, p.227-273.

¹⁴⁴ Idem, p. 264.

¹⁴⁵ Robin Law. *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: the impact of the Atlantic slave trade on an African Society*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 39-40.

Trata-se de uma tarefa bastante complexa devido às dinâmicas e aos agentes envolvidos no trato. No próximo capítulo, será dada a devida atenção às rotinas das viagens marítimas negreiras, na primeira metade do século XVIII. Ao tramitar por espaços distintos e pelos costumeiros percalços que tais percursos poderiam proporcionar, a boa organização era elemento essencial para o funcionamento do negócio.

Portanto, a atuação de bons intermediários, consignatários, boa tripulação, a composição da carga e as condições climatológicas favoráveis poderiam ser a linha tênue entre a perda total, parcial ou o relativo êxito da viagem.

3 CAPÍTULO 2 - A TAXAÇÃO DA “MERCADORIA HUMANA” NOS PORTOS DO IMPÉRIO: UMA ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE ANGOLA E COSTA DA MINA

Na perspectiva da Coroa, o comércio de africanos escravizados era uma importante fonte de receitas para a Fazenda Real. Não é à toa que em Angola, durante séculos de tráfico, houve uma preocupação com os desvios no pagamento dos direitos de saída dos seres humanos enclausurados. Os mercadores que negociavam naquela praça, especialmente os menos experientes, introduzindo fazendas para o resgate dos escravizados nos sertões, nem sempre logravam receber a mercadoria humana em Luanda. Direcionando-se para outra parte da costa, os agentes locais e intermediários do tráfico, conhecidos como pombeiros, vendiam as *peças* a navios estrangeiros, notadamente ingleses e franceses, numa prática que ficou conhecida como *reviro*. Em primeira análise, não só o financiador do resgate levaria o ônus nesta situação, embora pudesse recorrer, mas também os cofres da Coroa.

Em outra parte da costa africana, o comércio empreendido por portugueses constituía apenas uma parte da miscelânea de embarcações, fortes e feitorias de outros mercadores europeus atuantes na região. Apesar de uma dinâmica diferente no tráfico, os escravizados que saíam da Costa da Mina deveriam ter seus direitos pagos na Ilha de S. Tomé e Príncipe ou na alfândega do destino final. Esta instituição constituía um dos principais mecanismos de controle e fiscalidade do Império português, bem como palco de inúmeros conflitos entre seus oficiais e os poderes locais. Para aqueles que estavam diretamente inseridos no comércio de almas, o trato com os agentes alfandegários constituía uma etapa que muitas vezes poderia causar algum embargo, atritos e o estabelecimento de relações ilícitas. Mas era uma parte da jornada em que é perceptível o tratamento dado, pelos tais oficiais, a uma mercadoria que era diferente das demais.

O presente capítulo busca tratar de forma comparativa as taxações pagas pelos agentes do tráfico, em Angola e na Costa da Mina. Ambas as localidades possuíam características próprias no que concerne a arrecadação dos direitos de saída dos escravizados. Enquanto na primeira havia uma presença portuguesa mais do que secular, com a atuação de suas instituições fiscais, na ampla região da Costa da Mina a situação era diversa: o assentamento de feitorias de outros estados europeus, bem como os reinos locais decorria numa dinâmica própria na arrecadação destes tributos. Acredita-se que o peso dos direitos cobrados em ambas as regiões, assim como os valores pagos aos oficiais da alfândega, formaram elementos constitutivos e indissociáveis nas dinâmicas do comércio de gente.

3.1 OS AGENTES E A FISCALIDADE NAS ALFÂNDEGAS

No alvorecer do século XVIII, o advento das descobertas auríferas exigiu uma reestruturação no sistema fiscal do Brasil. O impacto desta nova conjuntura na organização e funcionamento do comércio colonial, com o aumento exponencial do fluxo de fazendas nos portos e nas Minas Gerais, trouxe o desafio para as diversas Alfândegas, notadamente a do Rio de Janeiro, Salvador e Recife, bem como alimentou uma demanda por mão-de-obra escravizada africana¹⁴⁶. Neste contexto, houve a reintrodução do imposto da dízima da Alfândega, que, ao contrário do ocorria na centúria anterior, era o pagamento de dez por cento sobre as mercadorias oriundas do Reino, não apenas as que vinham da região do Prata, Cabo Verde ou Canárias¹⁴⁷.

A funcionalidade da instituição dependia não só de uma estrutura adequada para condicionamento das fazendas, como também da atuação de oficiais zelosos e diligentes na análise, fiscalização e arrecadação dos impostos. Embora sua configuração fosse bastante similar, nos territórios ultramarinos, sua forma de operar e as denominações de seus agentes variavam. Ademais, os cargos que ocupavam poderiam ser cumulativos, ou mesmo ocupados por terceiros, como veremos adiante. No topo da hierarquia, estava o juiz e ouvidor da Alfândega, como aparece no primeiro quartel do século XVIII, no Rio de Janeiro, ou então, o juiz da Alfândega de Pernambuco que também acumulava o ofício de Provedor da Fazenda Real, e tinha a função de fiscalizar todo o movimento na Alfândega, julgar as causas que sucedessem na instituição e orientar os demais agentes¹⁴⁸.

Na entrada das embarcações no porto, os guardas dos navios e o guarda-mor tinham a obrigação de fazer a vistoria das mercadorias a bordo. Da mesma forma, o escrivão da descarga deveria entregar ao mestre do navio um bilhete para que pudesse ser entregue aos guardas e listadas as mercadorias¹⁴⁹. Estas eram vigiadas pelo meirinho do mar e, ao

¹⁴⁶ Gustavo Acioli Lopes; Leonardo Marques. “O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750)”. Revista de Pesquisa Histórica – CLIO (Recife, Online), vol. 37, Jul-Dez, 2019, p. 7-8.

¹⁴⁷ Angelo Alves Carrara. “O ouro e os portos do Brasil no século XVIII”. In: Angelo A. Carrara; Paulo Cavalcante (Org.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII; estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016.

¹⁴⁸ Grazielle Cassimiro Cardoso; Paulo Cavalcante. “Estrutura e dinâmica da fiscalização e arrecadação da dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro, 1700-1725.”. In: Idem, p. 25. Sobre a Alfândega de Pernambuco ver: Luanna Maria Ventura dos Santos Oliveira, “A Alfândega de Pernambuco: história, conflitos e tributação no Porto do Recife (1711-1738). Dissertação de mestrado, UFRPE, 2016, p. 41-42.

¹⁴⁹ Grazielle Cardoso; Paulo Cavalcante. “Estrutura e dinâmica”, p. 26.

chegarem à Alfândega, o mestre deveria assinar um bilhete de entrada. Dentro do espaço físico da instituição, passavam por uma série de triagens até que fossem devolvidas a seus donos.

Assim, o porteiro e mais funcionários da Alfândega abriam as caixas na Mesa de Abertura para a avaliação das fazendas. Produzindo um novo bilhete, o porteiro escrevia quais eram as pessoas que despachavam e o faziam por conta própria, ou a favor de terceiros. Neste último caso, ficava registrado o nome da embarcação em que foram transportados, o número de caixas, as marcas e a quantidade e qualidade¹⁵⁰. Junto à mesa de abertura os bens eram selados e mandados à Mesa de Despacho. Ao transitarem dentro da Alfândega essas mercadorias eram todas registradas em livros, a saber: Livro de Descarga, Livro da Abertura, Livro dos Molhados, Livro dos Despachos etc. O escrivão da abertura era o responsável pelo registro de todos os dados dos despachantes e qual seria a forma de pagamento do imposto da dízima, isto é, no momento do despacho ou com fiança¹⁵¹.

Em linhas gerais, a arrecadação da dízima da Alfândega deveria ocorrer dessa maneira. Entretanto, a estrutura da instituição e a carência de oficiais, colocavam-na em situação de constantes descaminhos, durante todo o século XVIII. Era um problema crônico e que afetava, em parte, os rendimentos da Fazenda Real. Inicialmente, o imposto da dízima da cidade do Rio de Janeiro tinha a função de guarnecer as tropas locais e teve como administrador a Câmara Municipal¹⁵². Esta instituição era a principal administradora dos Contratos e da arrecadação de impostos, até 1723, quando os leilões passaram a ocorrer no Conselho Ultramarino, em Lisboa¹⁵³. Como era de se esperar, grande parte dos contratos arrematados ficaram nas mãos de negociantes sediados na metrópole. Dentre eles estava Estevão Martins Torres, arrematante do contrato da dízima de 1738, do Rio de Janeiro, e que configurou entre os cem maiores negociantes da praça de Lisboa, durante o período Pombalino¹⁵⁴. Sua atuação se deu, também, como caixa e sócio de alguns contratos em sociedade com José Rodrigues Lisboa, investidor no comércio marítimo e com uma fortuna avaliada 80 conto de réis, após sua morte, em 1759¹⁵⁵.

¹⁵⁰ Idem, p. 26-27.

¹⁵¹ Idem.

¹⁵² Angelo Carrara, “O ouro e os portos do Brasil”, p. 18.

¹⁵³ Maria Fernanda Baptista Bicalho. “As câmaras ultramarinas e o governo do Império”. In: João Fragoso; Maria Fernanda B. Bicalho; Maria de Fátima Gouvêa (Org.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001; Lopes, *A fênix*, p. 88-89.

¹⁵⁴ Idem; Pedreira, “Os homens de negócio”, p. 165.

¹⁵⁵ Idem, p. 322-341.

Na capitania de Pernambuco, a dízima também contou com contratadores metropolitanos. Sendo um dos portos mais movimentados da América do Sul, o Recife representava um importante enclave para a coroa portuguesa desde o início da colonização, não só pelas suas exportações de açúcar, bem como de tabaco, madeiras etc. Mesmo com um avultado comércio na capitania, o contratador da dízima de 1724, Jerônimo Lobo Guimarães, sofreu alguns percalços na Alfândega como a falta de estrutura do prédio e, já com o contrato em atividade, com o atraso das frotas vindas do Reino. Da mesma forma, o contratador da dízima do Rio de Janeiro, Francisco Luís Saião, reclamava dos atrasos das frotas, levando-o a pedir a redução do pagamento dos rendimentos da dízima à coroa¹⁵⁶.

Nessa perspectiva, os contratadores deveriam agir com duas ordens diferentes: com a ordem da Coroa que era estabelecido em forma de condições e obrigações que deveriam ser cumpridas no prazo de três anos e a ordem do porto fluminense que sofria com constantes descaminhos, atrasos das frotas, conflitos com o governador e grupos locais.¹⁵⁷

Outra constante queixa dos contratadores era de que navios oriundos de outras partes do império, assim como estrangeiros, adentravam nos portos sem pagar o imposto da dízima, gerando perdas para a Fazenda Real. Embora a promulgação do Alvará de 1715, no qual as embarcações estrangeiras que arribassem nos portos do Brasil deveriam justificar a sua entrada, sendo passível de confisco por parte dos agentes locais, a prática do descaminho era frequente, como mostra o requerimento apresentado por Jerônimo Lobo Guimarães sobre as naus vindas das Índias e que se eximiam de pagar a dízima¹⁵⁸.

No decorrer do século XVIII, as Alfândegas passaram por diversas reestruturações visando o melhor controle e condicionamento das fazendas no porto, já que o aumento do fluxo das atividades mercantis tinha sobrecarregado a funcionalidade da instituição, fomentando cada vez mais os descaminhos. O seu funcionamento, embora com vários problemas apresentados, garantia um controle, em tese, por parte da Coroa, da taxaço das inúmeras fazendas que circulavam em seus territórios ultramarinos. Adiante, nos deteremos numa das etapas dos navios negreiros que estava intrinsecamente ligada as Alfândegas e seus oficiais: a cobrança dos direitos de saída e entrada dos escravizados.

¹⁵⁶ Valter Lenine Fernandes, “Os contadores e o contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro (1726-1743)”. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010, p. 79.

¹⁵⁷ Idem, p. 99-100.

¹⁵⁸ Oliveira, “A Alfândega de Pernambuco”, p. 120-123.

3.2 O CONTRATO DE ENTRADA E SAÍDA DOS ESCRAVIZADOS

Na outra margem do Atlântico, os mercadores lisboetas operavam no negócio da cera, na venda de fazendas e, sobretudo, na mercadoria humana. Em Angola, o Contrato do direito de saída dos escravos era um dos mais significativos para a coroa sendo, inclusive, sua principal fonte de receitas na região¹⁵⁹. A duração do contrato era de seis anos, nos quais seus arrematantes deveriam pagar parcelas anuais dos seus rendimentos na coleta de impostos. Entretanto, a posição que assumiam no comércio local era extremamente vantajosa, vendendo fazendas a fiado, emitindo livranças e letras e pagando à Fazenda Real com fardamentos de soldados no *hinterland* angolano, moedas de cobre ou livranças¹⁶⁰. Usualmente, os comerciantes de escravizados pagavam os direitos já no Brasil, aos procuradores do contrato que, por sua vez, faziam remessas aos contratadores sediados em Lisboa¹⁶¹.

Por fim, eles reduziam o risco dos escravos – até mesmo eliminando-o, quando os preços pressionavam os lucros do negócio- limitando seus investimentos em escravos nas formas indiretas, por meio das letras de câmbio, basilar para a escravidão no Atlântico Sul.¹⁶²

A vulnerabilidade a qual os escravizados eram expostos, tanto em terra, como no mar, faziam do empreendimento de negociar a mercadoria humana um risco para seus operadores. Pela já antiga presença portuguesa em Angola, esses indivíduos tinham a quem recorrer, caso houvesse inadimplência dos seus devedores. Os livros de contas do contrato arrematado, em 1759, por Estevam José de Almeida, Manoel Eleutério Guimarães, João de Castro Guimarães e Rodrigo Sande de Vasconcelos podem nos elucidar a respeito de como o contrato operava em Luanda.

Entre 1763-1770, período de atividade e de fechamento das contas, um valor expressivo de cargas foi remetido para esta cidade, cerca de 94:065\$683, por parte dos contratadores, e 48:889\$700 réis pela CGGPM, instituição que estava imbricada nos negócios do Contrato de Angola¹⁶³. Grande parte da cargação era composta por manufaturas têxteis de origem europeia, especialmente as baetas e os crés, fomentando o comércio de escravizados local. Por outro lado, os contratadores detinham o monopólio do marfim, outra

¹⁵⁹ Maximiliano Mac Menz, “Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: a trajetória de um grande traficante de Lisboa.”, *Revista Tempo* 23, no. 2, Mai./Ago. 2017: p. 387; Miller, *Way of Death*, passim.

¹⁶⁰ Menz, “Domingos Dias da Silva”, p. 387; Gustavo Acioli Lopes, Maximiliano M. Menz, “Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII)”, *Revista Brasileira de História* 39, no. 80, Janeiro-Abril, 2019, p. 116.

¹⁶¹ Menz, “Domingos Dias da Silva”, p. 387.

¹⁶² Miller, “Way of Death”, p. 537.

¹⁶³ Lopes, Menz, “Vestindo o escravismo”, p. 118.

mercadoria expressiva no mercado angolano, comprando-o a agentes locais ou recebendo-o como pagamento pelos mesmos¹⁶⁴.

A sua atividade como coletor de impostos não o eximia da participação no comércio angolano, financiando o tráfico de escravizados e evadindo-se, mormente, da propriedade da mercadoria humana. No entanto, os cabedais envolvidos na arrematação desses contratos eram muito maiores que o empregado em pequenas sociedades ativas no comércio escravagista angolano. Em outras palavras, os contratadores constituíam a *primeira ordem* dos mercadores sediados em Lisboa, podendo tirar lucros consideráveis nesta posição, o que, por outro lado, não os eximiam de praticar o comércio marítimo, de seguros, da compra e venda de bens de raiz, aos empréstimos¹⁶⁵.

A princípio, o valor do direito por “cabeça” saída de Angola era de 4\$000 réis que deveriam ser pagos aos administradores do contrato. Acrescente-se a isso, o pagamento de 2\$000 réis, chamado de preferência, nos quais os *navios de bando* poderiam pagar e desembaraçar o despacho dos escravos¹⁶⁶. A partir do Alvará de 1758, devido “huma das maiores vexações, que oprime o referido commercio e que mais prejudica a Minha Fazenda Real, he a da confusão, com que até agora se arrecadarão os Direitos dos Escravos”, foi consolidado um imposto único de 8\$700 réis por escravizado¹⁶⁷. O pagamento do tributo deveria ser efetuado na Alfândega de Luanda, ou era passada uma letra com valor, para, posteriormente, ser paga no Brasil.

Acima do Equador, nos portos da Costa da Mina, o tráfico de africanos enclausurados contava com práticas diferentes quanto ao resgate e arrecadação. A presença portuguesa na região não era a mesma desde a tomada do Forte São Jorge da Mina (Elmina), em 1637, pela WIC neerlandesa. Entretanto, o comércio português na região ainda era intenso, especialmente na primeira metade do século XVIII¹⁶⁸. Ao contrário de Angola, não havia instituições portuguesas que pudessem agir como mediadora de interesses mercantis, nem para a arrecadação dos direitos para Fazenda Real. Neste sentido, as embarcações que para lá se dirigiam para fazer a compra de escravizados pagariam seus tributos na Ilha de S. Tomé e Príncipe, que inclusive fazia parte da rota de retorno, ou na Alfândega do destino final. No entanto, podemos afirmar que ocorria uma dupla tributação no caso desses agentes negreiros, pois pagavam taxas e tributos às autoridades e governantes locais, ao longo de todas as etapas

¹⁶⁴ Idem.

¹⁶⁵ Pedreira, “Os homens de negócio da praça de Lisboa”, p. 318-319.

¹⁶⁶ Miller, *Way of Death*, p. 332.

¹⁶⁷ “Boletim do Conselho Ultramarino, vol. II, Lisboa: Imprensa Nacional, 1867, p. 9”, acessado 06 de Agosto, 2020, <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.35112103201945&view=1up&seq=10>.

¹⁶⁸ Lopes, *A fênix*, passim.

das transações para adquirir cativos, e, no segmento da viagem para concluir as vendas dos escravos, pagavam tributos e taxas aos funcionários régios e à coroa portuguesa.

Por todo o setecentos, houve uma reconfiguração da geopolítica desta região, com uma crescente centralização de estados militarizados¹⁶⁹. O mesmo pode se falar do velho continente, cuja ascensão do chamado “fiscal-military state”, pautado especialmente em guerras, tornou cada vez mais institucionalizado o uso da força e a manutenção de uma elite no poder. Talvez um dos maiores exemplos, no caso africano, seja o Reino do Daomé, cuja ascensão se deu de forma veemente a partir 1720, com a conquista de reinos vizinhos como o de Allada e Ajudá. Como visto no capítulo anterior, a procura por gêneros, como o tabaco, bens manufaturados e o ouro garantiram, em parte, uma parcela do tráfico aos agentes portugueses nesta localidade. No caso do “metal amarelo”, a sua utilização pelo Daomé estava cada vez mais associada à manutenção de exércitos, mormente para razias e guerras com os reinos vizinhos¹⁷⁰.

Por esta perspectiva, a captura e escravização de pessoas era uma forma de acessar bens que eram considerados não só uma demonstração de poder político e social, mas também pertinentes para a perpetuação e expansão militar do estado. Os navios que chegavam àquela costa, portanto, pagavam alguns “costumes” aos soberanos e agentes locais. Na zona portuária de Ajudá, por exemplo, era pago um valor ao rei, ao Agou, que era o intérprete, e o Yevogan, também conhecido com “capitão dos brancos”. De forma parecida, em Allada, eram pagos os “costumes” ao Temigan, conhecido também por “grande capitão” e responsável pela administração dos mercados da cidade, ao rei e ao Yevogan e governador da zona costeira¹⁷¹.

Por que eram pagos estes costumes? Para ter-se o direito de fazer comércio na região, de ter acesso à água e outros mantimentos para viagem e para a comunicação entre os comerciantes europeus e locais. Em outras palavras, os costumes podem ser definidos seja como um hábito introduzido segundo os ditames da terra, ou então, do que destaca Antônio de Moraes Silva, como os direitos que se pagavam na entrada e saída das Alfândegas¹⁷². Por

¹⁶⁹ Toby Green. *A fistful of shells*, p. 269-333.

¹⁷⁰ Idem, p. 326; Robin Law, “The gold trade of Whydah”, In: *West African Economic and Social History: studies in memory of Marion Johnson*, ed. David Henige, T.C McCaskie. Madison: African Studies Program, University of Wisconsin, 1990, p. 112.

¹⁷¹ Robin Law, *The slave coast of West Africa, 1550-1750*. Nova Iorque: Oxford University Press, 1991, p. 208; Green, *A fistful of shells*, p. 312-313.

¹⁷² Os termos aparecem com uma acepção diferente no dicionário de Raphael Bluteau e de Antônio de Moraes Silva. Enquanto o primeiro coloca o termo num sentido mais amplo, como “coisa introduzida, e praticada segundo o hábito das pessoas, ou segundo o uso da terra”, este último relaciona-o com a palavra “costumagem” que se refere aos tributos arrecadados de forma consuetudinária. Ver Antônio de Moraes Silva. *Diccionario da Língua Portuguesa- recopilado dos vocabulários impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente*

outro lado, podemos chamá-los, também, de emolumentos, já que se constituíam num pagamento rotineiro feito aos agentes locais para o início das negociações em terra, ou mesmo por algum serviço prestado¹⁷³. Assim, no relato do francês Jean Goupy, em 1687, o início das negociações se deu com o pagamento, em valor, de seis escravos para o rei, e dois escravos e um quarto para os outros oficiais. Acrescente-se a isto, mais dois escravizados para ter acesso à água, pagos igualmente ao rei, quatro para o “capitão da costa” e doze e um quarto para os canoieiros, o que resultou num total de vinte e seis e um quarto de escravos¹⁷⁴.

Como era feito o pagamento? Os gêneros e artigos transportados eram utilizados para o início das transações no porto. Era feita uma permuta do valor dos escravizados em *zimbo*s, tabaco, tecidos e outros bens. Neste sentido, na década de 1720, o capitão Des Marchais pagou 1.080 libras de conchas, possivelmente o valor de seis escravizados, para o rei, e 225 libras para os oficiais¹⁷⁵. No caso dos mercadores assentados no Brasil, a viagem da galera *Aleluia, Ressureição e Almas* pode nos esclarecer os diferentes agentes e custos realizados na Costa da Mina¹⁷⁶.

A embarcação chegou, primeiramente, em Cabo Lahû, onde foram realizadas transações com os neerlandeses e o pagamento de um rolo de tabaco para o intérprete no Gran Maçame. Dias depois, já em Elmina, dispenderam 11 rolos com de tabaco com o fiscal, 128 côvados de seda com o fiscal do Amaral¹⁷⁷ e 121 rolos de tabaco e 195 côvados de seda pelo quartamento¹⁷⁸. Acrescente-se a isto, o pagamento feito aos *bombas* pelo cuidado com o tabaco, que custou 1 rolo, e mais 3 rolos ao *vaza*, “pela pedra e lastro para aguada”¹⁷⁹. Diante de toda esta complexa série de costumes pagos às autoridades locais na costa africana, assim como nas alfândegas do império português, torna-se claro que o tráfico de seres humanos enclausurados não era um negócio desregulamentado e para marinheiros de primeira viagem.

Para os traficantes envolvidos nessas jornadas, a taxação dos escravos ou mesmo os emolumentos pagos na Costa da Mina e nas alfândegas do império português eram uma condição indispensável para aquisição e o transporte de cativos. Pode e deve ser considerada

emendado e muito acrescentado. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813, p. 486; Raphael Bluteau. *Vocabulario portuguez & latino*.. na officina de Pascoal da Sylva, 1720., p. 586-587.

¹⁷³ Portanto, no caso dos agentes da Costa da Mina, o termo “costumes” e “emolumentos” serão utilizados de forma indistinta. Os pagamentos de taxas aos representantes das autoridades locais ou aos próprios governantes eram chamados de “dachas”, que, segundo John Atkins, significava “presente” na língua local: ATKINS, *Voyage to Guinea, Brazil and West-Indies*. Londres: 1735, p. 159, 168.

¹⁷⁴ Law, *The slave coast*, p. 209.

¹⁷⁵ Idem.

¹⁷⁶ Lopes, *A fênix*, p. 165-186; Almeida, “Rotas atlânticas”, 2018.

¹⁷⁷ Não fica claro quem era o *Amaral*, mas, como era uma função exercida por agentes da WIC, talvez seja um apontuguesamento de *admiraal*, ou seja, almirante em holandês.

¹⁷⁸ Que consistia no pagamento de 10% da cargação, aos neerlandeses, em Elmina.

¹⁷⁹ Almeida, “Rotas atlânticas”, p. 14-15.

uma parte integrante dentro do seu cálculo mercantil, abarcando sua margem de ganhos e, portanto, pertinente de uma avaliação mais aprofundada.

A seguir, veremos de forma mais detalhada em que consistiam esses custos e como mercadores atuantes em tal comércio, tanto na Costa da Mina, como em Angola, arcavam com os mesmos. Uma comparação do peso das tributações entre essas duas regiões, ativas na exportação de escravizados africanos, nos permitirá esmiuçar parte do cotidiano das embarcações envolvidas em tal comércio e de que forma incidiam na lucratividade de seus agentes.

3.3 A FISCALIDADE DO TRÁFICO: AGENTES PORTUGUESES E AFRICANOS NA REGULAÇÃO DO COMÉRCIO DE GENTE

Antes de prosseguirmos, é bom advertir-vos que os negros, seja quanto ao pagamento dos Emolumentos que exigem, seja no escambo dos escravos que vendem, só sabem contar por peças, meia-peças e braças, que nada mais é do que a quarta parte de uma peça¹⁸⁰.

Este pequeno trecho de um diário de anônimo nos retrata o posicionamento dos agentes africanos, neste caso, em Cabinda, nos parâmetros de fiscalização e compra de escravizados na região. Em outro momento, o autor destaca que, para um navio de 30 ou 40 canhões, “eles exigem normalmente cento e tantas peças.”¹⁸¹ Estas taxas pagas aos intermediários e autoridade locais, que podem ser consideradas equivalentes aos emolumentos, eram uma realidade em diferentes partes onde se tinha um comércio regular.

Mais ao sul, o porto de Luanda contava, também, com um aparato de fiscalização, constituído pela sua Fazenda Real e, em meados do século XVIII, por uma Alfândega. Embora a sua forma de atuar diferisse dos mandatários locais mais ao norte, os oficiais régios tiravam consideráveis emolumentos e ordenados em suas funções.

O feitor da alfândega de Luanda, por exemplo, ganhava o triplo quando comparados aos oficiais alfandegários no Reino, porque o porto de Luanda era de extrema importância para os circuitos do comércio transatlântico de escravos ligando a costa da África Ocidental as Américas¹⁸².

¹⁸⁰ Gilberto Ferrez, “Diário de um anônimo de uma viagem às costas da África e às Índias espanholas, 1702-1703”, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. 267, 1965, p. 8.

¹⁸¹ Idem, p. 9.

¹⁸² Filipa Ribeiro da Silva, “Transferring European fiscal system overseas: a comparison between the Portuguese home and colonial fiscal systems”, *La fiscalità nell'economia europea secc. XIII – XVIII: atti della “Trentanovesima settimana di studi”*. Florença: Firenze University Press, 2008, p. 556.

O alto salário poderia ser explicado, também, por outros fatores como a intensidade do comércio na região, à distância entre colônia e o reino e a severidade do clima e da convivência com os nativos¹⁸³. De costume, se pagava os emolumentos na entrada e saída das embarcações no porto, situações em que eram feitas vistorias abordo. Cabia aos armadores dos navios arcarem com estes custos e com todos os embaraços que, eventualmente, pudessem aparecer. Os navios que rumavam para a Costa da Mina, por outro lado, faziam o uso dos seus rolos de tabaco, peças de tecidos e outros itens para pagar emolumentos aos soberanos locais e seus subordinados.

A partir de duas viagens e dois rumos diferentes, podemos traçar um elo entre a participação dos portugueses no tráfico em ambas as regiões. Em 1768, a corveta *Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas* saiu da Bahia com uma cargação de fumo, caixas de açúcar, têxteis e búzios com destino à Costa da Mina¹⁸⁴. Contou como principal sócio José da Costa Ferreira, cuja carga foi consignada ao capitão do navio, Manoel da Costa Ferreira, e, também, com diversos indivíduos, as “praças”, que despacharam suas mercadorias para lá.

Nos cinco portos por onde passou, foram pagos alguns emolumentos em Elmina e Porto Novo, tanto a agentes africanos como europeus. Neste último caso, tratava-se especialmente do quartamento, em rolos de tabaco, que eram tirados dos mercadores residentes no Brasil por parte dos neerlandeses. Por outro lado, pagaram-se alguns “costumes” ao rei em Porto Novo, ao rei Gerebé, aos ladradores e moços.

Somente nesta última parada na costa é que foram comprados os escravizados que tiveram como destino o Brasil. A corveta não fez parada em Ajudá, um dos principais portos da região, mas que vinha ganhando novos concorrentes em cidades mais a leste. Talvez um dos principais motivos seja a ascensão do Império de Oyo, responsável, na década de 1770, pela maior parte dos escravizados vendidos na costa¹⁸⁵. A regulamentação do tráfico para o Brasil, notadamente para os negreiros saídos da Bahia, também levou a procura por outros portos na Costa da Mina neste mesmo período. As medidas pombalinas limitavam o número de rolos de tabaco que poderiam ser embarcados (3.000) e proibiam que mais de um navio

¹⁸³ Idem.

¹⁸⁴ Conta corrente da corveta *Nossa Senhora da Nazareth, Santo António e Almas*. Baía, 1769 Novembro 11. AHU_ACL_CU – Cód. 2043. No *Slave Voyages*, o número da identificação da viagem é 50932. Acesso em 12/01/2021, às 16h00min.

¹⁸⁵ Robin Law, *Ouidah: the social History of a West African slaving 'port', 1727-1892*. Ohio University Press, 2004, p. 126.

fosse fazer comércio em Ajudá, simultaneamente¹⁸⁶. “A presença francesa constitui-se em fator adicional para o êxodo dos navios luso-baianos para o litoral leste da Costa da Mina”¹⁸⁷. Somem-se a isso os constantes conflitos entre o Daomé e Oyo que geraram dificuldades, especialmente para o primeiro, no fornecimento de escravizados para o mercado atlântico¹⁸⁸.

Em uma das capitânicas deste estado, o Rio de Janeiro, recebeu duas viagens da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*¹⁸⁹. A embarcação saiu de Lisboa com destino a Angola, em 1756, e, ao contrário da corveta capitaneada por Manoel da Costa Ferreira, os agentes imbricados no negócio daquele navio pagaram alguns emolumentos aos oficiais alfandegários, na entrada e saída de Luanda. No quadro a seguir, podemos ver os valores agregados pagos a esses oficiais em ambas as situações.

Quadro 1 - Emolumentos pagos em Angola, Costa do Ouro e Mina e Rio de Janeiro

Porto	Finalidade	Valor	Percentual sobre o valor da carga.
Angola (Luanda)	Despacho de entrada e saída.	77\$900	>1%
Elmina e Porto Novo	Visita, quartamento, aos reis e mais fiscais.	838\$800	17%
Rio de Janeiro	Visita, despacho de saída e entrada.	591\$160	12%

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 10, 13, 17 e 20; AHU_ACL_CU – Cód. 2043, fl. 26, 34-35.

À primeira vista, os emolumentos pagos aos agentes de Elmina e Porto Novo parecem absurdamente maiores se comparados com oficiais da Fazenda de Luanda. No caso destes, o pagamento foi realizado por diversas finalidades: pela entrada e saída da embarcação, rubricar o caderno dos mortos, pela manutenção da Santa Casa de Misericórdia, pela certidão de fiança etc. O que chama atenção é a disparidade dos valores gastos em relação ao valor total da carga, reforçando, mais uma vez, a diferença na composição dos bens utilizados por navios saídos do Reino, e aqueles do Brasil. Por outro lado, se compararmos com a galera de José de Freitas Sacoto, considerada um “exemplo”, já que visava informar às autoridades régias os custos de se fazer comércio na Costa da Mina para o empreendimento de uma futura

¹⁸⁶ Carlos da Silva Jr., “Interações atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII”, *Revista de História* (São Paulo), n. 176, 2017, p. 14.

¹⁸⁷ Idem, p. 16.

¹⁸⁸ Idem.

¹⁸⁹ ANTT. Livro de carga para Angola da Galera São José e Nossa Senhora do Rosário, de que é capitão Custódio Rodrigues da Fonseca e senhores José Machado Pinto e Antônio Ramos Pacheco. Feitos Findos, Livro dos Feitos Findos, liv. 48.

companhia, percebemos que o valor da sua carregação foi mais que o dobro da empregada na corveta *N. Sra. de Nazaré S. Antônio e Almas*¹⁹⁰.

Dentre todos os gêneros e bens carregados nesta embarcação, o tabaco foi o que teve um maior peso chegando a 89%¹⁹¹. Já na galera de José Sacoto seu valor caiu para 45%, o que foi contrabalanceado com os côvados de tecido, os quais compunham 50% da carregação¹⁹². Entretanto, nos gastos efetivos, tanto para a compra de escravizados, como para qualquer outro pagamento, os gêneros da terra (tabaco e aguardente) equivalem a 51%¹⁹³; já no caso da corveta que teve, como principal sócio, José da Costa Ferreira, só o fumo constituiu 54% dos custos com emolumentos, pagos aos agentes locais. Portanto, pode ser tirada a seguinte conclusão: a importância do tabaco enquanto gênero de troca, na aquisição de outros bens, mas, especialmente, para o pagamento costumeiro aos intermediários africanos do tráfico.

Dentre os diferentes valores pagos ao longo dos portos da Costa da Mina, o que chama atenção é o valor dos rolos de tabacos dispendidos no quartamento aos neerlandeses e àqueles pagos em tecidos ao Amaral, também em Elmina, e ao rei em Porto Novo. Se considerarmos o total pago em Angola em relação apenas ao valor pago da *daxa*, em tabaco, o primeiro representa somente 20% do valor deste último. O risco de não se pagar essas taxas era o apresamento do navio pelos holandeses, ou mesmo a não realização dos negócios em terra. “Entre 1715 e 1756, mais de doze mil escravos foram apreendidos dos navios provenientes do Brasil”¹⁹⁴. Se comparada com o que foi pago à administração alfandegária de Luanda, os custos na etapa africana da viagem incidiram mais na jornada da corveta *N. Sra. de Nazaré, S. Antônio e Almas*, o que não pode ser deduzido dos emolumentos pagos no Rio de Janeiro. Ao chegarem nesta cidade tiveram algumas despesas com a “visita da saúde”, emolumentos pagos ao escrivão, porteiro e tesoureiro da alfândega. De forma semelhante, pagou nos despachos de saída a “secretaria”, “ao governador da Ilha das Cobras”, “a Santa Casa de Misericórdia” e ao porteiro, escrivão e patrão-mor da dita alfândega¹⁹⁵.

Se considerarmos o que foi pago pela sociedade em Luanda em sua entrada e saída naquele porto, com a embarcação capitaneada por Manoel Gomes Ferreira, já no Rio de Janeiro, fica clara a diferença pelo que esses agentes recebiam com o fluxo de navios. Embora a galera *S. José e N. Sra. do Rosário* tenha feito duas viagens àquela cidade, o seu registro de

¹⁹⁰ Lopes, *A fênix*, p. 167-168.

¹⁹¹ No total, a carga teve um valor estimado de 4:900\$185 réis.

¹⁹² Lopes, *A fênix*, p. 168.

¹⁹³ Idem, p. 177.

¹⁹⁴ Roquinaldo Ferreira, “A arte de furta”, p. 206.

¹⁹⁵ Conta das despesas com a corveta *N. Sra. de Nazaré, S. Antônio e Almas*, Rio de Janeiro, 17 de Junho de 1769. AHU_ACL_CU – Cód. 2043, fl. 26, 34-35.

despesas ficou resumido ao custeamento, operado pelos procuradores da sociedade, não constando os valores dispendidos com os despachos. O que dificulta uma comparação entre o que fora pago pelos dois empreendimentos.

Do lado africano, o seu pagamento era um sinal de boa fé para os agentes mercantis e os mandatários locais, como no caso de um negreiro francês saído de Vannes, *O Diligente*, que atracou na costa de Jakin, em 1731, para comprar escravizados. O seu capitão, Pierre Mary, assinou uma nota promissória com o valor de dez escravos que deveriam ser pagos ao rei Agaja do Daomé e, oito escravos ao chefe de Jaquin. Ao final das contas, o valor ficou fixado da seguinte maneira: trinta barricas de conhaque, quarenta peças de salemपुरi, trinta peças de limancas, dois baús de cachimbos, oitenta mil conchas e quarenta peças de linho para serem divididas entre ambos¹⁹⁶. Em contrapartida, recebeu um espaço no armazém do mandatário de Jaquin e a permissão para iniciar os negócios.

Esses pagamentos nada mais eram que custos ordinários nas jornadas dos negreiros, na sua etapa africana. À primeira vista, os emolumentos pagos aos agentes da Costa da Mina nos parecem relativamente maiores que àqueles pagos pelos sócios lisboetas, em Luanda. Ainda não se sabe ao certo o que pode ter influído nos valores desses tributos, no primeiro caso, pois variavam conforme o porto, o aprovisionamento dos negociantes europeus e a época em que eram realizadas as transações.

Uma razão para o rei Huffon [do reino de Ajudá] permitir que seu reino fosse um dos maiores terminais das rotas do comércio de escravos eram as receitas que ele recebia do comércio: mil conchas por cada escravo vendido e costumes pagos pelos navios negreiros europeus¹⁹⁷.

Ou seja, o comércio, sob este ponto de vista, poderia ser interessante para os soberanos locais. Um dos fatores que, talvez, pudesse induzir nos valores pagos aos mesmos fossem as possíveis perturbações como as guerra e catástrofes naturais. *O Diligente*, por exemplo, tinha como destino o porto de Ajudá, em 1731. No entanto, o destino teve que ser alterado devido os constantes conflitos que se seguiram a conquista daquele reino pelo Daomé, em 1727, o que fez seu capitão procurar outro porto, o de Jakin.

O risco da mercadoria humana era repartido entre os diversos interessados, em ambas as carreiras, o que torna o tráfico de escravizados, uma atividade formada, também, por pequenos e médios mercadores ou, mesmo, investidores alheios às lides mercantis.

¹⁹⁶ Robert W. Harms, *The Diligent: a voyage through the worlds of the slave trade*. Nova Iorque: Basic Books, 2002, p. 230.

¹⁹⁷ Idem, p. 161

Independentemente do porto de destino, a taxaço era feita pela coroa portuguesa sobre as “peças” ou, como passariam a se chamar na contabilidade alfandegária, as “cabeças”.

O parâmetro utilizado para considerar o “tipo” do escravizado era a sua altura. A principal unidade de conta, em Angola, era chamada “Peça da  ndia”, cuja medida era pautada em 7/4 da *vara* de Sevilha, aproximadamente 146 centímetros, no século XIX¹⁹⁸, eram as mais valorizadas nos mercados e constituídas por jovens adultos¹⁹⁹. O cáculo da propor o escravo/tonelada era feito pela divisão da altura dos cativos pela vara de craveira, valor próximo aos 525 centímetros, neste sentido, em média, Três escravos/tonelada²⁰⁰. Em meados do século XVIII, o termo passou por uma altera o, sendo agora chamado por “cabeça” ao indicar um escravo adulto, independentemente de sua força produtiva²⁰¹. Até então as medidas das crianças eram contabilizadas junto com a dos adultos, como uma única Peça da  ndia, com a mudança na denomina o, acrescidas, a , as de *cria de p * e *cria de peito*, se criou um conflito na forma de se taxar os escravizados. O que ficou resolvido, em parte, com o já mencionado alvará de 1758, que determinou que todos os escravos que excedessem a altura de 4 palmos de craveiro de vara da cidade de Lisboa, pagassem 8\$700. Enquanto as crias de p , pagariam a metade e, as crias de peito, contariam como uma só cabeça (ou seja, não pagavam os direitos)²⁰².

A taxaço das embarca es vindas da Costa da Mina contava uma organiza o diferente. No torna-viagem, paravam, geralmente, na Ilha de S. Tomé ou do Príncipe, onde os direitos eram pagos, caso contrário eram taxados na Alfândega no porto final. Diferentemente de Luanda, a prática de se emitirem letras para serem posteriormente descontadas no Brasil não era uma realidade, embora fosse comum afiançar os direitos aos agentes alfandegários. Pagavam-se, a princípio, 3\$500 réis por escravo, mais 10 tost es a Fortaleza de Ajud ²⁰³, a única fortaleza portuguesa na região.

A corveta capitaneada por Manoel da Costa Ferreira pagou os direitos neste percurso, que findou com a arribada da embarca o no porto do Rio de Janeiro. Aqui foram pagos os valores para a dita fortaleza, no entanto, aparecem mais do que os dez tost es previstos, já que foram pagos 2\$760 réis por escravo²⁰⁴. No caso da sociedade em Angola, os direitos não constaram no livro de carrega o, o que nos fez recorrer à historiografia.

¹⁹⁸ Domingues, *The Atlantic Slave Trade*, p. 112

¹⁹⁹ Miller, *Way of Death*, p. 387-388.

²⁰⁰ J. L cio de Azevedo apud Daniel Domingues, *The Atlantic Slave Trade*, p. 113.

²⁰¹ Idem.

²⁰² Boletim do Conselho Ultramarino, 1867, p. 10.

²⁰³ Gustavo A. Lopes, *A fênix*, p. 179.

²⁰⁴ O valor de 1 tostão era de 100 réis, portanto, deveriam ser pagos 1\$000 réis por cabeça; Idem, p. ?.

Quadro 2 - Direitos pagos aos agentes fiscalizadores

Costa da Mina (Viagem da corveta N.Sra de Nazaré, S. Antônio e Almas).		Angola (Sociedade de Custódio Rodrigues da Fonseca e Cia.)	
Nº de escravos	Direitos (em réis)	Nº de escravos	Direitos (em réis)
268	1:229\$820	212 (a)	1:844\$400

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 10, 13, 17 e 20; AHU_ACL_CU – Cód. 2043, fl. 1-21.

(a) Número total de escravos adquiridos pela sociedade, e não a totalidade dos escravos embarcados pela galera *S. José e N. Sra. do Rosário*.

Alguns dos escravos da corveta N.Sra de Nazaré, S. Antônio e Almas foram vendidos no Rio de Janeiro, enquanto os restantes seguiram para a Bahia. Diferentemente da sociedade em Luanda, em que os escravizados foram comprados em diversos lotes e transportados por várias embarcações diferentes. Embora uma diferença pequena, os direitos de entrada dos escravos constituíam, em ambas as rotas um custo considerável para os agentes do tráfico. A prática de afiançar uma dívida na Alfândega nas ilhas de S. Tomé e Príncipe, especialmente no caso dos negreiros, foi alvo de reclamações de fraude já em décadas anteriores²⁰⁵.

A burla dessas taxas poderia aumentar o lucro dos homens de negócio envolvidos no comércio de gente. O exemplo do José de Freitas Sacoto pode-nos ser útil, mais uma vez. Na viagem de retorno ao Brasil, o seu procurador na ilha afiançou, provavelmente, o valor dos direitos dos escravos adquiridos na Costa da Mina. Deve ter passado uma letra com juros de 50%, a serem pagas pelo Sacoto em Pernambuco. “A operação findava com o pagamento pelo senhorio ao seu procurador de apenas a metade do valor devido em tributos, ou seja, em lugar de pagar os direitos acrescidos de 50% (dos juros da letra), o homem de negócio pagava um terço do valor original.”²⁰⁶

Em seguida, o seu procurador ganhava sua comissão e protelava, ou mesmo sonegava o valor devido à coroa. Nesta ocasião, poderia chegar até dobrar os ganhos na empreitada²⁰⁷.

Os pagamentos destes direitos constituíam um importante elemento no empreendimento escravista, pois incidiam sobre sua margem de lucro e, no caso dos emolumentos pagos aos agentes das alfândegas, nos possibilitam traçar um perfil, mesmo que imperfeito, dos ganhos que tinham para além dos seus ordenados. E, embora fosse um custo

²⁰⁵ Idem, p. 181.

²⁰⁶ Idem.

²⁰⁷ Idem, p. 182

modesto para os traficantes de escravizados, poderia ter um impacto nos rendimentos dos agentes fiscais, já que era o fluxo mercantil que sustentava as instituições nas quais serviam.

No próximo capítulo, exploraremos as outras etapas que abarcavam as jornadas dos navios negreiros, no seu aspecto econômico. Para, além disso, o cotidiano do tráfico nos revela os diferentes intermediários que interagiam, muitas vezes, de forma meramente comercial, seja vendendo escravos, alimentos ou prestando algum serviço, mas que compunham uma realidade da vida do mercador envolvido no comércio de gente.

4 CAPÍTULO 3 - CADA QUAL NA PARTE QUE LHE TOCA: UMA ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS E CUSTOS DO COMÉRCIO ESCRAVAGISTA ENTRE LISBOA-LUANDA-RIO DE JANEIRO

No capítulo um, falamos sobre o papel dos agentes mercantis no tráfico, assim como os bens e víveres comumente transportados nos negreiros pelo Atlântico. Deter-me-ei, nesta parte, na articulação desses indivíduos nos preparativos para a viagem rumo à África. Será tratado, aqui, um empreendimento de uma sociedade no comércio de escravos em Angola. Como era de costume nas naus envolvidas no trato marítimo, os negócios foram divididos em dois: no custeamento da embarcação, isto é, nos gastos com soldadas, descarga das mercadorias, pipas para água, víveres etc.; e na carregação que, para além do valor gasto para a sua aquisição, poderiam suceder alguns custos em direitos pagos por bebidas alcoólicas, aluguel de armazéns, licenças e comissões de venda. Neste duplo empreendimento, realizado a um só tempo, os ganhos ou perdas com fretes resultam do montante colocado na armação do navio (custeamento), enquanto da carregação obtinham-se letras, escravos e/ou cera. Neste sentido, serão discutidos os resultados da análise da documentação sobre uma galera saída de Lisboa com destino a Luanda.

4.1 OS RISCOS E O FUNCIONAMENTO DO COMÉRCIO DAS ALMAS: A GALERA SÃO JOSÉ E NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO

Como já discutido precedentemente, os mecanismos de crédito constituíam um pilar para a perpetuação do comércio transatlântico de escravizados. Independentemente de ser ou não um mercador ativo na praça, as pessoas que almejassem investir no tráfico tinham a possibilidade de fazê-lo por consignação, ou mesmo emitindo letras de câmbio e escritos de obrigação. Era comum que entre dois e cinco indivíduos formassem uma sociedade para fazer comércio em África, “mas, face aos elevados custos de entrada no comércio, muitas das parcerias ou sociedades por ações abriam o capital ou ações para investidores interessados em cada viagem que financiavam.”²⁰⁸

Um dos motivos para os altos custos iniciais do tráfico eram os inúmeros riscos que tal comércio envolvia. O arranjo da carregação constituía um primeiro passo para o bom resultado da viagem e, caso os agentes mercantis não estivessem cientes das características dos mercados locais, onde seriam feitos os negócios, o sortimento de mercadorias poderia

²⁰⁸ Klein, *O comércio atlântico*, p. 81.

ditar o êxito final ou o fracasso da jornada²⁰⁹. A carga compunha um percentual significativo do empreendimento, chegando, em média, de 55% a 65% dos custos totais e a valer duas ou três vezes a mais do que os bens de outros navios mercantes pelo Atlântico²¹⁰. Fica claro que a má organização de um fator determinante como este só poderia resultar num malogro para os indivíduos atuantes no tráfico.

Um segundo risco era a competição na costa africana, especialmente quando falamos da África Ocidental (vide o exemplo da Costa da Mina). Desta forma, a demanda por bens manufaturados, assim como a oferta de escravizados poderia gerar uma flutuação nos preços. A Guerra de Independência dos EUA é um exemplo de como a demanda era afetada por um conflito, neste caso, as embarcações e os agentes britânicos, pois interrompia os principais meios de fornecimentos de bens para a demanda africana²¹¹. As inúmeras guerras que sucederam neste período, especialmente entre as potências marítimas envolvidas no tráfico, aumentaram a concorrência de agentes ilegais e propiciaram incertezas no mercado de bens e gêneros, americanos e euro-indianos²¹². Por outro lado, esta tendência não parece ter afetado a todos, já que o comércio escravagista inglês para África Ocidental se manteve em altos níveis mesmo durante a Guerra dos Sete Anos e na última década do século XVIII²¹³.

Isto era problemático, porque, enquanto os mercadores em Liverpool poderiam ter acesso à situação no próprio porto da cidade, e ter informações sobre Londres e Bristol, eles não poderiam antecipar o que os comerciantes de outras nações iriam fazer. Toda esta competição afetava o preço por escravos²¹⁴.

Diferentemente de outros investimentos mercantis, as embarcações negreiras costumavam levar um tempo maior nas transações, a compra dos escravizados, em muitas ocasiões, era feita em pequenos lotes, o que poderia retardar o fechamento da carga e, por conseguinte, a partida de um determinado porto. Acrescente-se a isso, o risco da mortalidade. As enfermidades poderiam acometer a tripulação, os agentes mercantis que, no caso de Angola, faleciam aos montantes, levando a região ficar conhecida como “White man’s grave”, isto é, o túmulo dos homens brancos, pois muitos dos que lá se aventuravam no comércio de

²⁰⁹ Haggerty, “Risk and risk management”, p. 819-820.

²¹⁰ Blackburn, *A construção do escravismo*, p. 468; Klein, *O comércio Atlântico*, p. 85.

²¹¹ Blackburn, *A construção do escravismo*, p. 468-469.

²¹² Richardson, “West African Consumption”, p. 305-306.

²¹³ Idem.

²¹⁴ Haggerty, “Risk and risk management”, p. 820, tradução minha.

almas morriam por doenças em poucos meses²¹⁵, assim como os escravizados que aguardavam nos barracões da costa.

Os escravos chegavam frequentemente exaustos da jornada até a costa, subnutridos e, como consequência, suscetíveis a doenças. Suas condições tendiam a se deteriorar a cada vez mais tempo na costa, desde que os mercadores geralmente tinham muitos escravos em sua propriedade. Barracões lotados aumentavam os riscos de má nutrição e doenças contagiosas. Esta realidade premiava quem pudesse vender os escravos o mais breve possível²¹⁶.

Não ficava somente em terra os perigos de se perder a mercadoria humana. A febre e os problemas gastrointestinais eram os mais comuns nas mortes da travessia, além de ser um problema também para a tripulação²¹⁷. Doenças como o “mal de Luanda”, ou seja, o escorbuto, enfermidade causada pela carência de vitamina C, acometiam os escravizados a bordo e foi alvo de estudo entre os primeiros tratados de medicina tropical, pelo médico português Aleixo de Abreu²¹⁸. Em termos mais amplos, a taxa de mortalidade no tráfico variou entre 9% e 18% e caiu paulatinamente no decorrer do século XVIII devido a melhorias na dieta e na medicina a bordo²¹⁹.

A resistência e insurreições a bordo constituíam mais um risco, embora pequeno, nos empreendimentos mercantis do tráfico. Estima-se que das 31.634 viagens escravistas que tiveram como destino a África, apenas 460 tiveram insurreições durante todo o período em que ocorrera o comércio de escravizados²²⁰. No entanto, alguns mecanismos eram necessários para a contenção de possíveis revoltas no navio o que, naturalmente, exigia alguns custos há mais no transporte dos escravos, em especial, o número de tripulantes a bordo.

Claro que este recurso a grandes tripulações tinha a ver não só com as necessidades de navegação, mas também com a necessidade de negociar a compra dos escravos e a vigilância destes a bordo. Dado o longo tempo que passavam na costa a comprar escravos e a necessidade do capitão e outros oficiais irem comerciar em pequenos escaleres e outras embarcações enviadas do navio principal, os marinheiros eram precisos também, e em grande número, para comprar e vigiar os escravos em terra. Mas, fosse qual fosse o tipo de comércio de escravos realizado na costa africana, os marinheiros eram sempre precisos para vigiar os escravos uma vez estes embarcados²²¹.

²¹⁵ Miller, *Way of Death*, p. 284.

²¹⁶ Domingues, *The Atlantic Slave Trade*, pp. 57-58, tradução nossa.

²¹⁷ Haggerty, “Risk and risk management”, p. 822.

²¹⁸ Alencastro, *O trato dos viventes*, p. 253.

²¹⁹ Blackburn, *A construção do escravismo*, p. 475.

²²⁰ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#visualization>. Acessado em 18/01/2020 às 14h30min.

²²¹ Klein, *O comércio atlântico de escravos*, p. 83-84.

As remessas de crédito para as colônias poderiam resultar em outro revés para os investidores no tráfico de escravos. No caso das Índias Ocidentais britânicas, os donos das *plantations* tinham fama de serem maus pagadores e as letras emitidas para os seus pagamentos eram de longa data. Diferentemente de outros comércios, as letras eram estendidas de 12 até 18 meses. “Longo crédito e o não pagamento das letras eram, definitivamente, o maior risco em comerciar nas Índias Ocidentais, do qual o comércio de escravos era uma grande parte.”²²².

A situação parece similar aos senhores de engenhos de Pernambuco, na primeira metade do séc. XVIII. O endividamento destes proprietários com seus credores e o retardamento da execução da dívida, acabava gerando desconfiança entre o grupo mercantil. Existiam duas formas de se quitar o débito: com o pagamento por parte dos produtores com a safra vindoura do açúcar; ou através dos seus bens de produção, no caso de dívidas executadas²²³. Avaliando-se o número de provisões solicitadas pela “nobreza da terra” para a não execução de suas propriedades, tanto em Pernambuco, como na Bahia, fica clara a preocupação deste grupo com a perda de sua fonte de produção (Melo reuniu 41 provisões em Pernambuco e anexas, mais 16 provisões para a Bahia)²²⁴. No entanto, isto não significava que sempre houvesse o cumprimento de tais provisões pelos agentes da lei, mas é perceptível que parte dos investimentos iniciais destes credores, nem sempre tinham o retorno esperado.

Diante de todos esses riscos, os agentes mercantis, neste caso, os que participavam do tráfico de escravizados, optavam por repartirem os seus negócios com outros interessados para minimizar as possíveis perdas nessas jornadas. Um destes mercadores foi Anselmo da Fonseca Coutinho, que atuou no tráfico de escravizados em Luanda, entre 1768-1806²²⁵. Ele foi um dos mais proeminentes traficantes da segunda metade do século XVIII, o que lhe permitiu acumular diversos títulos e patentes militares, dentre estes, coronel da milícia de Luanda e o de cavaleiro da Ordem de Cristo²²⁶. Estima-se que 60% dos escravos transportados, em seus negócios, eram de parcerias com terceiros, enquanto 30% o eram por conta própria e outros 10% em nome de outros interessados²²⁷.

O capitão de navio e posterior arrematador do Contrato dos escravos de Angola, Domingos Dias da Silva, também ascendeu socialmente com sua atividade mercantil no

²²² Haggerty, “Risk and risk management”, p. 823, tradução nossa.

²²³ Felipe Souza Melo, “O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII”. Dissertação de Mestrado. USP, 2017, p. 15.

²²⁴ Idem, p. 15-17

²²⁵ Domingues, *The Atlantic Slave Trade*, p. 56-57.

²²⁶ Idem.

²²⁷ Ibidem, p. 58.

comércio de almas²²⁸. Tornou-se familiar do Santo Ofício e conseguiu juntar cabedal o suficiente para arrematar o Contrato de saída dos escravos de 1765, mas, para isso, atuou diversos anos como capitão de navio negreiro. Na sua primeira viagem, na embarcação *Nossa Senhora da Boa Morte e Conceição*, outros quatro indivíduos, para além do próprio Domingos Dias da Silva, eram investidores no empreendimento²²⁹. “Era comum entre os mercadores de Lisboa a formação de companhias para o comércio de escravos junto com um capitão de navio; algumas dessas associações poderiam durar apenas uma viagem.”²³⁰.

Foi o caso de Custódio Rodrigues da Fonseca, capitão da galera *São José e Nossa Senhora do Rosário*, e seus outros dois sócios: José Machado Pinto e Antônio Ramos Pacheco²³¹. O primeiro nasceu em 1706, era filho e neto de lavradores de Barcelos; em 1753, aparece como requerente num processo de habilitação para familiar do Santo Ofício na condição de quem “vive dos seus negócios” em Lisboa²³². Durante sua vida de mercador operou como prestamista, e procurador de Manoel José de Carvalho, homem de negócio da Bahia, que atuava no comércio de couros e açúcar²³³. Faleceu em 1774, na cidade onde morava, deixando uma fortuna líquida de 15:789\$000²³⁴. Um dos seus sócios, Antônio Ramos Pacheco, também foi pretendente a familiar do Santo Ofício: em seu processo de habilitação consta como “homem de negócio”, nascido e morador em Lisboa, e que “representa ter quarenta anos”, tendo sido bem sucedido na obtenção de sua carta de familiar em 1745²³⁵.

A embarcação em que eram sócios saiu de Lisboa em nove de Julho de 1756 com destino a Angola e, posteriormente, seguiu para o Rio de Janeiro²³⁶. Além dos três agentes envolvidos, outros interessados também enviaram sua carga para a viagem, dentre eles Gonçalo Ribeiro dos Santos, cirurgião e sócio do mencionado Domingos Dias da Silva²³⁷. A repartição dos negócios fazia com que esses indivíduos despachassem os escravizados não somente num único navio; neste sentido, os investidores da galera *S. José e N.S do Rosário*

²²⁸ Maximiliano M. Menz, “Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: a trajetória de um grande traficante de Lisboa”. *Revista Tempo*, Vol. 23. Artigo 10, Mai./ Ago. 2017, pp. 384- 407.

²²⁹ Idem, p. 389.

²³⁰ Idem.

²³¹ ANTT. Livro de carregação para Angola da Galera São José e Nossa Senhora do Rosário, de que é capitão Custódio Rodrigues da Fonseca e senhores José Machado Pinto e António Ramos Pacheco. Feitos Findos, Livro dos Feitos Findos, liv. 48.

²³² TSO, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 1779, fl. 1-5. ADB, Paróquia de S. Pedro de Vila Frescainha, Batismos, 001/0002, fl. 92.

²³³ Muitas das vezes enviando remessas a seus procuradores para a compra de vinhos do Porto e investir em letras para o comércio da Índia. Ver Jorge Miguel V. Pedreira, “Os homens de negócio”, p. 330, 358 e 521-541.

²³⁴ A qual estava composta, em sua maioria, por apólices, títulos e dívidas ativas. Idem, p. Quadro A.2.

²³⁵ TSO, Conselho Geral, Habilitações, Antônio, mç. 99, doc. 1779, fl. 1-12.

²³⁶ Idem; ANTT. “Livro lembrança das entradas e saídas das frotas portuguesas, e de outros navios para a América e estados da Índia.”. Junta do Comércio, liv. 74.

²³⁷ Menz, “Domingos Dias da Silva”, p. 390.

enviaram alguns escravos para o Rio, também, por meio de uma corveta, outra galera e um iate.

Uma análise pormenorizada das quatro viagens realizadas pela embarcação custeada pela sociedade, e dos seus negócios em Angola e no Rio de Janeiro, nos desvenda as diferentes etapas do tráfico e do volume do investimento de tais agentes no comércio de africanos escravizados. O restante do capítulo será dividido em três grandes seções: a primeira, cujo objetivo é tratar sobre todos os custos da armação da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*; a segunda visa esmiuçar o rol de bens carregados de Lisboa para Luanda e do Rio de Janeiro para esta cidade; por fim, avaliaremos o volume de escravizados transacionados pela sociedade, buscando compreender de que forma incidiram na lucratividade final desses agentes.

4.2 O NEGÓCIO DA ARMAÇÃO

Custear a embarcação era uma das primeiras tarefas a serem desempenhadas pelos agentes marítimos. Não só na fase preparatória da viagem, mas como em todo o trajeto, as jornadas marítimas exigiam custos com o transporte dos navios que cindiam pelo Atlântico. Em contrapartida, o resultado da viagem dava vencimento a fretes a serem tirados pelos armadores. Esta seção, por conseguinte, tem como proposta entender em que medida as taxações pagas e os diversos custos do empreendimento incidiam sobre o seu retorno em fretes. Para tal, farão parte da análise, além da sociedade vinculada ao empreendimento da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*, algumas viagens de negreiros de outras “nações”, com intuito de comparar e compreender as vicissitudes do comércio de escravos em outras praças.

Os custos foram divididos em quatro categorias: o pagamento/soldadas das pessoas que prestaram serviços à embarcação (capitães, marinheiros, tanoeiros, marceneiros, entre outros) e os seus respectivos gastos com víveres, aluguel de casas e utensílios; as taxações portuárias, custos com o bando e arqueação compõem a segunda categoria; por fim, outras pequenas despesas foram feitas, as chamadas “miudezas” que também entraram no itinerário enquanto Custódio Rodrigues da Fonseca esteve em Luanda. Os fretes irão compor um grupo à parte, já que se tratavam dos ganhos auferidos com o custeamento do navio.

Em meados do século XVIII, a atividade marítima constituía mais um dos investimentos dos grandes comerciantes de Lisboa e, embora não compusesse uma quantia essencial no seu patrimônio, a sua participação poderia criar bons contatos em outras praças

mercantis²³⁸. “Os perigos e contingências que rodeavam as viagens de longo curso recomendavam a dispersão dos riscos, através da repartição das mercadorias por várias embarcações”²³⁹. O tempo necessário para que ocorresse o giro mercantil era extenso e, portanto, se houvesse a possibilidade de liquidação do negócio de forma breve, esta deveria ser feita.

A divisão do empreendimento é um dos principais elementos constitutivos para entendermos o desfecho que a jornada negreira teve em Angola e no Rio de Janeiro. Como veremos a seguir, o investimento na armação e carregação da galera *S. José e N. Sra. do Rosário* se deu de forma diversa. Enquanto que o capitão e caixa Custódio Rodrigues da Fonseca investiu mais na carga, José Machado Pinto foi o maior investidor na armação. O terceiro agente, Antônio Ramos Pacheco foi o que menos investiu se comparado aos seus outros dois sócios.

Quadro 3 - Repartição dos custos da galera S. José e N. Sra. do Rosário (réis)

Sócio	Armação	Carregação	(Armação)	(Carregação)	(Total)
Custódio Rodrigues da Fonseca	1:548\$080,75	8:193\$987,33	25%	67%	53%
José Machado Pinto	3:096\$161,5	2:889\$226,33	50%	24%	33%
Antônio Ramos Pacheco	1:548\$080,75	1:103\$ 315,33	25%	9%	14%
Total	6:192\$323	12:186\$529	100%	100%	100%

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fls. 1, 2 e 3.

Este levantamento inicial do quanto que cada um dos sócios se propôs a desembolsar é para que possamos analisar, ao final, os lucros ou perdas que sociedade teve. Por serem dois investimentos diferentes, os retornos foram como veremos no cálculo final, dispares entre os três. Na parte inicial a aparelhagem da embarcação foi feita com o investimento do José Machado Pinto. Alguns utensílios como o mastro, peças de lona, bandeiras e âncoras constam no rol de itens utilizados para tal fim. No caso destes dois últimos, foram compradas junto ao Patrão Mor²⁴⁰ e, além desta informação, pouco se sabe sobre os outros gastos nesta parte jornada. Mas como ocorria em todo empreendimento marítimo, nesta etapa era recrutada a tripulação, cujo serviço não se limitava as tarefas em alto mar.

²³⁸ Pedreira, “Os homens de negócio”, cap. 6.

²³⁹ Idem, p.344.

²⁴⁰ O patrão-mor tinha como função inspecionar a construção e o aparelhamento das naus. (Ver Bluteau, *Vocabulario portuguez*, p. 170).

4.3 AS SOLDADAS E O SUSTENTO DOS HOMENS DE MAREAR

Todo o percurso realizado pela galera não poderia suceder sem a atuação da equipagem. No livro de carregação esta é dividida pelo nível de mando, ou seja, os oficiais e marinheiros. Alguns estudos tem apresentado a importância desses indivíduos não só como intermediários, que estão ali prestando um serviço, mas também investidores no comércio marítimo e de escravos. Por esta razão vamos utilizar como baliza pesquisas realizadas para a praça do Rio de Janeiro e da Bahia²⁴¹.

Um navio negreiro possuía características próprias no que diz respeito às dimensões e sua tonelagem e, assim, “os navios de comércio de escravos que rumavam à África tinham entre um terço e metade da tonelagem dos navios de carreira que partiam diretamente de Liverpool para as Índias Ocidentais por volta de 1780 [...]”²⁴². Era um navio com uma menor tonelagem e, por outro lado, com uma tripulação maior que as embarcações que comumente atuavam em outras carreiras. Cada navio deveria ter, além do seu capitão, os marinheiros, piloto, sota-piloto, mestre, contramestre, tanoeiro e capelão. As funções de cada tripulante eram vitais para o bom êxito da viagem e era comum a participação destes indivíduos na compra de escravizados.

Não só o ramo a que eram destinadas essas embarcações fazia com que fosse uma exigência se ter um maior número de tripulantes, assim como as rotas realizadas e o tipo de navio empregado. Se pegarmos o recorte entre 1780-1789, dentre os 12 navios negreiros que atracaram no Rio de Janeiro, a média da tripulação chegou a 29 indivíduos²⁴³. A quantidade de tripulantes em galeras e corvetas, por exemplo, tinham guarnições maiores. Das 15 galeras computadas, entre 1780-1859, a média de tripulantes era de 32 por viagem. Enquanto que as rotas de maior distância – Rio de Janeiro-Moçambique, Bahia-Angola – tiveram uma média maior, 29 e 23 indivíduos, das 9 e 16 embarcações computadas, respectivamente, se comparadas com a rota Rio de Janeiro-Angola, cujo número de navios computados foi de 29 e a média de 19,5 tripulantes²⁴⁴. Entre as saídas do porto de Lisboa, algumas décadas mais tarde, as galeras tinham uma média de 19,4 escravos por marinheiro, o que era considerado

²⁴¹ Cf. Jaime Rodrigues. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro, 1780-1860*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005; Cândido Eugênio Domingues de Souza. “‘Perseguidores da espécie humana’: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII”. Dissertação de Mestrado. Salvador: UFBA, 2011.

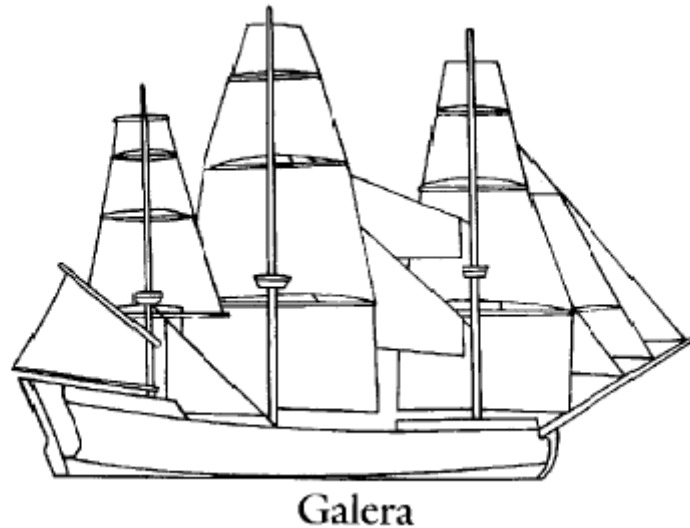
²⁴² Klein, “O comércio Atlântico”, p. 83.

²⁴³ Rodrigues, *De costa a costa*, p. 199.

²⁴⁴ Idem, p. 200.

uma boa proporção, embora a sua capacidade média de carregar 644,6 escravizados fosse superdimensionada para o tráfico em Angola²⁴⁵.

Figura 4 - Desenho de uma galera



Fonte: Miller, *Way of Death*, 1988, p. 369.

Em meados do século XVIII, os que tinham como destino o comércio os portos angolanos, notadamente para carregar a mercadoria humana, costumavam ser navios de médio porte com uma pesagem média de 120-160 toneladas e com uma capacidade de transportar entre 300 e 400 escravizados²⁴⁶. Tendo um maior porte, com uma mistura de velas latinas e redondas, a galera foi amplamente utilizada nas viagens negreiras sob a bandeira portuguesa, estimando-se que, durante todo o período do tráfico, 1.227 viagens tenham sido realizadas com este tipo de armação, correspondente a 4% do total²⁴⁷. Antes de suspender a âncora, os tripulantes poderiam tomar para si algum empréstimo na praça local e carregar uma parte de mercadorias por sua conta (nos chamados navios de “bando”). Muitas das relações se davam pela emissão de alguns mecanismos de crédito, como as letras, cartas de obrigação etc., e que comumente geravam uma cadeia de endividamento entre as partes envolvidas. Na Bahia setecentista alguns desses vínculos, como bem poderia ocorrer em outras localidades, dar-se-iam entre diferentes integrantes da tripulação, para além dos sócios da empreitada. Capitães de navio negreiro como Jacinto Gomes tinham algumas dívidas a receber, do contramestre e

²⁴⁵ Miller, *Way of Death*, p. 371-372.

²⁴⁶ Idem, p. 369-371

²⁴⁷ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#statistics>. Acessado em 18/01/2020.. No entanto, deve-se ter em mente que a nomenclatura que designava os tipos de embarcações não era tão rígida em termos classificatórios.

do armador, Antônio da Cunha Pereira, na viagem que fez na galera *Nossa Senhora dos Milagres e S. José*. O primeiro devia-lhe 200\$000 em letra risco, fora os juros. Já o último tinha uma dívida por uma letra de 600\$000 réis²⁴⁸.

As viagens da galera *S. José e N.S do Rosário* podem nos dar uma ideia das soldadas pagas aos homens de mar. Ao todo, 30 indivíduos compunham a tripulação, na rota Lisboa-Luanda, um número próximo à média calculada por Rodrigues, incluindo os oficiais: capitão, capelão, piloto, sota-piloto, cirurgião, contramestre e calafate. Por outro lado, a primeira viagem do Rio de Janeiro para Luanda, contou com uma equipagem bem menor, de 14 tripulantes, possivelmente por ser uma torna-viagem e já terem desembarcado a mercadoria humana no Brasil.

Quadro 4 - Soldadas e serviços pagos pelos sócios

Cargo	Valor	Percentual
Capitães	330\$000	19%
Capelães	50\$000	3%
Piloto	200\$000	11%
Sota-pilotos	50\$000	3%
Cirurgião	30\$000	2%
Contramestres	140\$000	8%
Calafate	45\$000	3%
Despenseiro	40\$000	2%
Marinheiros	681\$000	39%
Tanoeiros	185\$100	10%
Carpinteiro	2\$000	1%
TOTAL	1:753\$100	100%

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 11, 12, 17 e 18.

Mais adiante, veremos que as soldadas compunham um custo essencial no transporte, manejo do navio e condicionamento da carga. Dentre aqueles que prestaram um “serviço” a galera *S. José e N.Sra do Rosário*, cerca de 90% dos custos foram com tripulantes, inclusive com um dos sócios, Custódio Rodrigues da Fonseca, que atuou como capitão no trajeto Lisboa-Angola. Sua soldada de 200\$000 réis foi bem abaixo da que Cândido de Souza

²⁴⁸ Souza, “Perseguidores da espécie”, p. 166.

verificou para a praça da Bahia, no segundo quartel do século XVIII, de 600\$000 réis²⁴⁹. Além da equipagem do navio, somaram-se os trabalhos dos taneiros no conserto das pipas e o dos carpinteiros na construção de fogões²⁵⁰, secretas²⁵¹ e currais a bordo.

Diferentemente de outras ocasiões, estes últimos não embarcaram na galera para o Rio de Janeiro. Ainda na segunda metade do século, a corveta *N. Sra. do Monte e S. Vicente Ferrer*, que atuou no trajeto Angola-Pernambuco-Lisboa, tinha empregado entre os oficiais, nesta última etapa da viagem, o carpinteiro José Rodrigues Papagaio. Entretanto, recebera de soldada não mais do que haviam recebido alguns marinheiros²⁵². Já entre outros ofícios, os taneiros ficaram atrás apenas dos pilotos e capitães de navio, compondo cerca de 10% do total. A grande maioria dos custos incidiu sobre o pagamento das soldadas dos marinheiros que, ao contrário de outras situações, foram arroladas pelo caixa da sociedade. De costume, esses marujos recebiam seu pagamento na torna-viagem, aparecendo o termo na documentação “a merecer”, ou seja, pelo mérito de seu trabalho durante o trajeto²⁵³.

Para além das atividades desempenhadas por esses homens, o custeamento compunha-se dos gastos com sustento, aluguel de casas, bem como materiais necessários para realização dos seus serviços. “Assim como o capitão e a tripulação não escrava, os marinheiros escravos deveriam cuidar de desaparelhar a embarcação negreira após ter desembarcado o último africano”²⁵⁴. A não participação na descarga do navio poderia resultar num abatimento da soldada, como nos mostra o caso do escravo Félix, marinheiro da corveta *N.S da Boa Hora, Santana e S. Joaquim*, que chegou a Bahia, em 1762. Ao atracar, o filho do capitão Manoel Ferreira, Frei Francisco Eugênio do Pilar, foi buscar a bordo o escravo de seu falecido pai reivindicando sua posse, o que gerou uma querela com a segunda esposa do capitão, Tereza Maria de Jesus. Esta, ao que parece, não conseguiu o escravo para si, mas recebeu sua soldada de 29\$040 réis líquido dos 30\$000 acordados, já que Félix não atuou no desaparelhamento da corveta²⁵⁵.

²⁴⁹ Souza, “Perseguidores da espécie”, p. 170.

²⁵⁰ “He hum lugar que vulgarmente fica a ré do mastro do traquete sobre o convés, destinado para se cozinhar, o qual he dividido por anteparas, e argamaçado de cal, e tijolo.”. Ver Pedro de Mariz de Sousa Sarmento. *Elementos de construção, definição e dicionário francês, e português de todas as peças de que se formão os Navios*. Lisboa: Oficina de Antonio Rodrigues Galhardo, 1788, p. 40.

²⁵¹ “Privada, comua”. (Ver Bluteau, *Vocabulario portuguez*, p. 382).

²⁵² Isto é, 30\$000 réis. Ver Henrique Nelson da Silva. “O paradoxo do trabalho: o corporativismo artesanal e as trajetórias de vida dos oficiais mecânicos, século XVIII”. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. PPGH, Recife, 2018, p. 34-35.

²⁵³ Idem; Souza, “Perseguidores da espécie”, p. 172.

²⁵⁴ Idem, p.171.

²⁵⁵ Idem.

A descarga da galera *S. José e N.Sra do Rosário*, em Luanda, ocorreu em duas ocasiões: na viagem vinda de Lisboa e no torna-viagem da primeira ida ao Rio de Janeiro. No entanto, em ambas, ocasiões parecem que foram alguns escravizados locais que descarregaram as mercadorias.

Quadro 5 - Custos com rações, madeiras e pipas de água (réis)

Produto	Valor	Percentual
Rações	288\$080	20%
Pipas, madeiras e ferro.	673\$960	48%
Aluguel de casas e prato do capitão.	342\$043	25%
Matalotagem	102\$400	7%
TOTAL	1:406\$483	100%

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 11, 12, 13, 17, 18, 19 e 20.

O que logo chama a atenção são os custos com as pipas, os demais apetrechos para os seus reparos e para a construção de fogões a bordo. As pipas de água eram essenciais para uma travessia Atlântica, nas duas viagens que a galera *S. José e N.S do Rosário* fez para o Rio de Janeiro, foram transportadas 306 pipas. Para ter-se uma ideia de volume de água transportado nos trajetos 1 pipa equivalia 440,7 litros, o que daria 69.190 litros para a primeira viagem e 65. 664 litros, para segunda²⁵⁶. A diferença foi pequena nas duas jornadas e, considerando o decreto lei de 1684, no qual ficou estabelecido que “infalivelmente” se daria uma canada para cada escravo, por dia, vemos que a quantidade de água, em tese, daria para todos os a bordo²⁵⁷.

Durante o período que ficou em Luanda, até a galera zarpar para o Rio, Custódio Rodrigues da Fonseca pagou o aluguel de casas e seu sustento. Foram quase 10 meses desde a chegada da embarcação em Angola até a sua primeira viagem, para o Brasil; na segunda ocasião em que completou esta rota, levaram-se pouco mais de 8 meses até completar a carregação e rumar para Terra de Vera Cruz. A alimentação foi paga, também, a alguns integrantes da tripulação, como os contramestres e marinheiros, durante a etapa de carregação e aparelhamento do navio para as viagens ao Rio de Janeiro.

²⁵⁶ Luís Lisanti Filho. *Negócios coloniais: uma correspondência comercial do século XVIII*. Brasília: Ministério da Fazenda; São Paulo: Visão Editorial, 1973, p. 87. Entretanto, o próprio autor afirma que outros autores dão uma medida diferente para a pipa e que ela variava conforme a localidade.

²⁵⁷ O número da canada era de 1,41250 litros (Idem, p. 85).

Por fim, houve os custos com a matalotagem dos capitães e oficiais que foram a bordo da galera *S. José e N.Sra do Rosário*. Não se sabe exatamente quais foram os alimentos embarcados nas ocasiões, mas acredita-se que seja uma alimentação parecida com a dos marujos enquanto estiveram em terra: feijão, farinha, vinagre, azeite e massa. Em suma, esta primeira etapa da análise do custeamento deixou claro dois aspectos: uma parte substancial dos custos constituía-se das soldadas pagas aos homens de marear e as pipas de água tão vitais para as viagens marítimas. Entretanto, esta constituía apenas uma parcela do que a sociedade desembolsou para a realização dos seus negócios. Seja na entrada ou saída da capital do Reino de Angola, assim como num entreposto mais ao sul, na cidade de Benguela, foram pagas algumas taxas às autoridades locais.

4.4 TAXAÇÕES PORTUÁRIAS E MAIS CUSTOS

Os navios que se dirigiam para a capital de Angola, vindos do norte, eram obrigados a fazer um percurso mais ao sul. Sendo puxados pela corrente marítima para noroeste, os pilotos deveriam avistar terra entre Cabo Negro e Benguela para irem “correndo esta mança Costa” até a cidade de Luanda²⁵⁸. É neste trajeto que a galera *S. José e N.Sra do Rosário* fez paragem. Adentrando na baía de Luanda era possível avistar fortes e fortalezas como a de S. Pedro e a do Penedo esta, como local de registro, ficava próxima ao ancoradouro dos navios²⁵⁹.

Figura 5- Vista da cidade de Luanda (1755)



- 1- A Episcopal, de quem o seu pavimento fica inferior do terraplano dos baluartes da Fortaleza de S. Miguel pela altura de 21 palmos.
- 2- Igreja do Corpo Santo
- 3- Fortaleza de S. Miguel (?), de quem fica terraplano dos baluartes superior do nível (sic) da maré vazia pela altura de 209 palmos; também superior de dito pavimento da Sé pelos ditos 21 palmos.

²⁵⁸ Elias Alexandre da Silva Côrrea. *História de Angola* (1782). Lisboa, v. 2, 1937, p. 19.

²⁵⁹ Idem, pp. 20-21.

- 4- Reduto de N. S da Guia.
- 5- Reduto de S. Antônio da Victoria
- 6- Reduto de N.S da Penha vide (?).
- 7- Reduto de S. Pedro Gonçalves

1-3 Linha horizontal, que mostra as diferentes alturas (?).

Fonte: DGLAB- Arquivo Histórico Ultramarino. Coleção de cartografia manuscrita. Lisboa, 2016, p. 27.

Chegando ao porto, a embarcação deveria pagar uma série de emolumentos aos agentes régios e a indivíduos responsáveis pela descarga das mercadorias, como já discutimos no capítulo anterior. “Desde o século XV cada colônia atlântica tinha uma casa de contas – contadoria – com o poder de supervisão sobre os almoxarifados e alfândegas sob sua jurisdição”, posteriormente chamadas de provedorias, no caso de Angola, esta instituição atuava como feitoria e coletora de impostos, até meados do século XVIII²⁶⁰. O Provedor-mor era o principal responsável por dirigir a instituição e por indicar os outros oficiais como proceder nos assuntos administrativos. Compondo o resto do quadro funcional da provedoria tinham os escrivães, feitores, guardas, o patrão-mor etc.

Quadro 6 - Gasto com Entrada e Descarga em Luanda

Viagem Lisboa-Luanda		Percentual/Viagem	Viagem Rio-Luanda		Percentual/Viagem
Cargo/Indivíduo	Valor (réis)	%	Cargo/Indivíduo	Valor (réis)	%
Provedor-mor	2\$000	3%	Provedor-mor	2\$000	11%
Patrão-mor	1\$500	2%	Patrão-mor	1\$500	8%
Tesoureiro da Santa Casa de Misericórdia	4\$000	7%	Tesoureiro da Santa Casa de Misericórdia	4\$000	22%
Tesoureiro do Corpo Santo	4\$000	7%	Tesoureiro do Corpo Santo	4\$000	22%
Barcada ²⁶¹	32\$000	54%	-----	-----	-----
Negros	15\$940	27%	Negros	6\$860	37%
TOTAL	59\$440	100%	TOTAL	18\$360	100%

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 10 e 17.

Além dos valores pagos aos oficiais da Fazenda Real, a entrada da galera *S. José e N.Sra do Rosário* em Luanda, gerou como custo algumas taxas pagas à Santa Casa de

²⁶⁰ Filipa Ribeiro da Silva, “Transferring European Fiscal Systems”, p. 550-551.

²⁶¹ “BARCADA, Barcada, ou Barco. A carga de hum barco, ou de huma barca. Hum barcada ou barco de palha, ou de qualquer outra cousa”. (Bluteau, *Vocabulario portuguez*, p. 48).

Misericórdia que, por sinal, não estava bem financeiramente durante o período²⁶². Devido a um maior volume de mercadorias carregadas na viagem vinda de Lisboa, houve um custo maior na entrada ao porto, por causa barcada que levou as mercadorias para inspeção.

Na descarga das fazendas foram utilizados alguns “negros”, uma parcela significativa dos custos da embarcação nesta etapa da viagem. Como veremos adiante, alguns desses agentes aparecem no rol de gastos com o despacho de saída da galera S. José e N.Sra do Rosário para o Rio de Janeiro.

Para todos os navios que atuassem nas rotas do tráfico de escravizados, as medidas de arqueação eram regulamentadas pelo já mencionado decreto-lei de 1684. Em tese, os oficiais da Alfândega tinham a incumbência de fiscalizar as dimensões de cada embarcação, a fim de garantir a sobrevivência e limitar o número de escravizados a bordo.

A responsabilidade formal, em Angola, caía ao *provedor* (inspetor) da Fazenda Real, teoricamente um indicado confiável de Lisboa, mas na prática delegados locais dos transportadores rivais e donos de escravos concordaram em nomear candidatos compromissados, e com um senso de quantos escravos um navio poderia transportar em segurança e ainda trazer um retorno aceitável para seus proprietários em seus investimentos²⁶³.

Na prática, havia uma sobrevalorização do espaço disponível no navio. Era uma velha prática dos traficantes rotular os compartimentos dos navios, aonde iam os bens dos marinheiros e passageiros, como vazios e remover boa parte da mobília e apetrechos do trabalho marítimo antes de se tirarem as medidas²⁶⁴. A galera *S. José e N.Sra do Rosário* passou pela vistoria em duas ocasiões: ao sair de Lisboa e na viagem de Luanda para o Rio de Janeiro.

Quadro 7 - Arqueação e bando de saída

Lisboa-Luanda	Valor (réis)	Luanda-Rio de Janeiro	Valor (réis)
Arqueação	33\$750	Arqueação	16\$000
Bando de saída	309\$400	Bando de saída	9\$200
TOTAL	343\$150	TOTAL	25\$200

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 12 e 18.

O que chama atenção é o custo com bando de saída na cidade de Lisboa. Somente para a “concessão do bando” foram pagos 300\$000 réis, o que indica o papel desses agentes

²⁶² A.J.R Russell-Wood, *Fidalgos e Philanthropists: the Santa Casa da Misericórdia of Bahia, 1550-1755*, p. 36.

²⁶³ Miller, *Way of Death*, p. 344.

²⁶⁴ Idem.

responsáveis por dar uma notícia pública²⁶⁵. Todos os restantes dos custos foram com sargentos do bando, tambores e com a alimentação do grupo. Por outro lado, quando em Angola, não houve pagamento com a “concessão” o que fica claro se compararmos com o que foi dispendido no Reino.

Ao chegar ao porto de Luanda, o mestre ou capitão deveria apresentar a certidão passada pelos oficiais no porto de origem, para então ser realizada a segunda arqueação²⁶⁶. A diferença entre os valores da arqueação pode residir no fato de que, no caso de Lisboa, o número de agentes portuários que fiscalizavam fosse maior que em Angola. De qualquer forma, a maneira como o processo de medição era realizado pode-se considerar bastante dúbio. Alguns dos encarregados em averiguar as dimensões dos navios baseavam-se em dados aritméticos que não sabiam como utilizar, ou mesmo burlava-os com intuito de favorecer o contratador em questão²⁶⁷.

Na etapa final em terra, os negociantes e seus agentes deveriam se dedicar a uma série de embaraços na saída do porto. O despacho de saída consistia em variados custos com que os armadores deveriam se ocupar, antes do seguimento da viagem para o Brasil. Em sua grande maioria eram direcionados aos já mencionados e discutidos, agentes alfandegários. Nas cinco viagens que a galera *S. José e N.Sra do Rosário* realizou entre Lisboa, Luanda, Rio de Janeiro temos o registro de duas ocasiões.

Quadro 8 - Despacho de saída

1ª Viagem Luanda - Rio de Janeiro		2ª Viagem Luanda - Rio de Janeiro	
Cargo/Função	Valor (réis)	Cargo/Função	Valor (réis)
Provedor-mor	10\$500	Provedor-mor	10\$000
Escrivão da Fazenda	1\$000	Escrivão da Fazenda	1\$000
Escrivão da Feitoria	8\$300	Escrivão da Feitoria	8\$300
Secretário de Estado	6\$400	Secretário de Estado	6\$400
Patrão-mor	1\$500	Patrão-mor	1\$500
"Pelo que paguei a uma canoa que levou a licença a Fortaleza"	\$300	"Pelo que paguei a uma canoa que levou a licença a Fortaleza"	\$300

²⁶⁵ Na definição de Bluteau, Bando: “Derivasse do antigo vocábulo alemão *Bam*, que significa pregão [...], como quando se declara publicamente um decreto, huma ley.”.

²⁶⁶ José Justino de Andrade e Silva. *Collecção chronologica da legislação portuguesa (1683-1700)*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1859, p. 10.

²⁶⁷ Miller, *Way of Death*, p. 344-345.

"Pelo que paguei a quem suspendeu a amarração"	4\$000	"Pelo que paguei a quem suspendeu a amarração"	2\$000
TOTAL	32\$000	TOTAL	29\$500

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 13.

Os encargos do Provedor-mor, na ocasião, eram pela abertura do despacho, caminhos, visita e rubricar o caderno dos mortos. Cabia a ele, ou algum de seus delegados, abrir o processo de registro e controle das embarcações destinadas a sair do porto. Era acompanhado de um escrivão, cuja tarefa era de anotar tudo que era carregado a bordo, o tipo de navio e o seu destino. Caso o mandatário da embarcação não pagasse os direitos exigidos na saída, estes poderiam ser afiançados, neste sentido, em ambas as viagens, optaram por este último recurso, pagando ao escrivão da Fazenda Real pela certidão de fiança.

A Feitoria de Luanda era outra instituição que fazia parte do sistema fiscal na região²⁶⁸. Não se sabe, ao certo, a posição que ocupava na fiscalização, quais eram suas incumbências ou o alcance de sua jurisdição. Quando mencionada no despacho de saída, consta, apenas, pelo valor pago ao seu escrivão “pelos caminhos, despacho e visita”, o que pode indicar uma divisão das atribuições com seu correspondente na Fazenda Real. Na prática recebia por uma tarefa que ficava a cargo, também, do provedor-mor. A liberação do navio, por sua vez, dependia do aval de outro oficial régio, o secretário de estado que recebeu por um bilhete redigido com este intuito.

Embora não possam se equiparar ao peso que as soldadas e matalotagem tiveram, os custos com os emolumentos pagos aos oficiais constituíam uma etapa da viagem de um negreiro, na qual ele não poderia se evadir, salvo em situações de contrabando. A seguir, veremos que além destes pagamentos que podemos chamar de “oficiais” ou “usuais”, o capitão e caixa Custódio Rodrigues da Fonseca teve alguns custos extraordinários durante sua estadia em Luanda.

4.5 AS MIUDEZAS

Antes da partida para o Rio de Janeiro, a embarcação necessitava de reparos e de um bom provisionamento para a viagem. As miudezas são difíceis de classificar, já que poderia consistir em pagamentos por serviços prestados por alguém, a compra de uma determinada mercadoria ou até mesmo por motivos religiosos. O registro e a análise deste tipo de gastos

²⁶⁸ Filipa Ribeiro, “Transferring European Fiscal Systems”, p. 551.

são uma verdadeira forma de perceber o cotidiano do tráfico, cujos agentes muitas vezes passam despercebidos em quadros mais gerais de contabilidade do comércio de escravizados. Nesta seção, irei tratar de algumas que tiveram um maior peso entre os custos que recaíram sobre esta empreitada da referida sociedade mercantil.

“A demora dos navios do Comercio ancorados no porto de Angola por falta de mantimentos. Espalhada a carestia, ficão estes vasos em inanição; e por consequência lhes recai aquele rifão, de que ‘Barco ancorado, não ganha frete’.”²⁶⁹. Esta é a nona causa, segundo o autor, da ruína do comércio em Angola. A falta de alimento poderia ser um fator condicionante para os armadores, para a tripulação, como já discutido anteriormente, e para as centenas de escravizados que aguardavam para a longa travessia atlântica. Os comerciantes que atuavam no tráfico eram inspecionados sobre a quantidade e qualidade dos mantimentos que iriam a bordo, às vezes tendo que colocar sob fiança os mesmos no Armazém Real com o intuito de serem autorizados a partir²⁷⁰.

Quadro 9 - Lista das quatro principais miudezas (Luanda)

Causa/Item	Antes da 1ª viagem Luanda-Rio de Janeiro		Antes da 2ª viagem Luanda-Rio de Janeiro	
	Quant.	Valor (réis)	Quantidade	Valor (réis)

Barril de pólvora	1	18\$000	1	18\$000
Peça de Lona	-----	-----	1	17\$000
Missas	-----	-----	41	16\$400
Amarração e recolher o pano	-----	10\$000	-----	10\$000
Mantimentos	29	49\$590	-----	-----
Feixes de Lenha	3000	60\$000	1600	32\$000
Aluguel do Armazém Real	-----	2\$000	-----	2\$000

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 12 e 19.

Estes são apenas alguns dos itens arrolados pelo caixa da sociedade. Vale destacar que a lenha transportada a bordo não foi elencada como uma “miudeza”, mas com um custo a

²⁶⁹ Elias Côrrea, *História de Angola*, p. 46.

²⁷⁰ Miller, *Way of Death*, p. 355.

parte. Um aspecto que chamada atenção é a religiosidade, refletida na prática de fazerem-se salvas no dia de um santo (daí os custos com barris de pólvora), no caso, N. Sra. do Cabo, ou então rezar missas esperando um bom andamento da jornada ou agradecendo pelo seu êxito. Em tese, a presença de capelães a bordo era obrigatória nos navios de bandeira portuguesa. Entretanto, era comum a ausência dos mesmos nas embarcações, o que, até certo ponto, parece não ter incomodado os tripulantes²⁷¹. Um dos motivos para esta ausência era o baixo quadro de clérigos nas igrejas de Luanda, apesar da grande quantidade das mesmas, algo que era comum também nas dioceses do Brasil, dada a sua grandeza, porém, com um pequeno número de paróquias e coadjutores²⁷².

No âmbito da lei, Portugal talvez tenha sido o pioneiro na exigência de levar um sacerdote a bordo dos navios- no caso, navios negreiros: já em 1684, a Coroa lusa dava ordens nesse sentido e estabelecia como punição pela falta o pagamento de uma multa equivalente a duas vezes o valor dos negros carregados, além de seis anos de degredo na Índia para os culpados [...]. Por certo, a exigência de um capelão a bordo não provinha de uma demanda dos tripulantes e a ausência deles não parece ter criado incômodo aos marinheiros envolvidos com o tráfico de escravos para o Brasil²⁷³.

Não parecer um incômodo a ausência do capelão a bordo não quer dizer que os marinheiros fossem renunciados na fé. Era comum pedir a intervenção de algum santo em situações de perigo extremo, calmarias e, como pôde se ver no caso da galera *S. José e N. Sra do Rosário*, mandar rezar umas missas antes da saída da embarcação. Mesmo atuando como comerciantes de pessoas, esses indivíduos não viam incompatibilidade entre suas atividades e a fé católica. “Portanto, não havia incongruência entre o fato de que eles pudessem jurar pelos ‘Santos Evangelhos’ ao prestarem informações precisas sobre suas cargas [...]”²⁷⁴.

O recolhimento da “amarração e do pano” ficou a cargo do ermitão da igreja de N. Sra. do Cabo, na ilha de Luanda. Era um local onde costumeiramente os navios eram assistidos: “os mais possantes vão vazios para aquela banda, até lhe chegar a sua vez, principalmente os que estão a caber a seu despacho [...]”²⁷⁵. Ali, também, se mandavam rezar missas e realizavam os batismos dos escravizados, cuja sina era uma longa e degradante viagem às Américas.

²⁷¹ Jaime Rodrigues, “Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico para o Brasil (sécs. XVIII e XIX)”, *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 19, nº 38, 1999, p. 15-53.

²⁷² Idem, p. 40; Bruno Feitler, *Nas malhas da consciência: Igreja e Inquisição no Brasil: Nordeste 1640-1750*. São Paulo: Alameda, Phoebus, 2007, p. 45.

²⁷³ Rodrigues, *Cultura Marítima*, p. 39-40.

²⁷⁴ Idem, p. 42.

²⁷⁵ Antônio de Oliveira Cadornega, *História Geral das Guerras Angolanas*. A referência está incompleta.

Por outro lado, o que mais pesou entre os custos foram os feixes de lenha e os mantimentos. Estes serviram como meio “para fomentar a saída da galera” e, assim, foram colocados no Armazém Real. Já a lenha foi colocada abordo para a travessia atlântica, utensílio de grande necessidade para cozinhar os alimentos da tripulação e escravizados.

Todos estes gastos que compuseram o custeamento da embarcação, resultaram no retorno em fretes pagos aos armadores que, na ocasião, eram também proprietários e investidores da embarcação.

4.6 A NAVEGAÇÃO DA GALERA S. JOSÉ E N.SRA DO ROSÁRIO: CUSTOS E RECEITAS

O estabelecimento de um contrato é o ponto de partida para se entender como esses agentes se organizavam no transporte marítimo. Em frente ao notário, o grupo de comerciantes entrava em acordo mútuo com os armadores. De costume, apenas alguns fretadores compareciam e firmavam o contrato, enquanto os demais deveriam outorgar o documento em dias posteriores²⁷⁶. Assim, a celebração da escritura deixa claro como se dava a participação dos mercadores: dispersando as cargas e, também, os riscos. Fator que igualmente era de bom grado aos armadores, já que poderiam obter uma maior taxa de utilização dos espaços disponíveis²⁷⁷.

A dissipação da carga, como se verá adiante, foi uma das estratégias realizadas por Custódio Rodrigues da Fonseca enquanto esteve em Luanda. A galera *S. José e N.Sra do Rosário* realizou quatro viagens com objetivo de amortizar o valor investido em sua armação. O tempo era um condicionante na vida desses armadores, pois, dependendo da rota, os custos poderiam solapar o empreendimento no navio. Neste sentido, o que deveria ser levado em conta, como baliza para os gastos, era o tempo despendido em cada trajeto²⁷⁸.

Ao analisar as rotas do açúcar na primeira metade do séc. XVII Leonor Costa trouxe um dos motivos pelo quais o preço do frete, na torna-viagem ao Reino, era mais elevado:

No entanto, a razão mais convincente prender-se-ia com o contraste na distância/tempo de cada um dos troços da viagem. O regresso pedia mais 50% e se este fator orientava os custos suportados pelo armador, então, o troço da viagem de retorno seria mais dispendioso²⁷⁹.

²⁷⁶ Leonor Freire Costa, *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, Vol. 1. Lisboa: Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 2002, p. 251-52.

²⁷⁷ Idem, p. 253-54.

²⁷⁸ Idem, p. 376-77.

²⁷⁹ Idem.

No caso, não era o preço da mercadoria que seria utilizada como referência para a variação da taxa de frete, mas sim, o tempo da viagem e o volume da mercadoria. Embora o objeto de estudo em questão seja a atuação e o cotidiano dos agentes do tráfico em Angola, esta premissa nos faz compreender a forma como os custos se alternavam no empreendimento, a depender da rota.

Para vencer os fretes, as viagens ocorreram em três trajetos: Lisboa-Luanda; Luanda-Rio de Janeiro (e vice-versa). Em todas as ocasiões a galera *S. José e N. Sra. do Rosário* parou em Benguela para abastecimento e para captar novos interessados em transportar alguma mercadoria e escravizados. Esta, dependendo do seu porte e maneira de armazenar, poderia não otimizar a utilização do espaço do navio. Em período coevo, embora num regime de monopólio, o ganho auferido como fretes pela CGCPP pode nos dar uma noção de como esses bens impactavam as receitas dos armadores.

Durante 1761-1769, a sua atuação rendeu lucros brutos em diferentes rotas, a saber: Angola-Pernambuco (38%); Pernambuco-Angola (30%); Pernambuco-Lisboa (17%); Lisboa-Angola (15%)²⁸⁰. No contexto da Companhia, o negócio entre África e Brasil era compensado através dos fretes, já que a rentabilidade incidia mais na venda em Angola dos bens manufaturados transportados pelos navios saídos do Reino. Embora a receita, em média, por navio com o transporte entre Lisboa-Angola (3.723.244 réis) seja maior que em Pernambuco-Angola (2.541.597 réis), as cargas médias entre as rotas (23 contos no primeiro e 2,7, no segundo) nos mostram uma diferença no que diz respeito ao volume da carregação transportada²⁸¹. Enquanto, as fazendas secas exigiam uma menor demanda por espaço, as fazendas molhadas, notadamente o açúcar, ocupava um maior volume nos vasos.

Tendo em vista essas nuances que compunham a organização do transporte, pretende-se fazer uma avaliação dos rendimentos em fretes nos trajetos percorridos pela galera *S. José e N. Sra. do Rosário*. Apesar de transportar os escravizados em duas ocasiões, na lista não constam os valores unitários pagos em frete pela mercadoria humana o que não foi um problema, como nós observamos no capítulo anterior, para se estimar o total de fretes pagos, já que os fretes de escravos entre Angola e Brasil eram tabelados por lei, diferentemente do pequeno trecho entre Benguela e Luanda. Para os fretadores, a remessa de seus escravos para

²⁸⁰ Maximiliano M. Menz, “A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80)”, In: João José Reis e Carlos Silva Jr. (Org.). *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016.

²⁸¹ Idem, p.113.

esta cidade poderia significar maiores chances de venda ou então poderiam estar atuando como consignatários de outros mercadores.

Quadro 10 - Balanço dos custos da navegação

Custos	Valor	%
Armação	6:192\$323	47%
Administração, caixa e despesas.	2:934\$850	22%
Custeamento 4ª Viagem (Luanda-Rio de Janeiro)	1:443\$793	11%
3 livranças falidas	327\$839	2%
Prato de Custódio Rodrigues da Fonseca	146\$240	1%
Aluguel de casas	120\$000	>1%
Custeamento 3ª Viagem (Rio-Luanda)	1:186\$833	9%
Duas comissões	95\$365	>1%
Uma perda do líquido da carregação do Rio	38\$500	>1%
Perda na carregação do Rio	275\$393	2%
Perdas das Remessas de Angola	666\$225	5%
TOTAL	13:427\$361	100%

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 2.

Grande parte destes custos foi discutida no decorrer deste capítulo, no entanto, alguns merecem uma melhor explanação. Em todo o período que o caixa da sociedade (isto é, Custódio R. da Fonseca) esteve em Luanda, manteve contato com seus procuradores no Rio de Janeiro, cujas responsabilidades eram as mais diversas: custear a embarcação para seu retorno a Angola; liquidar as letras remetidas pela sociedade; a venda e o sustendo dos escravizados. Joaquim dos Santos, assim, recebeu uma comissão do valor líquido dos fretes e pela venda de uma caldeira e de aduelas, num total de 38\$040 réis. Por sua vez, Bento Fernandes Lobo, outro agente atuante no Rio, retirou 57\$325 réis de sua conta corrente. Eram homens de confiança dos sócios que empreenderam na galera *S. José e N. Sra. do Rosário* e que ocupavam um papel vital em seus negócios, na outra margem do Atlântico.

Por outro lado, a sociedade teve perdas com a carregação saída do Rio de Janeiro, bem como a remessa 106 escravizados, 3 letras e 2 adições remetidas de Luanda para aquela cidade. O que é de se estranhar são estas remessas constarem na seção de custos com navegação, já que constituía um valor pago com a carga. De qualquer forma e, como se verá adiante, as mercadorias transportadas vinda do porto carioca eram compostas pelas jeribitas, madeiras, arcos de ferro e materiais de construção, enquanto que as saídas do reino tinham um

avultado número de bens manufaturados, o que implica de diferentes formas, nas receitas em fretes.

O que chama a atenção entre os custos são as maquinas desembolsadas pelos interessados na armação do navio, já que chegava a quase metade dos custos. Assim, o “capital fixo” foi o que mais pesou na conta desses agentes. Não menos expressivo foi o peso dos gastos em terra, com as soldadas, conserto de tonéis etc. que foram discutidos anteriormente no capítulo, no caso, o custeamento da embarcação na primeira e segunda viagem. Se somarmos os custos do período que a galera chegou a Luanda e, durante o segundo custeamento para a última viagem ao Rio, chegam a 33% do total de gastos. Como se verá mais adiante, mas que já fica claro com os dados apresentados, que os três sócios não tiveram um rendimento com a navegação, isto é, com os fretes; aliás, saíram no prejuízo, o que foi compensado com a venda das carregações.

Dentro de um quadro mais geral do empreendimento, por outro lado, é preciso se fazer uma avaliação das receitas obtidas com a venda da carregação em Luanda, da compra dos escravizados e sua posterior revenda no Rio de Janeiro.

Quadro 11 -Balanço das receitas da navegação

Receitas	Valor	%
Fretes Lisboa-Luanda	4:258\$583	36%
Fretes Rio-Luanda	2:108\$720	18%
Venda de alguns apetrechos do navio	234\$360	2%
Fretes 1º viagem Luanda-Rio	2:073\$435	17%
Fretes 2º viagem Luanda-Rio	2:250\$404	19%
Venda da embarcação	900\$000	8%
TOTAL	11:825\$502	100%

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 2.

Boa parte das receitas foi auferida com os fretes no trajeto Lisboa-Angola, nos quais conseguimos deslindar alguns dos indivíduos que pagaram pelo mesmo. Além do próprio capitão, Custódio Rodrigues da Fonseca, outras quinze pessoas enviaram mercadorias vindas do Reino. Dentre elas, o já mencionado Gonçalo Ribeiro dos Santos, que atuou como cirurgião de navio negreiro e agente/sócio, em Luanda, de Domingos Dias da Silva e Domingos Gonçalves Reis durante os anos de 1750-1760²⁸². Neste mesmo sentido, outros

²⁸² Menz, “Uma comunidade em movimento”, p. 45-48.

mercadores como Antônio Moreira Lisboa, homem de negócio e morador de Lisboa, que vivia abastadamente “de seu negócio que faz para o Brasil para o que tem parte hum navio, que carrega com outros sócios por sua conta”, obteve sua carta de familiar do Santo Ofício em 1762, e pagou uma soma considerável em fretes (Ver Anexo A) ²⁸³.

O capitão da Fortaleza de S. Miguel, em Luanda, também apareceu na lista de indivíduos que pagaram fretes a sociedade. Tomas da Silva Batista era natural de Braga, casou-se com uma moradora local, Mariana Alvares Pinheiro, e era tido como homem de negócio e “é o mais opulento morador desta cidade” na qual remetia suas fazendas para o sertão ²⁸⁴. Ou seja, tratava-se de mercadores ou de agentes envolvidos no comércio local, incluindo, certamente, o de escravizados.

Na contabilidade das receitas, assim como afirma Menz, o trajeto Lisboa-Angola auferia, em média por navio, retornos maiores aos armadores. Entretanto, a morfologia das cargas pode ter um impacto nesta diferença, como veremos na próxima parte.

Quadro 12 - Balanço geral (custos e receitas) dos fretes

	Valor (réis)
Custos	13:427\$361
Receitas	11:825\$502
Total	-1:601\$859

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 2.

Algumas considerações devem ser feitas a respeito do prejuízo em conta, na navegação da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*. Grande parte das maquinas dispendidas durante o período de atuação da sociedade incidiu na armação e custeamento do navio. Como cada sócio investiu de forma diferente, o resultado na empreitada teve um desfecho singular para cada um deles. No entanto, se compararmos com o valor que cada um desembolsou na armação, as perdas que houve com as viagens da embarcação foram distribuídas proporcionalmente ao gasto. Portanto, José Machado Pinto, que foi o que mais investiu na armação (3:096\$162 réis), teve uma perda de 800\$929 réis; os outros dois, Custódio Rodrigues da Fonseca e Antônio Ramos Pacheco perderam, os mesmos valores, 400\$466 réis,

²⁸³ TSO, Conselho Geral, Habilitações, Antônio, mç. 95, doc. 1762.

²⁸⁴ TSO, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 5345, fl. 3-14.

tendo cada um investido, inicialmente, 1:5848\$080. Ou seja, cada um teve uma perda de 26% do valor inicial investido na armação. Os valores desembolsados com as soldadas da tripulação, os mantimentos e água para as viagens tiveram um peso na rentabilidade da navegação, já que, diferentemente de outros circuitos de comércio, o número da equipagem era maior, implicando um maior gasto com os soldos e alimentação. Acrescente-se a isso, a condição da própria mercadoria, os seres humanos submetidos à escravização, que também exigia mais víveres para travessia atlântica.

A seguir, vamos analisar a carregação oriunda de Lisboa, que se constituiu como principal ativo durante o período em que Custódio Rodrigues da Fonseca esteve em Luanda. Foi por meio da venda desses bens que obtiveram a mercadoria humana, o pagamento com mecanismo de crédito (as letras) e a cera que fora remetida para o Brasil.

4.7 A CARGA

O rol de mercadorias contabilizadas por esses mercadores variou desde os tecidos mais finos, como as serafinas e os tafetás, até as barras de aço e as especiarias, como o açafreão. Vale aqui retornar à discussão do capítulo um sobre o papel que os diferentes bens tinham dentro do comércio de escravizados. Ressaltamos a importância dos manufaturados têxteis na permuta por cativos nas variadas localidades da costa africana, especialmente na Costa da Mina e Angola²⁸⁵.

Na carregação da galera *S. José e N.S do Rosário*, os tecidos tiveram um valor acentuado no total dos bens arrolados. Estes eram provenientes seja da Índia, como da Europa, em sua grande maioria. O que nos permite afirmar, mais uma vez, o ativo comércio de reexportações operacionalizado neste último continente. Ao longo do período de 1699-1774 “os têxteis sempre compuseram mais da metade do total de exportações e reexportações inglesas, e cerca de três quintos das exportações e reexportações dos artigos manufaturados”²⁸⁶.

O comércio de reexportações que era operado a partir de Lisboa só era possível graças ao regime exclusivo e as restrições do tráfego direto entre as possessões coloniais; mais do que uma miragem, o exclusivo era o principal mecanismo pelo qual os mercadores metropolitanos podiam ainda controlar o financiamento do resgate em Luanda, pois permitia-lhe fornecer, com concorrência limitada, produtos asiáticos e da Europa do norte.²⁸⁷

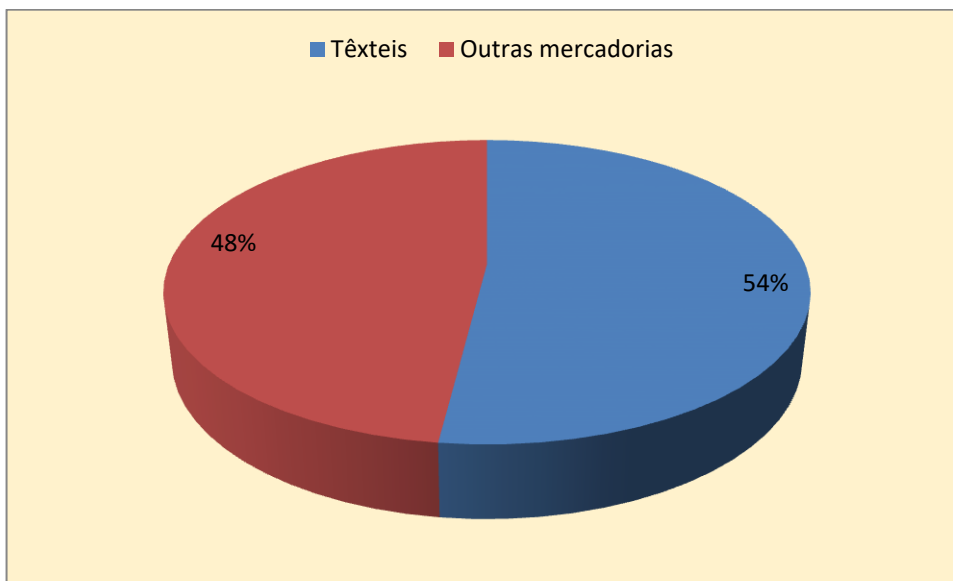
²⁸⁵ Cf. Miller, 1988; Cf. Riello, 2009; Richardson, 1979; Cf. Kobayashi, 2019.

²⁸⁶ Robert Duplessis, “Mercadorias globais consumidores locais: têxteis no mundo atlântico nos séculos XVII e XVIII”, *Afro-Ásia*, Salvador, 2010, p. 20.

²⁸⁷ Menz, “As ‘Geometrias’ do tráfico”, p. 198.

Desta maneira, o Reino de Angola serviu como refúgio para os mercadores metropolitanos financiarem o tráfico. Um dos tecidos de maior valor na carregação da galera, como se verá adiante, foi a Serafina, têxtil fino de lã oriundo da Europa, o que se coaduna com a afirmação de Miller: “as lãs britânicas eram a espinha dorsal das reexportações dos mercadores lisboetas [...]”²⁸⁸.

Gráfico 3 - Relação entre os têxteis embarcados e o total de bens (%)



Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 27-34.

A proporção entre todos os bens carregados e os manufaturados têxteis, incluindo-se, também, os lenços, meias e outras tapeçarias, chegou a 54%. A produção portuguesa de tecidos era responsável, essencialmente, pelo fabrico de linhos e lãs e, a esta altura, era frágil, se comparada à de outras economias europeias²⁸⁹. Na carregação da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*, não ficam claros quais tecidos são especificamente de origem portuguesa, mas podemos aferir os que eram originários do Velho Continente. Neste sentido, três manufaturados têxteis se destacam: serafina, baeta e cré, todos feitos da fibra de lã. Provavelmente, boa parte dos tecidos carregados era oriunda de outros Estados europeus, sendo reexportados pela metrópole.

²⁸⁸ Joseph C. Miller, “Imports at Luanda, Angola, 1785-1823”, In: *Figuring African trade: proceedings of the Symposium on the Quantification and Structure of the Import and Export and Long Distance Trade in Africa*. Berlim: 1986.

²⁸⁹ Jorge B. de Macedo. *Problemas de historia da indústria portuguesa no Século XVIII*. 2. ed. Lisboa: Querco, 1982, p. 61-121; Jorge Miguel V. Pedreira, *Estrutura Industrial e Mercado Colonial*. Portugal e Brasil (1780-1830). Lisboa: Difel, 1994, p. 65-137.

As regiões do Minho e Beira se destacaram pela fabricação de linhos, embora este manufaturado tenha sido produzido de forma mais difusa por todo Portugal. Uma das explicações para a preponderância dessas duas localidades está relacionada à abundância de matérias-primas na região, a convivência da policultura com as plantas do linho e a uma grande quantidade de mão-de-obra camponesa apta para o trabalho nas manufaturas. Mesmo com o declínio de material para a produção do linho, em finais do século XVIII, a situação conseguiu ser remediada com a importação de ramas de linho do Báltico. Por outro lado, os manufaturados de lã não tiveram uma difusão tão acentuada como o linho. Restritas, geograficamente, às regiões interioranas, especialmente de serra, as lãs tinham com matéria-prima quase que exclusivamente nacionais. “Os lanifícios concentram-se no perímetro da Serra da Estrela que, se é legítimo tal paralelo, constituiu o equivalente do Minho para a indústria linheira.”²⁹⁰.

Outro tecido que se destacou na produção manufatureira portuguesa, também por ser um artigo luxuoso, foi a seda. O fabrico desses têxteis se concentrava nos grandes centros urbanos como: Lisboa, Porto e Braga. Assim como o caso do linho, inicialmente, a matéria-prima para fabricação de tecidos de seda era abundante, porém, os recursos passaram a se tornar escassos, o que exigiu a importação de ramas de amoreira da Itália (planta da qual o bicho-da-seda costuma se alimentar). Esta indústria foi estimulada no período pombalino, com a reforma administrativa da Real Fábrica das sedas, aumentando suas oficinas produtivas e àquelas subsidiárias de sua produção, como a serralharia e botões²⁹¹.

Já os têxteis produzidos com fibras de algodão eram, preponderantemente, originários da Índia. Até meados do século XVIII, este subcontinente era o principal produtor e comercializador de tecidos de algodão, sendo ultrapassada pela cada vez mais mecanizada indústria inglesa²⁹². A sua popularização se deu, no entanto, de formas diferentes dos dois lados do Atlântico:

Assim como antes, entretanto, os estoques de algodão não eram uniformes nas duas partes do atlântico. Quer sejam o algodão puro indiano ou imitações europeias, as bofetás, estofado da Guiné, chitas estampadas que eram populares na Costa do Ouro e Angola, raramente achavam seu caminho para as Américas²⁹³.

²⁹⁰ Idem, p. 82.

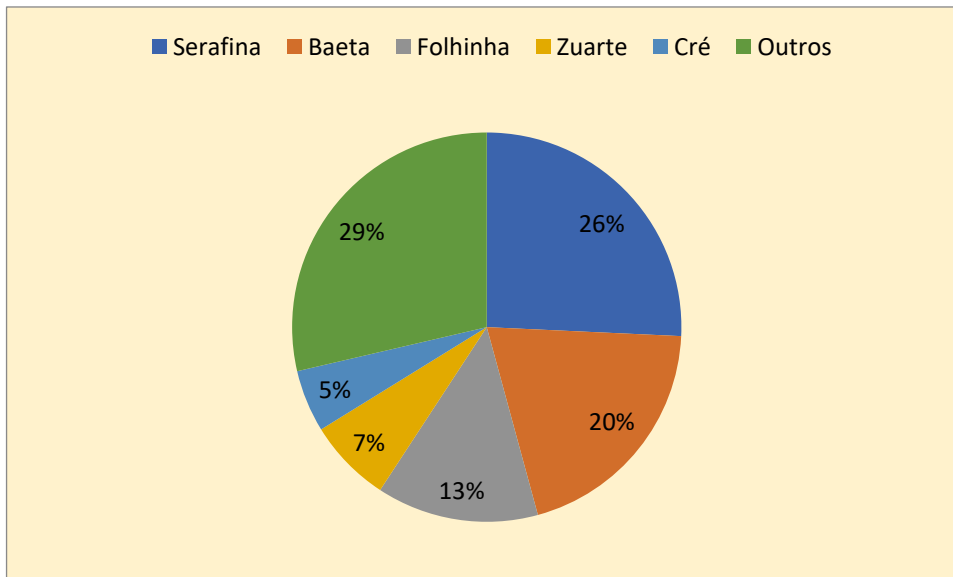
²⁹¹ Idem, p. 47-48.

²⁹² Riello, *How India clothed*, p. 309-310.

²⁹³ Robert Duplessis, p. 99, tradução nossa.

A carga da galera S. José e N.S do Rosário tinha em sua composição, entre os cinco principais têxteis em valor, dois tecidos de algodão e tantos outros de lã. Estes, diferentemente daqueles, eram, sobretudo, de origem europeia.

Gráfico 4 - Principais têxteis em valor



Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 27-34.

Os tecidos de lã tiveram uma parcela significativa na carga, já que o segundo, em ordem de valor, foi a baeta. Este têxtil, assim como a serafina, era, provavelmente, oriundo da Inglaterra²⁹⁴. Em seguida, temos a folhinha, cuja origem é indiana, assim como o zuarte, ambos compostos de fibras de algodão. Por último, o cré, que era outro tecido de origem europeia. Em suma, estes tipos de manufaturados chegaram a 71% do valor total da carga de têxteis e que esta, como já fora dito anteriormente, correspondeu a 52% de toda a carga, sendo o principal item transportado na embarcação.

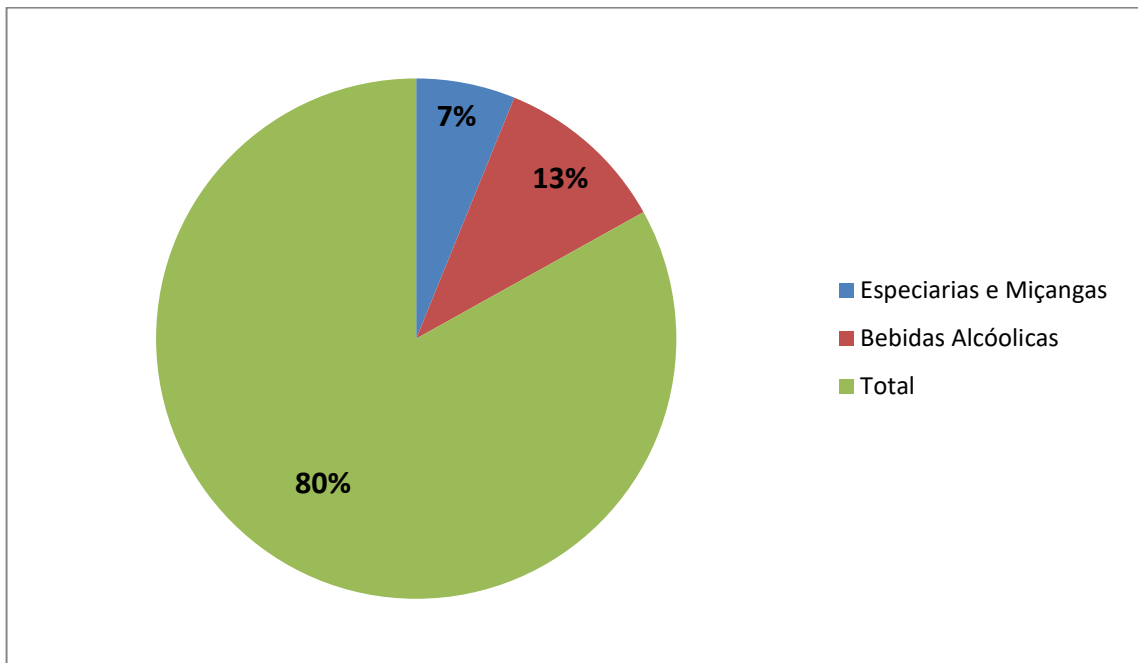
As bebidas alcólicas ocupam o segundo lugar nos valores da carga. Embora não apareçam com tanta frequência no rol de mercadorias, o seu peso se reflete essencialmente nas aguardentes e nos vinhos. Estes últimos chegaram a compor 97% do valor dos alcoolizados, enquanto o restante foi composto pelas aguardentes. “Para os mercadores portugueses empenhados no tráfico de escravos do Kongo, esta bebida alcóolica proporcionava assim um rendimento mais elevado do que a maior parte dos outros bens

²⁹⁴ Miller, *Way of Death*, p. 242.

estrangeiros necessários para o tráfico.”²⁹⁵. Por outro lado, como vimos no capítulo um, essas bebidas, embora sempre presentes nas carregações, fossem elas metropolitanas ou coloniais, dificilmente tinham um papel tão substancial se comparadas aos manufaturados²⁹⁶. Por outro lado, seu peso na carregação não foi diminuto, como veremos no gráfico a seguir.

As especiarias e miçangas, logo em seguida, tiveram um papel de destaque ocupando um terceiro plano entre as mercadorias carregadas. Nessa divisão entraram alguns minérios e resinas que foram embarcados como: goma arábica, azarc o, pedra hume, verdete etc. No caso do termo miçangas, foram incluídos, também, joias de um modo em geral.

Gráfico 5 - Especiarias e miçangas, em valor, comparadas ao total de bens (%)



Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 27-34.

O que nos chama atenção nesse gráfico é o peso relativo desses itens na carregação da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*. Embora não seja, de fato, uma parte considerável do valor da carga, as especiarias e miçangas, especialmente estas últimas, compunham 7% de todas as mercadorias embarcadas. Algumas das especiarias, como no caso da goma arábica, foram, em finais do século XVIII, se tornando um importante item de exportação das regiões subsaarianas, especialmente na Senegâmbia. É curioso encontrar tal resina entre as exportações de um porto metropolitano para Angola, o que provavelmente possa indicar a

²⁹⁵ José C. Curto. *Alcool e escravos: o comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental*. Lisboa: Vulgata, 2002, p. 88.

²⁹⁶ Lopes, *A F nix e o Atlântico*, 2018; Kelley, *New World slave*, 2019.

reexportação da mesma via Portugal, já que era predominantemente encontrada entre a Mauritânia e o Senegal²⁹⁷.

Mas essa não foi a única carregação da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*. Durante os quatro anos que duraram as transações em Luanda, a embarcação fez duas viagens ao Rio de Janeiro, carregando escravos e cera para esta cidade. Na primeira torna-viagem, o navio veio com uma carregação de pipas de jeribita, tijolos, arcos de ferro etc., que foram vendidos em Angola. Com se verá mais adiante, os compradores dessas mercadorias aparecem na documentação, diferentemente dos bens embarcados na rota Lisboa-Luanda. Como não constam os valores unitários da carregação oriunda do Rio, iremos fazer uma comparação do rendimento da mesma com aquela originária de Lisboa.

Quadro 13 - Comparação entre os rendimentos das carregações (Lisboa e Rio de Janeiro)

Origem	Valor originário	Rendimento	Lucro
Lisboa	12:186\$529	17:109\$273	40%
Rio de Janeiro	4:353\$294	4:077\$901	-6%

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fls. 34, 40, 41, 45 e 46.

Ambos os rendimentos foram condicionados pelos tributos pagos as autoridades locais, comissões de venda, aluguel de armazéns e diversos subsídios para as bebidas alcóolicas que entraram em Angola. No caso da carga vinda de Lisboa, ocorreram alguns gastos, também, com alguns letrados e requerentes, pois houve inadimplência de algumas fazendas vendidas a prazo, sobre as quais os sócios decidiram recorrer. O que nos chama atenção é a disparidade entre o rendimento líquido das duas carregações, já que a proveniente de Lisboa teve um lucro de 40%, enquanto que a do Rio de Janeiro gerou um prejuízo de 6%, o que foi compensado com o retorno de 78% em fretes, no mesmo trajeto (Ver páginas 61 e 63). Se avaliarmos novamente a rentabilidade da CGCPP, desta vez, no que diz respeito às receitas obtidas com a venda das carregações, percebemos uma tendência nas taxas de lucro em Angola.

Durante boa parte do seu período de atuação em Luanda, entre 1759-1775, a CGCPP obteve um retorno de cerca 47% das vendas das importações vindas de Lisboa²⁹⁸. Boa parte das receitas advinha, assim como ocorrera nos negócios da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*, de letras, cera e escravos. No entanto, nas poucas investidas da Companhia no Rio de

²⁹⁷ Kazuo Kobayashi. *Indian cotton textiles in West Africa: African agency, consumer, demand and the making of global economy, 1750-1850*. Cambridge: Palgrave Macmillan, 2019, p. 44-45.

²⁹⁸ Menz, “A Companhia de Pernambuco e Paraíba”, p. 111.

Janeiro, local onde não era estabelecido o regime de monopólio, a mesma teve um prejuízo de 44% e tendo lucros na rota Pernambuco-Angola (15%)²⁹⁹. Neste sentido, vale a pena retornar no argumento utilizado de que a composição da carga vinda do Reino era muito mais valiosa se comparada a das rotas “bipolares”. A procura por bens manufaturados para o resgate nos sertões era mais que uma realidade em Angola, o que estava refletido no balanço de suas importações. Nos negócios do contrato de saída dos escravos que vigorou entre 1763-1770, cujo um dos arrematadores foi Estevão José de Almeida, os têxteis aparecem como um pouco mais da metade de todos os bens transacionados³⁰⁰. Se considerarmos os outros manufaturados, esta proporção seria ainda maior.

Grande parte da renda que foi tirada da carregação foi obtida com letras e cera remetidas ao Brasil. Segundo Elias Silva Correia, a cera era “[...] o efeito mais seguro para transportar o dinheiro para fora da conquista”³⁰¹. Sua utilidade era notada nas pomposas marchas fúnebres, nas exéquias e funerais³⁰². O caixa operante em Luanda remeteu a cera em cinco ocasiões, todas elas em navios distintos, reforçando o modo de operacionalizar por meio da dispersão dos riscos.

Quadro 14 - Rendimento das remessas de cera ao Brasil

Quantidade	Custo (réis)	Rendimento (réis)	%	Destino
2.354 libras	729\$740	863\$173	18%	Rio de Janeiro
1.369 libras	438\$080	496\$696	13%	Rio de Janeiro
411.5 libras	131\$680	148\$403	13%	Rio de Janeiro
1520.5 libras	486\$560	486\$560	0%	Bahia
593.5 libras	189\$920	189\$920	0%	Bahia

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 53.

Como era de costume no trato mercantil em Luanda, a sociedade preferiu por angariar o seu rendimento através de uma mercadoria menos suscetível de perecer do que os escravizados. Nas duas oportunidades que as remessas foram para Bahia, o líquido do que se rendeu foi o suficiente, apenas, para cobrir os custos. O que foi compensado com as primeiras três remessas para o Rio de Janeiro, totalizando um modesto lucro de 11% (média das três viagens).

²⁹⁹ Idem.

³⁰⁰ Lopes, Menz, *Vestindo o escravismo*, p. 120.

³⁰¹ Elias Silva Correia, *História de Angola*, p. 127.

³⁰² Idem.

O restante dos rendimentos foi composto pelas letras de câmbio enviadas ao Brasil. Nas palavras de Jorge Pedreira, estas letras tinham uma função de declarar o que se deve a outrem e os prazos a se cumprirem para a quitação da dívida.

Atestavam a aquisição de fazendas, declaravam o compromisso do respectivo pagamento e tinham a vantagem de poder ser endossadas ou descontadas antecipadamente – suportando nesse caso o prêmio do rebate – para além de constituírem um título executivo³⁰³.

Custódio Rodrigues da Fonseca passou as letras para o Rio de Janeiro dos diversos agentes que negociaram com sociedade. Acrescente-se a isso, a alguns escritos de obrigação cujos sacados eram parte da tripulação do navio. “Por este título, o emitente constituía-se devedor da quantia por que adquiria as fazendas e obrigava-se à sua satisfação num determinado prazo ou até em várias prestações [...]”³⁰⁴. Ao receberem tais escrituras, os procuradores da sociedade descontavam as letras e obrigações e remetiam seu líquido para Lisboa.

Quadro 15 - Rendimento das letras e obrigações

Tipologia	Valor	Rendimento	%
Letras	6:529\$536	6:838\$476	5%
Obrigações	308\$940	302\$762	-2%

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv.48, fl. 51-53.

O que fica claro na documentação é que houve uma diferença entre o líquido obtido com as letras, num determinado momento da contabilidade do caixa, e do balanço final da sociedade, presente em outro livro que faz parte do mesmo conjunto documental. Enquanto que, na primeira ocasião, o rendimento líquido das letras deu um prejuízo de 2%, nas contas finais aparece com rendimento maior, o que gerou um lucro. Isto se deu por um simples fator: por ser um mecanismo de crédito, o tempo para a liquidação de uma dívida e, do próprio empreendimento, poderia demorar meses e até anos, como ocorrera com os sócios da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*.

Mesmo com a demora, o recebimento em letras poderia ser mais seguro para os agentes mercantis que chegavam a Luanda. Entretanto, aqueles que desejassem fazer negócio naquelas plagas quase que necessariamente se envolveriam no comércio de seres humanos enclausurados.

³⁰³ Jorge M. Pedreira, *O homens de negócio*, p. 351.

³⁰⁴ Idem.

Nas diversas remessas de escravizados para o Rio de Janeiro, os agentes buscaram fracionar os riscos seja em terra, como na dificultosa travessia atlântica. Custódio Rodrigues da Fonseca e seus sócios, desta forma, repartiram os escravos que adquiriram em Luanda em outras embarcações cujo destino era sempre o Rio de Janeiro. Chegando neste porto os mesmos deveriam ser entregues ao procurador local da sociedade, isto é, João do Couto Pereira e, em caso de sua ausência, poderiam ficar nas mãos de Joaquim dos Santos ou do tenente João Hoffman. No caso do primeiro, sabemos que foi concedido, em 1755, o cargo de Patrão-mor, por três anos, do porto do Rio de Janeiro e como um dos administradores do Contrato da Dízima da Alfândega daquela cidade³⁰⁵. Em outras situações aparece mais um procurador, o Bento Fernandes Lobo, que teve um papel funcional na venda dos escravizados e na cobrança das letras.

A primeira remessa de escravizados que aparece na documentação em outro navio, que não a galera *S. José e N. Sra. do Rosário*, foi a que ocorreu na corveta *N. Sra. da Penha de França*, tendo por capitão Manoel Antônio Poça. Foram remetidos um negro e uma negra, cujos valores serão discutidos posteriormente. Neste mesmo tipo de procedimento, duas escravas foram embarcadas na corveta capitaneada por João Gonçalves Ribeiro, da qual não consta o nome no livro de carregação³⁰⁶.

Estes não foram os únicos que transportaram os escravos em nome da sociedade capitaneada pelos três sócios. Em abril de 1759, 12 enclausurados foram levados para o Rio de Janeiro no iate do capitão Manoel da Silva Vila Nova³⁰⁷.

Atuando de forma sistemática nas rotas entre Rio-Luanda e Bahia-Luanda, o capitão Luís Monteiro de Miranda também fretou os cativos em nome da sociedade, em número de treze, na galera *Santa Cruz*³⁰⁸. Vinte e cinco anos antes desta viagem, o mesmo conduziu 499 escravos, dos quais 427 chegaram à Bahia, no navio *N. Sra. da Vida S. Antônio e Almas*. Poucos anos antes de carregar os escravizados por conta de Custódio Rodrigues da Fonseca e

³⁰⁵ DECRETO do rei D. José, concedendo a João do Couto Pereira, a serventia do ofício de patrão-mor do porto do Rio de Janeiro, pelo tempo de três anos, com a faculdade para nomear pessoa idônea para servir nos seus impedimentos. Salvaterra de Magos, 1752. AHU-Rio de Janeiro, cx. 52, doc. 13. DECRETO do rei D. José, nomeando Alexandre Rodrigues Viana, Cláudio Rodrigues Viana e João do Couto Pereira, como administradores do contrato da Dízima da Alfândega do Rio de Janeiro. 1757, Lisboa, 1757. AHU-Rio de Janeiro, cx. 61, docs. 51, 70.

³⁰⁶ A identidade da viagem no TSTD é 8858, no entanto, o nome do seu capitão aparece como João Gil Ribeiro (provavelmente, devido a uma leitura errônea da abreviatura do sobrenome). Ver <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acessado em 04/02/2021, às 14h34min.

³⁰⁷ No *Slave Voyages*, aparece uma viagem feita por Manoel da Silva Vila Nova, no ano de 1759. Entretanto, o destino da viagem consta como a Bahia, e não o Rio de Janeiro. Ver <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acessado em 04/02/2021, às 14:40.

³⁰⁸ A identidade da viagem no TSTD é 8864. Ver <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acessado em 19/01/2021, às 16h50min.

seus sócios, em 1753, Luís Monteiro esteve numa viagem entre Lisboa-Luanda-Rio, embarcando 316 indivíduos, em que apenas 284 desembarcaram. Este trajeto se repetiu, só que do Rio para Luanda e vice-versa, no ano de 1758, na mesma galera. 478 escravizados embarcaram e somente 430 chegaram ao porto do Rio de Janeiro³⁰⁹.

Estas estimativas nos permitem ter uma ideia da magnitude do empreendimento dos sócios da galera *S. José e Nossa Senhora do Rosário*, não em níveis de cabedais, já que, possivelmente, estes indivíduos não estivessem no topo dos homens de negócio de Lisboa³¹⁰, mas pela mobilidade, diversidade dos investimentos e de agentes envolvidos, tanto em terra, como no mar. A seguir serão avaliados os números de escravizados embarcados por conta da sociedade, sejam embarcados por outros navios ou pela própria galera *S. José e N. Sra. do Rosário*, assim como o potencial de compra, da venda da carga de Lisboa, em escravos.

4.8 O NEGÓCIO DOS ESCRAVIZADOS EM LUANDA

A rentabilidade no comércio de escravos é um objeto de estudo que vem sido amplamente discutido pela historiografia, notadamente a de língua inglesa. Desde a tese dos “superlucros”, o debate tem resultado em pesquisas frutíferas sobre a taxa média de lucro do empreendimento escravista, assim como os recursos mobilizados pelo mesmo e o papel que ocupou no desenvolvimento do capitalismo. No caso da carreira escravista portuguesa, ou aquela empreendida por agentes residentes no Brasil, contamos com as teses já mencionadas de Lopes e Florentino, que servirão como baliza para a presente análise.

O ponto de partida será avaliar o preço dos escravizados em Luanda. A primeira remessa foi realizada em outubro de 1757, na qual 52 cativos foram adquiridos pelo senhorio. A divisão dos mesmos era feita de acordo com a faixa etária e o sexo, variando algumas nomenclaturas em algumas operações; neste caso foram divididos em: peças, molecotes, molecões, moleques, negros e negras. O primeiro grupo era constituído por homens adultos, considerados escravos de primeira³¹¹. Em seguida, os molecotes e molecões, termos que passaram a ser utilizados para homens jovens, provavelmente, acima dos 15 anos de idade³¹². Enquanto, os moleques eram considerados escravos “comuns”, crianças entre os 8-15 anos, a palavra era utilizada em séculos anteriores como uma designação de jovens próximos a idade

³⁰⁹ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acessado em 05/01/2020.

³¹⁰ Menz, “Uma comunidade em movimento”, p. 45.

³¹¹ Miller, *Way of Death*, p. 387.

³¹² Idem, p. 388

adulta³¹³. No caso dos negros e das negras, a terminologia parece indicar homens e mulheres que não constituíam uma peça, ou seja, que não tinham uma estatura ou porte físico considerado ideal. Além destas seis denominações, aparece uma chamada “com barba”, também conhecida com *barbados*, homens mais velhos e que tiveram um volume significativo entre os escravizados que chegaram a Luanda, no século XVIII³¹⁴.

Quadro 16 - Primeira remessa de escravizados comprados pela sociedade (1757)

Tipo	Quantitativo	Valor unid.	Valor (réis)
“Com barba”	5	30\$000	150\$000
Peças	7	38\$000	266\$000
Molecotes	6	35\$000	210\$000
Molecões	5	36\$000	180\$000
Moleques	4	26\$000	104\$000
Negros	12	34\$000	347\$000
Negras	13	26\$000	338\$000
Total	52	-----	1:595\$000

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 14.

Tanto em maior quantidade, como em valor, a primeira carregação com escravizados pela galera *S. Jose e N. Sra. do Rosário* foi constituída majoritariamente por homens, embora o maior valor gasto tenha sido com a compra das “negras”. Salvo em situações que a denominação do escravizado aparece “cabeça”, o número de homens fora bem superior aos das mulheres, chegando, aproximadamente, 62% do valor total. Isto reflete uma tendência, na demanda e oferta de escravizados, durante o período: grande parte da procura dos traficantes era por homens, nem muito jovens ou velhos, em contrapartida, havia-se uma relutância por partes das autoridades locais em venderem escravas aos comerciantes³¹⁵. Dentre os negros, quatro aparecem com “negros da lancha”, na documentação. Não sabemos ao certo por qual motivo, já que esses indivíduos geralmente atuavam nos transporte dos escravizados para as embarcações, mas, neste caso, aparecem na lista dos enviados para o Rio de Janeiro e, portanto, foram incluídos no valor agregado dos “negros”.

Por outro lado, a segunda remessa de escravizados para o porto carioca foi consideravelmente menor, pois somente dois indivíduos foram embarcados. Desta vez, não na

³¹³ Idem, p. 387.

³¹⁴ Idem, p. 387.

³¹⁵ Idem.

dita galera, mas na corveta *N. Sra. da Penha de França* do capitão Manoel Antônio Poça. Foi a bordo um negro, denominado como Caetano, e uma negra com o nome de Inácia, cada um custando 26\$000 réis a Custódio Rodrigues da Fonseca e seus dois sócios. O terceiro e quarto lote de escravos, por sua vez, foram divididos em dois navios: na corveta do capitão João Gonçalves Ribeiro e no iate do capitão Manoel da Silva Vila Nova. Nesta oportunidade, dez cativos foram embarcados, enquanto apenas dois se destinaram à corveta.

Quadro 17 - Terceira e quarta remessa de escravizados comprados pela sociedade (1758)

Tipo	Quantidade	Valor (réis)
Negra	1	25\$000
Moleca	1	25\$000
Negro	3	101\$000
Moleque	7	168\$000
Total	12	319\$000

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 21.

Diferentemente do primeiro lote, aqui aparece um número maior de moleques, seguidos pelos negros e moleca/negra. Dentre os sete moleques, apenas seis embarcaram, pois um ficou doente em terra, vindo depois a falecer. Mais adiante veremos os valores médios dos escravos comprados durante todo o período em que durou o empreendimento e compará-los com o poder de compra do valor líquido da carregação de Lisboa.

A quinta remessa para o Rio de Janeiro foi na galera Santa Cruz, do capitão Luís Monteiro de Miranda. Composta majoritariamente por indivíduos do sexo masculino, na qual os molecões ocuparam o primeiro lugar, seguidos das moleconas, negros e moleca. Nos registros do *Slave Voyages*, a embarcação saiu de Luanda com 478 escravizados, dos quais 48 faleceram na travessia³¹⁶. Embora grande parte destes números, apresentados por este banco de dados, sejam baseados em médias, podem nos dar uma estimativa do quantitativo de escravizados que foram transportados por essas embarcações.

Quadro 18 - A quinta remessa de escravizados comprados pela sociedade (1758)

Tipo	Quantidade	Valor (réis)
Negro	2	68\$000
Molecão	6	197\$000

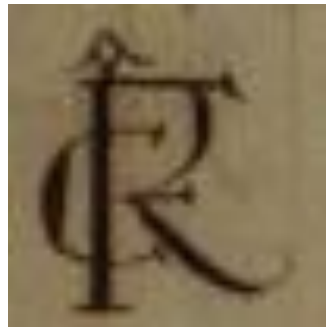
³¹⁶ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#>. Acesso em 27/12/2020.

Molecona	4	94\$000
Moleca	1	18\$000
TOTAL	13	377\$000

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 22.

Dois detalhes aparecem a respeito de dois escravizados comprados: um deles, denominado, Álvaro, era ladino, enquanto uma molecona chamada Anna, tinha um dedo do pé a menos. São informações pertinentes na concepção desses mercadores, já que poderiam ter um possível impacto na venda futura. De costume, os escravos eram marcados em diferentes partes do corpo para indicar a qual negociante pertencia³¹⁷. Nos fólhos em que são arroladas todas as transações por escravos, aparecem a expressão “com a de fora no peito esquerdo” ou, somente, “com a de fora”. Assim, os cativos eram assinalados com a marca do seu comprador, no caso, Custódio Rodrigues da Fonseca e Cia. (aparece, inclusive, a sigla no canto esquerdo do fólho).

Figura 6 - Marcação com as iniciais de Custódio Rodrigues da Fonseca



Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 22.

Havia uma geografia da carga. Ela era marcada segundo o seu destino na América e para qual proprietário era destinada. Era possível saber a origem do escravo na Costa, ou seja, de quem fora adquirido a partir da localização da marca no corpo dos cativos. Assim desde o embarque, os proprietários na América poderiam identificar o nome do negociante que vendeu os cativos de sua propriedade e em qual praça da Costa³¹⁸.

No caso da sexta remessa para o Rio de Janeiro, as transações por cativos foram detalhadas com o nome dos vendedores. Dez indivíduos foram arrolados, assim como os escravos que “serviram na lancha” e os que foram comprados à porta, provavelmente por algum vendedor itinerante. Esta carregação foi a segunda feita pela galera *S. Jos e e N. Sra. do*

³¹⁷ Almeida, “Rotas atlânticas”, p. 25-26.

³¹⁸ Idem.

Rosário, desta vez, com o capitão Vicente dos Santos Maciel, que atuou na viagem Lisboa-Luanda, só que como piloto³¹⁹. Foi a última viagem realizada pela embarcação em nome da sociedade, dado sua venda no Rio de Janeiro (ver quadro 11).

Quadro 19 - A sexta remessa de escravizados comprados pela sociedade (1759)

Tipo	Quantidade	Valor (réis)
Negro	10	320\$000
Moleque	2	71\$000
Molecote	4	127\$000
Molecão	3	107\$000
Molequete	1	36\$000
Molecona	7	222\$000
Total	27	883\$000

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 23 e 24.

Além dos escravos arrolados, aparece outro que foi na mesma galera, provavelmente como marinheiro. O seu nome consta entre os que foram a bordo na primeira remessa, denominado José, e consta que “[ele] veyo do Rio de Janeiro no serviço da Galera [...]”. Acredito que os “escravos da lancha” que aparecem na primeira carregação tenham sido iniciados como marujos, embora só conste o nome deste indivíduo como tendo servido à galera.

Por fim, a última carregação foi a que teve um maior quantitativo de escravos embarcados. Com exceção de duas transações, todas as outras denominam cativos comprados como “cabeças” e mais uma vez consta a lista dos vendedores. Alguns destes já estavam presentes na venda do lote anterior, enquanto outros apareceram pela primeira vez nos negócios da sociedade.

Quadro 20 - Sétima remessa de escravizados comprados pela sociedade (1760)

Tipo	Quantidade	Valor (réis)
Cabeça	103	3:205\$000
Molecão	1	35\$000
Moleca	2	30\$000
Total	106	3:270\$000

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 49.

³¹⁹ ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 11.

Esta foi uma carregação a parte nos negócios da sociedade. Enquanto todas as outras remessas de escravos foram lançadas no livro de contabilidade “por conta da negociação das fazendas em conta geral”, esta última foi “por conta da navegação da galera S. José”, inclusive, a perda que houve com a venda dos cativos no Rio de Janeiro, foi lançada como um dos custos da sociedade.

Assim como a sexta remessa de escravizados, foram arrolados os nomes dos vendedores em Luanda (Ver Anexo B e C). Se contabilizarmos os valores e as quantidades dos escravos comprados a esses indivíduos, o alferes João Batista de Moraes Machado foi o maior vendedor de escravizados à sociedade liderada por Custódio Rodrigues da Fonseca. Cinquenta e cinco cativos foram vendidos por um valor total de 1:830\$000 réis; em seguida, Amaro Lopes ocupou o segundo lugar, com trinta e oito escravos vendidos chegando a um valor de 1:080\$000 réis. Destes que foram no último lote, cinco morreram ainda em Luanda, enquanto dois ficaram doentes em terra. A viagem não ocorreu na galera S. *José e N. Sra. do Rosário*, mas sim na corveta Santana e São Joaquim, do capitão Manoel Pacheco. No total, foram gastos com os escravizados 7:590\$080 réis incluindo, nesta cifra, os custos do embarque. Se olharmos para o rendimento da carregação de Lisboa, este valor equivale a, aproximadamente, 44%.

Nos registros do *Slave Voyages*, o navio capitaneado por Manoel Pacheco transportou 297 escravizados, dos quais 20 pereceram na *middle passage*³²⁰. Na contabilidade das vendas, dos sócios da galera S. *José e N. Sra. do Rosário*, apenas 80 escravos chegaram ao Rio de Janeiro, ou seja, quase que a totalidade dos mortos na travessia pertenciam à sociedade.

Em termos gerais, a sociedade teve um pequeno retorno na venda dos escravizados no Rio de Janeiro. No quadro abaixo, assim como no livro de carregação, a terceira e quarta remessa aparece como uma só (no caso, os navios capitaneados por João Gonçalves Ribeiro e Manoel da Silva Vila Nova).

Quadro 21 - Balanço da compra e venda dos escravos

Remessa	Compra	Rendimento	%
1 ^a	1:932\$570	2:079\$191	8%
2 ^a	77\$880	144\$444	85%
3 ^a	413\$000	238\$636	-42%
4 ^a	442\$085	544\$570	23%
5 ^a	954\$130	871\$827	-9%
TOTAL	3:819\$665	3:878\$668	2%
Lucratividade média			13%

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 5.

³²⁰ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#>. Acessado em 27/12/2020.

Embora sejam operações distintas, enquanto a sociedade esteve atuante em Luanda, nos mostram o quanto foi esparsos os retornos auferidos com o tráfico de escravizados. A grande maioria dos quais foram possíveis identificar o sexo, já que quase a metade apareceu, apenas, com a designação, “cabeça”, aproximadamente 72% era do sexo masculino, sendo o restante composto por mulheres.

Se compararmos o perfil dos escravizados com outra rota atlântica, a Recife-Costa da Mina, cinco anos antes do início dos negócios da galera *S. José e N. Sra. do Rosário* em Angola, vemos algumas semelhanças no perfil dos escravizados que embarcaram. Em todas as operações ocorridas em Luanda, durante os quatro anos de duração da sociedade, cerca de 212 escravizados foram adquiridos pelos sócios, dos quais foi possível identificar: 28 negros; 15 negras; 15 molecões; 13 moleques; 10 molecotes; 1 molequete; 7 peças; 5 “com barba”; 11 moleconas, 4 molecas. Nas viagens entre os portos de Anamabû, Acara, Popo e Ajudá foram adquiridos por José Francisco da Rocha, na galera *Aleluia Ressureição e Almas*, 290 escravos, dos quais foram identificáveis: 63 negros; 42 negras; 24 molecões; 39 moleques; 55 moleconas; 67 molecas³²¹.

Apesar da maior presença de escravizados do sexo masculino em ambas as situações, o que nos chama atenção é a grande quantidade de cativas no caso da viagem nos portos da Costa da Mina. No caso da galera *Aleluia Ressureição e Almas*, o percentual de escravizadas foi bem superior ao da galera *S. José e N. Sra. do Rosário*, 57% e 14%, respectivamente. Os jovens do sexo masculino, por sua vez, tiveram uma diferença menor, 26%, nas carregações de Luanda, e 30% nas viagens feitas na Costa da Mina³²².

A viagem da corveta *N. Sra. de Nazaré, S. Antônio e Almas* também teve um perfil diferente. Dos 161 escravizados adquiridos pelo senhorio, José da Costa Ferreira, em Porto Novo, 88% era composto por homens, e o restante por mulheres (moleconas e molecas)³²³. Vale ressaltar que, se olharmos somente para os cativos adquiridos pelo José de Freitas Sacoto, senhorio da embarcação saída do Recife, a composição da carga humana é semelhante aos que foi comprado por José da Costa Ferreira.

³²¹ Almeida, “Rotas atlânticas”, p. 16-26.

³²² Lopes, *A fênix*, p. 175-176.

³²³ Conta corrente da corveta Nossa Senhora de Nazareth, Santo Antônio e Almas. AHU_ACL_CU – Cód. 2043, fl. 28-29.

Quadro 22 - Perfil dos escravizados/as nas carregações da Costa da Mina e Angola

Sexo	José de Freitas Sacoto	%	José da Costa Ferreira	%	Custódio R. da Fonseca e Cia. (a)	%
Masculino	111	62%	142	88%	78	72%
Feminino	69	38%	19	12%	30	28%
TOTAL	180	100%	161	100%	108	100%

Fonte: Lopes, *A fênix*, p. 175-76; Saída da carregação, AHU_ACL_CU – Cód. 2043, fl. 28-29; ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 5.

(a) O quantitativo é referente aos escravizados que foram passíveis de serem identificados como homens ou mulheres, e não ao total adquirido pela sociedade.

De costume, eram homens, especialmente jovens, os mais almejados pelos agentes mercantis do tráfico, já que possuíam um preço mais elevado no Brasil³²⁴. Seja em Angola, ou nos portos da Costa da Mina, este era o “tipo” de escravo pelos quais havia uma maior demanda. Considerando-se que nesta lógica comercial, a perda da mercadoria humana poderia trazer prejuízos aos seus investidores, vale a pena se fazer um balanço dos escravizados mortos ou que fugiram ainda em Luanda.

Chegando a esta cidade em libambos, os cativos iam para os barracões, também conhecidos como quintais, que ficavam nos fundos dos sobrados de mercadores ou mesmo na praia³²⁵. Muitos que faleciam seja na cidade ou em seus arredores eram despejados em um cemitério próximo a igreja de Nazaré, na parte comercial da região, ou mesmo colocados em covas rasas aos montantes, às vezes preferindo deixar os restos mortais aos lobos, ao invés de pagar algum clérigo para os enterros³²⁶.

Quadro 23 - Escravos mortos ou fugidos

Categoria	Quantidade	Custos (réis)	Causa
Moleque	2	40\$000	Morte
Negro	10	234\$000	Morte/Fuga
Molequinha	2	20\$000	Morte
Negra	2	46\$000	Morte
Escravo	8	208\$000	Morte/Fuga
Molecão	1	18\$000	Morte
Moleca	1	35\$000	Morte
Cria	1	-----	Morte
TOTAL	26	601\$000	-----

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 25.

³²⁴ Lopes, *A fênix*, p. 175-176.

³²⁵ Miller, *Way of Death*, p. 390.

³²⁶ Idem.

Acrescente-se a esses valores dispendidos com a compra dos cativos, as recompensas pagas aos que recuperaram os escravos fugidos, as maquias desembolsadas com tangas, galinhas para os enfermos, ao barbeiro pelas sangrias e os gastos pelo enterro e certidão dos mortos etc. Totalizando uns 133\$575, na contabilidade da sociedade.

Por meio de todas as operações realizadas em Angola é possível se fazer uma estimativa da lucratividade do empreendimento. Não cabe aqui esmiuçar, mais uma vez, todos os custos ou retornos que tiveram durante o período que Custódio Rodrigues da Fonseca esteve em Luanda.

Quadro 24 - Balanço Geral da Sociedade

Ativos	Valor (réis)	Passivos	Valor (réis)
1. Venda da Carregação em Luanda	17:109\$273	5. Carregação de Lisboa	12:186\$529
2. Rendimento Líquido das Remessas de Angola	17:187\$371	6. Escravos mortos ou fugidos	734\$575
4. Ganhos com fretes	10\$691\$142	7. Dívidas falidas	710\$042
5. Venda da embarcação e outros apetrechos	1:134\$360	8. Custeamento e Armação	13:427\$361
Total	46:122\$146	Total	27:058\$507
Balanço	19:063\$639	Percentual sobre o investimento inicial	4%

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48, fl. 1-11.

O retorno do empreendimento esteve, em grande medida, sustentado pela venda das fazendas em Luanda. O seu produto chegou a um lucro de 40% sobre o investimento inicial, na carregação saída de Lisboa. Em seguida, as remessas de escravos, cera e letras para o Rio de Janeiro renderam, aproximadamente, 1% do valor auferido com aqueles bens vindos do Reino, e vendidos em Angola. Por outro lado, os fretes auferidos nas quatro viagens realizadas resultaram em perdas, assim como a carga vinda do Rio e na última remessa de escravos para esta cidade, que consta no item 8, pois foi uma perda por conta da “navegação”. Ambas constituíram um só negócio, já que as mercadorias provenientes do Rio de Janeiro, as quais os próprios sócios pagaram o frete, resultam na compra de escravizados que, posteriormente, foram remetidos ao Brasil. O mais interessante do ponto de vista mercantil era, portanto, o negócio das fazendas vendidas em Luanda, as quais tinham como destino, inúmeras vezes, os sertões angolanos.

Enquanto o produto das remessas de escravizados, cera e letras, só estas últimas correspondiam a 56% do valor do lucro líquido. Cabendo uma parcela menor aos escravizados, 32% e o restante composto pela cera. As vicissitudes que a jornada de um negreiro poderia ter, provocando perdas da mercadoria humana, promoviam a utilização de mecanismos de crédito, como as letras, posteriormente liquidadas no Brasil. A carregação oriunda do Rio de Janeiro, por sua vez, não pode ser considerada “típica” para a aquisição de escravizados em Angola, já que não era o escopo da sociedade na ocasião, e sim, ter uma maior taxa de utilização do navio, assim, as jeribitas e algumas aduelas vendidas aos agentes locais resultaram em prejuízos. Em suma, Custódio Rodrigues da Fonseca e seus sócios constituíam um exemplo possível da ventura daqueles que adentravam no comércio de escravos, em Luanda.

Do ponto de vista historiográfico, a lucratividade obtida com a venda dos escravizados ficou uma acima das médias estimadas por Robert Stein (10%), para o tráfico francês, e por Roger Anstey (9,5%), no caso inglês³²⁷ (Ver quadro 22). Por outro lado, o rendimento líquido do negócio está bem mais próximo da taxa de lucratividade encontrada por Gustavo Acioli (3,1%), para o comércio na Costa da Mina, e da Johannes Postma (2,9%), no comércio holandês³²⁸. Isto reitera o argumento apresentado por Miller, e também enfatizado por Maximiliano Menz, de que o negócio para os agentes metropolitanos em Angola era majoritariamente com a venda das fazendas (manufaturados em geral), deixando “o risco dos escravos” aos mercadores locais. Ainda mais, nos mostra que o tráfico de escravizados não gerava sempre altos lucros a seus investidores e que as operações deveriam ser minuciosamente ponderadas.

Neste sentido, os agentes deveriam angariar todas as oportunidades que o trajeto poderia proporcionar. Seja com a venda de fazendas, com o ganho em fretes ou mesmo recebendo em letras parte de seus retornos. O negócio dos escravizados, portanto, constituía, apenas, uma parte do empreendimento desses mercadores reinóis que ingressavam em Angola.

³²⁷ Lopes, *A fênix*, p. 179.

³²⁸ Postma apud Florentino, p. 169.

4.9 A CONTABILIDADE

Tendo em vista uma maior clareza dos resultados apresentados, esta seção será destinada a uma breve discussão sobre de que forma foram calculados os rendimentos auferidos pela sociedade. Neste sentido, acredito que seja proveitoso fazer uma descrição de como foram contabilizados todos esses custos e lucros durante os cinco anos de duração da sociedade.

Todas as operações foram lançadas no livro de carregação nas diferentes etapas da viagem, no final, reunidas em outro livro com o fechamento da conta por parte dos sócios e todos os ganhos e perdas que tiveram. Durante os diferentes trajetos, o custeamento foi minuciosamente registrado, salvo aquele efetuado pelos procuradores, no Rio de Janeiro. Nesta mesma lógica, aparecem os custos com a compra, sustento, batismo dos escravizados em Luanda, mas não foram registradas as transações de venda no porto carioca. O rendimento líquido dessas remessas de escravos só foi contabilizado no outro livro de que falamos sem, contudo, conter mais detalhes das taxas pagas, mantimentos ou mesmo da venda de cada cativo.

Enquanto a carregação de bens vindos de Lisboa, o registro de seus valores, bem como o líquido do que foi tirado com a venda foram todos registrados. O que se fez na primeira parte, quando trouxemos os valores despendidos com a tripulação e outros agentes, foi agregar os custos, em soldadas, de cada um das “categorias” de trabalhadores nos dois custeios realizados: na viagem Lisboa-Luanda-Rio de Janeiro e na segunda viagem Luanda-Rio de Janeiro.

Em seguida, tentamos fazer um balanço dos ganhos que a sociedade teve com fretes. Para tal, foi utilizado o livro de fechamento das contas que nada mais é que uma formalidade no encerramento do negócio. Os valores percentuais presentes nos quadros referem-se ao peso que cada transação teve, no total dispendido/auferido pelos sócios. De forma semelhante, os bens oriundos da carregação de Lisboa foram classificados de acordo com o grau de importância em relação ao seu valor total. Daí coube destacar, o papel que os têxteis tiveram no comércio de escravos em Angola, já bem enfatizado pela historiografia, e quais os que tiveram um maior peso na carga.

Na última seção, buscamos entender a função que escravizados tiveram no lucro da sociedade. Apresentamos em alguns quadros as diferentes remessas enviadas ao Rio de Janeiro e os valores pagos por cada escravo e, por fim, o balanço que houve na compra e venda dos mesmos, o perfil da carga humana comparando-a com outros dois

empreendimentos no comércio da Costa da Mina e um balanço geral da lucratividade dos sócios da galera *S. José e N. Sra do Rosário*.

O lucro que houve com a venda dos escravos, constou no segundo livro como “Remessas de Angola para o Rio por conta da negociação das fazendas em conta geral”, ou seja, foram lançados não apenas os o rendimento líquido de sua venda, mas também a das remessas de cera e de 19 letras que foram descontadas no Brasil. Assim, dividimos um negócio que, na contabilidade da sociedade, era tido como um só. Na compra dos cativos em Luanda, os valores se referiam não só aos seus preços, bem como os custos com o seu sustento, tanto em terra como no mar, subsídios que foram pagos por cabeça e os batismos. A venda no Rio de Janeiro, embora com certeza tenham gerados alguns gastos, não aparecem na contabilidade destas remessas (como falamos, apenas foi lançado o líquido da venda). Portanto, a lucratividade final com o negócio dos escravos foi um simples balanço da diferença entre o valor líquido da venda e o valor líquido da compra.

O perfil dos escravizados em Angola foi comparado com outros dois empreendimentos da Costa da Mina com o objetivo de se identificar se o primeiro era mais masculino ou feminino que este último, ou vice-versa. Embora haja quase que um consenso que o perfil de escravizados transportados, no século XIX, contou com uma maior participação de mulheres e crianças, se comparadas, a outros períodos, o número de homens (sem ter em conta a idade) dos três sociedades foi consideravelmente superior aos das mulheres.

Por último, foi feito um balanço geral dos sócios em Angola procurando entender o desfecho da empreitada. Somaram-se todos os gastos que eles tiveram, nas diferentes etapas do negócio, e todos os retornos com tais investimentos. A diferença destes lucros e do valor total dispendido gerou um retorno de 4% aos mercadores lisboetas, nos quais pudemos identificar em qual parte tiveram maior êxito e maiores perdas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As trajetórias que analisamos até aqui, nos fazem perceber a complexidade e as diferentes variáveis que concerniam aos agentes mercantis envolvidos no tráfico. Para os agentes metropolitanos, a venda dos manufaturados em Angola, especialmente os têxteis, influía de forma positiva no empreendimento, enquanto os mercadores residentes no Brasil atuantes na Costa da Mina deveriam ter um *know-how* de quais bens poderiam ser permutados, para a compra de escravos nos diversos portos da região. Em nível de comparação, percebemos que os valores pagos aos agentes locais nessas duas costas tinham pesos díspares, se comparadas aos valores de suas carregações, sendo mais onerosas aos mercadores *brasílicos*.

Nessas rotinas que abarcavam os negociantes, pudemos entrever a variedade de indivíduos que, de alguma forma, interagiram economicamente com os dirigentes do empreendimento, seja prestando determinado serviço, seja vendendo algum bem ou mesmo fiscalizando a embarcação, antes desta cingir pelo oceano, até o seu destino. Em Angola, o caixa e sócio da galera *S. José e N. Sra do Rosário*, Custódio Rodrigues da Fonseca, esteve quatro anos tratando de todas as operações de compra e venda, enviando remessas de escravos, ceras e letras para o Rio de Janeiro, onde os procuradores se ocupavam em vendê-las e descontá-las, remetendo o líquido das operações aos sócios.

A partir do livro de carregação, verificamos os diferentes custos que tiveram durante todo o negócio, onde tiveram um melhor êxito, ou perdas. Apesar do pouco expressivo lucro no final do empreendimento, na divisão das partes, o caixa da sociedade teve um retorno considerável, se comparado aos seus dois sócios. Ao investir mais na carga e atuar como caixa em Luanda, neste caso, tirando importantes comissões com as vendas de fazendas, conseguiu lograr um bom retorno com o negócio. Enquanto ao José Machado Pinto, por ter direcionado seus recursos à armação do navio, acabou não sendo bem sucedido, pois incidiram, substancialmente, os custos que abarcavam toda a operação como: as soldadas, reparos de pipas, taxações etc. Por fim, Antônio Ramos Pacheco, que entrou com menos cabedal na empreitada, também acabou saindo com perdas, no empreendimento.

O negócio do tráfico de escravizados era lucrativo não apenas pela operacionalização de compra e venda, nas duas margens do Atlântico, mas nas oportunidades que, possivelmente, iria suscitar durante o itinerário daqueles agentes mercantis. Embora a pesquisa tenha incidido apenas em duas viagens, as informações analisadas reforçam alguns

pontos da historiografia e apontam para a importância de outros menos explorados. Vimos neste percurso o papel desempenhado por cada um desses bens e gêneros tropicais no circuito escravista. No caso da embarcação que teve como destino a cidade Luanda, as *fazendas secas*, como os tecidos, meias, etc. eram a que predominavam na carregação e as que melhor renderam no conjunto da operação, o que corrobora o papel do capital lisboeta em prover mercadorias manufaturadas para o comércio escravista em Angola. A corveta que navegou pelos portos da Costa da Mina, por sua vez, foi carregada com inúmeros rolos de tabaco, caixas de açúcar e alguns tecidos. Nas etapas percorridas durante a viagem, o fumo foi o principal meio de pagamento das taxações cobradas pelos agentes locais o que reforça, a sua importância no comércio realizado pelos mercadores residentes no Brasil naquela região, mesmo que o seu peso na aquisição de escravizados fosse diminuto, em relação aos bens manufaturados. Por fim, ao detalharmos as práticas rotineiras nos portos escravistas atlânticos frequentados pelos portugueses, seja no que se refere a pagamentos de direitos e tributos, seja na comercialização de mercadorias e pessoas escravizadas, sejam nos serviços necessários ao andamento do tráfico, espero ter contribuído para aprofundar o conhecimento historiográfico sobre a mercancia escravista e a variedade de fatores que incidiam sobre suas possibilidades de êxito.

REFERÊNCIAS

BIBLIOGRAFIA DOCUMENTOS PRIMÁRIOS (MANUSCRITOS):

ADB - Paróquia de S. Pedro de Vila Frescainha, Batismos, 001/0002, fl. 92.

AHU - Conta corrente da curveta Nossa Senhora da Nazareth, Santo António e Almas. Baía, 1769 Novembro 11. AHU_ACL_CU – Cód. 2043.

ANTT - Livro de carregação para Angola da Galera São José e Nossa Senhora do Rosário, de que é capitão Custódio Rodrigues da Fonseca e senhores José Machado Pinto e António Ramos Pacheco. Feitos Findos, Livro dos Feitos Findos, liv. 48.

ANTT – Diligência de Habilitação de Custódio Rodrigues da Fonseca. TSO, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 1779, fl. 1-5.

ANTT – Diligência de Habilitação de António Ramos Pacheco. TSO, Conselho Geral, Habilitações, António, mç. 99, doc. 1779.

ANTT- Diligência de Habilitação de António Moreira Lisboa. TSO, Conselho Geral, Habilitações, António, mç. 95, doc. 1762.

ANTT- Diligência de Habilitação de Tomás da Silva Baptista. TSO, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 5345.

BIBLIOGRAFIA SECUNDÁRIA:

Angelo A. Carrara; Paulo Cavalcante (Org.). *Alfândegas do Brasil: Rio de Janeiro e Salvador, século XVIII; estudos de administração fazendária*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2016.

Antônio Carlos de Jucá Sampaio. “Os homens de negócio e a coroa na construção de hierarquias sociais: o Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII”. In: *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Org. João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

Arlindo M. Caldeira. *Escravos e traficantes no império português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: a esfera dos livros, 2013, p. 13-48.

Bruno Feitler, *Nas malhas da consciência: Igreja e Inquisição no Brasil: Nordeste 1640-1750*. São Paulo: Alameda, Phoebus, 2007.

Caio Prado Jr. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, pp.7-122.

Cândido Eugênio Domingues de Souza. “‘Perseguidores da espécie humana’: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII”. Dissertação de Mestrado. Salvador: UFBA, 2011.

Carlo M. Cipolla. *Storia economica dell'Europa pre-industriale*. 2ª ed. Bologna: Il Mulino, 2002, p. 227.

Carlos da Silva Jr., “Interações atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII”, *Revista de História* (São Paulo), n. 176, 2017, p. 1-41.

Daniel B. Domingues. *The Atlantic Slave Trade from West Central Africa, 1780-1867*. Cambridge University Press, 2017, p.38-72.

Daniel B. Domingues; David Eltis. “The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851”. In: David Eltis; David Richardson (Org.). *Extending The Frontiers: essays on the new Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008.

David Eltis; David Richardson (Org.). *Extending The Frontiers: essays on the new Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008, p.1-60.

Eric Williams. *Capitalismo e Escravidão*. Tradução por Carlos Nayfeld. Rio de Janeiro: Americana, 1975.

Felipe Souza Melo, “O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII”. Dissertação de Mestrado. USP, 2017, p. 197-313.

Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII: as estruturas do cotidiano*. Vol.1. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII: os jogos das trocas*, Vol.2. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

Fernando A. Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 6ª ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1995, pp. 57-116.

Filipa Ribeiro da Silva, “Transferring European fiscal system overseas: a comparison between the Portuguese home and colonial fiscal systems”, *La fiscalità nell'economia europea secc. XIII – XVIII: atti della “Trentanovesima settimana di studi”*. Florença: Firenze University Press, 2008, p. 556.

George Felix Cabral de Souza. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*. Recife: Edufpe, 2012.

George Metcalf. “A microcosm of why Africans sold slaves: Akan consumption patterns in the 1770s”. *The Journal of African History*, Cambridge, 1987, Vol. 28, p. 377-394.

Giorgio Riello. “The Indian Apprenticeship: the trade of indian textiles and the making of European cottons”. In: Giorgio Riello; Tirthankar Roy. *How India clothed the world: the world of South Asian textiles, 1500-1850*. Leiden: Brill, 2009.

Gustavo A. Lopes; Maximiliano M. Menz. “Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis em Angola (século XVIII)”. *Revista Brasileira de História*, vol. 39, n. 80, Janeiro-Abril, 2019, p. 109-134.

Gustavo Acioli Lopes. *A fênix e o Atlântico: Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1750)*. São Paulo: Alameda, 2018.

Gustavo Acioli Lopes; Leonardo Marques. “O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750)”, *Revista de Pesquisa Histórica – CLIO*, vol. 37, Jul-Dez, 2019, p. 5-38.

Gustavo Acioli Lopes; Maximiliano M. Menz. “Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (Século XVIII)”. *Revista Afro-Ásia*, São Paulo, n.37, 2008, p.43-73.

Henrique Nelson da Silva. “O paradoxo do trabalho: o corporativismo artesanal e as trajetórias de vida dos oficiais mecânicos, século XVIII”. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. PPGH, Recife, 2018, p. 34-35.

Herbert S. Klein. *O comércio atlântico de escravos: quatro séculos de comércio escravagista*. Lisboa: Repliação, 2002.

Jaime Rodrigues, “Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico para o Brasil (sécs. XVIII e XIX)”, *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 19, nº 38, 1999, p. 15-53.

Jaime Rodrigues. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro, 1780-1860*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

Jean Baptiste Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1996, p. 51.

Jesus Bohorquez. “Linking the Atlantic and Indian Oceans: Asian textiles, Spanish silver, global capital, and the financing of the Portuguese-Brazilian slave trade (c. 1760-1808)”. *Journal of Global History* (2020), 15:1. p. 19-38.

Jeremy Baskes. *Staying Afloat: risk and uncertainty in Spanish Atlantic World Trade, 1760-1820*. Stanford: Stanford University Press, 2013, p. 69-109.

João Luís Ribeiro Fragoso. *Homens de grossa aventura: Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p.326.

João Luís Ribeiro Fragoso; Maria Fernanda Bicalho; Maria de Fátima Gouvêa (Org.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

Jorge B. de Macedo. *Problemas de historia da indústria portuguesa no Século XVIII*. 2. ed. Lisboa: Querco, 1982, p. 61-121.

Jorge Miguel V. Pedreira, *Estrutura Industrial e Mercado Colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: Difel, 1994, p. 65-137.

Jorge Miguel Viana Pedreira. “Tratos e contratos: atividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da Praça de Lisboa (1755-1822)”, *Análise social*, Lisboa, vol. xxxi (136-137), 1996 (2º. 3º), p. 361.

Jorge Miguel Viana Pedreira. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Dissertação de doutoramento em sociologia, Universidade Nova de Lisboa, 1995, p. 305.

José C. Curto. *Álcool e escravos: o comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental*. Lisboa: Vulgata, 2002, p. 88.

Joseph C. Miller. “Imports at Luanda, Angola, 1785-1823.” In: *Figuring African trade: proceedings of the Symposium on the Quantification and Structure of the Import and Export and Long Distance Trade in Africa*. Berlim: 1986.

Joseph C. Miller. *Way of Death: Merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830*. Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1988.

Joseph E. Inikori. *Africans and the Industrial Revolution in England: a study in international trade and economic development*. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2002, p. 156-214.

Kátia M. de Queirós Mattoso. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003, p.45-67.

Kazuo Kobayashi. *Indian cotton textiles in West Africa: African agency, consumer, demand and the making of global economy, 1750-1850*. Cambridge: Palgrave Macmillan, 2019, p. 129.

Kenneth R. Maxwell. *A Devassa da Devassa. A Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal, 1750-1808*. 3ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1995, p. 30-60.

Kenneth R. Maxwell. “Pombal and the nationalization of the Luso-Brazilian economy”, *Hispanic American Historical Review*, vol. 48, 1968, p. 619-622.

Luanna Maria Ventura dos Santos Oliveira, “A Alfândega de Pernambuco: história, conflitos e tributação no Porto do Recife (1711-1738). Dissertação de mestrado, UFRPE, 2016, p. 41-42.

Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

Manolo Garcia Florentino. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

Marcus J.M de Carvalho. “Trabalho, cotidiano, administração e negociação numa feitoria do tráfico no Rio Benin em 1837”. *Revista Afro-Ásia*, São Paulo, n.53, 2016, p.227-273.

Mariana P. Candido. “Os agentes não europeus na comunidade mercantil de Benguela, c. 1760-1820”, *Saeculum- Revista de História*. João Pessoa: jul./dez, 2013, p. 108.

Maximiliano M. Menz, “A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80)”, In: João José Reis e Carlos Silva Jr. (Org.). *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*. Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016.

Maximiliano M. Menz, “Uma comunidade em movimento: os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771”, *Revista de Pesquisa Histórica – CLIO*, vol. 37, Jul-Dez, 2019, p. 39-57.

Maximiliano M. Menz. “As ‘Geometrias’ do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796-1807)”. *Revista de História*, São Paulo, n.166, p. 185-222, jan/jun 2012.

Maximiliano Mac Menz, “Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: a trajetória de um grande traficante de Lisboa.”, *Revista Tempo* 23, no. 2, Mai./Ago. 2017: p. 387.

Phillys M. Martin, *O comércio externo da Costa do Loango 1576-1870: O impacto das mudanças comerciais no Reino Vili de Loango*. Tradução por: João B. Borges de Sá. Luanda: Arquivo Nacional de Angola, 2010.

Pierre Verger. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX*. Salvador: Corrupio, 2002.

Rebecca Shumway. *The Fante and the transatlantic slave trade*. Nova York: University of Rochester Press, 2011, caps. 1-2.

Robert Duplessis, “Mercadorias globais consumidores locais: têxteis no mundo atlântico nos séculos XVII e XVIII”, *Afro-Ásia*, Salvador, 2010, p. 20.

Robert W. Harms, *The Diligent: a voyage through the worlds of the slave trade*. Nova Iorque: Basic Books, 2002, p. 225-264.

Robin Blackburn. *A construção do escravismo no novo mundo, 1492-1800*. Tradução por: Maria Beatriz de Medina. Rio de Janeiro: Record, 2003.

Robin Law, “The gold trade of Whydah”, In: *West African Economic and Social History: studies in memory of Marion Johnson*, ed. David Henige, T.C McCaskie. Madison: African Studies Program, University of Wisconsin, 1990, p. 112.

Robin Law, *Ouidah: the social History of a West African slaving ‘port’, 1727-1892*. Ohio University Press, 2004, p. 126.

Robin Law. “Cowries, gold, and dollars: exchange rate instability and domestic price inflation in Dahomey in the eighteenth and nineteenth centuries”. In: *Money matters: instability, values and social payments in the Modern History of West African communities*, editado por Jane I. Guyer. Portsmouth: Heinemann, 1995, p. 54.

Robin Law. *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: the impact of the Atlantic slave trade on an African Society*. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 39-40.

Roquinaldo Ferreira. “A arte de furtar: redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português, (c. 1690–c. 1750)”. In: *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira (2010): 203-241.

Sean M. Kelley, “New world slave traders and the problems of trade goods: Brazil, Barbados, Cuba and North America in comparative perspective”, *English Historical Review*, Vol. CXXXIV, n. 567, Abril, 2019, p. 302-333.

Sheryllyne Haggerty, “Risk and risk management in the Liverpool slave trade”, *Business History*, vol. 51, n.6, 2009, p. 817-834.

Stanley B. Alpern. “What Africans got for their slaves: a master list of European trade goods”, *History in Africa*, Cambridge, 1995, Vol. 22, pp. 5-43.

Suely Creusa Cordeiro de Almeida. “Rotas atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724-c. 1752)”, *Revista História*, São Paulo, vol.37, 2018, p. 1-31.

Toby Green. *A fistful of shells: West Africa from the rise of the slave trade to the age of revolution*. Chicago: The University of Chicago Press, 2019, p. 269-333.

Valter Lenine Fernandes, “Os contadores e o contrato da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro (1726-1743)”. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010, p. 79.

ANEXOS

**ANEXO A - LISTA DOS INDIVÍDUOS QUE PAGARAM FRETES NO TRAJETO
LISBOA-LUANDA, ANTT, FEITOS FINDOS, LIV. 48, FL. 9**

Indivíduo	Valor (em réis)	Cargo/Função	Percentual
Custódio Rodrigues da Fonseca	3:040\$291	Capitão	72%
Gonçalo Ribeiro dos Santos	138\$800	Capitão	3%
José de Sá	4\$245	Capitão-mor	>1%
Francisco Miguel de Orquide	6\$800		>1%
José Francisco	52\$974	Padre da SJ	>1%
José do Valle	47\$088	Reitor/Padre da SJ	1%
João Alberto da Silveira	63\$438		2%
Roque Vieira de Lima	138\$396	Capitão-mor	>1%
Antônio Moreira Lisboa e Cia.	254\$656	Capitão	6%
Padres Capuchinhos			
Euzébio Catelha de Lemos	24\$092	Físico-mor	>1%
Manoel Antunes de Abreu	5\$180	Coronel	>1%
Thomaz da Silva Baptista	152\$300	Coronel	>1%
Bonifácio Alberto de Silveira	90\$000		2%
João Antônio Faria	137\$947		3%
Diogo Fernandes de Souza	81\$576		2%

TOTAL	4:237\$783		100%
-------	------------	--	------

**ANEXO B - LISTA DOS VENDEDORES DA SEXTA REMESSA DE
ESCRAVIZADOS, ANTT, FEITOS FINDOS, LIV. 48, FL. 23**

Vendedor	Quantidade	Valor (réis)
Amaro Gomes	5	175\$000
Lourenço de Souza	1	35\$000
José Caetano de Carvalho	2	62\$000
A porta (vendedor ambulante)	3	85\$000
Félix Ferreira	1	35\$000
Manoel Antunes		68\$000
Antônio da Fonseca Bastos	1	30\$000
Lourenço Lopes	2	65\$000
João Batista	5	180\$000
Francisco Ferreira Lisboa	1	30\$000
Manoel José	1	30\$000
Usados na lancha (?).	3	88\$000
Total	25	883\$000

**ANEXO C - LISTA DOS VENDEDORES DA ÚLTIMA REMESSA DE
ESCRAVIZADOS, ANTT, FEITOS FONDOS, LIV. 48, FL. 49**

Vendedor	Patente	Quantidade	Valor (réis)
João Batista de Moraes Machado	Alferes	50	1:650\$000
“Marrano”	-----	1	35\$000
“Surdo”	-----	2	30\$000
Amaro Lopes	Capitão	38	1:080\$000
Manoel de Lemos	Capitão-mor	10	310\$000
Antônio Ferreira Cardoso	Capitão	5	165\$000
Total	-----	106	3:270\$000