

**RESGATE E MERCADORIAS:
UMA ANÁLISE COMPARADA
DO TRÁFICO LUSO-BRASILEIRO DE ESCRAVOS
EM ANGOLA E NA COSTA DA MINA (SÉCULO XVIII)***

*Gustavo Acioli**
Maximiliano M. Menz****

A produção em história econômica no Brasil tradicionalmente enfocou o tráfico de escravos na sua relação com o processo mais geral de colonização da América e com as vicissitudes da economia colonial brasileira. Roberto Simonsen, por exemplo, relacionou a instalação da escravidão no Brasil com as restrições demográficas européias e com a diferença climática entre os dois continentes; dada a incompatibilidade do índio ao regime da *plantation*, o recurso ao trabalho africano tornava-se um “imperativo econômico”. Celso Furtado, ainda que levasse em conta a escassez populacional de Portugal, apontava para o aspecto antieconômico de uma hipotética empresa colonizadora baseada em mão-de-obra livre: a escravidão era, assim, uma “condição de sobrevivência” econômica para o colono europeu.¹

Por sua vez, Caio Prado Jr., em sua obra clássica *Formação do Brasil contemporâneo*, via o recurso ao trabalho africano como uma “exigência” da colonização européia nos trópicos, ao lado da grande propriedade monocultural; o trabalho forçado e, por conseguinte, o tráfico en-

* Artigo realizado no âmbito do projeto temático FAPESP “Dimensões do Império Português”. Pesquisa realizada com apoio do CEBRAP, da Capes e do CNPq. Os autores agradecem aos editores e pareceristas da revista *Afro-Ásia* pelas críticas e sugestões.

** Doutor pela Universidade de São Paulo.

*** Doutor pela Universidade de São Paulo.

¹ Roberto Simonsen, *História econômica do Brasil*, São Paulo, Editora Nacional, 1957, pp. 126-33; Celso Furtado, *Formação econômica do Brasil*, São Paulo, Editora Nacional, 1976.

quadravam-se no *sentido da colonização*. Aprofundando a análise de Caio Prado Jr., Fernando Novais relacionou a escravidão e o tráfico de escravos ao processo de acumulação primitiva de capitais na Europa. O tráfico de africanos controlado pelo capital mercantil metropolitano era, ao lado do exclusivo colonial, um dos elementos fundamentais da acumulação exógena, já que garantia a transferência para a Metrópole do excedente econômico produzido pelo braço cativo na América. Vale dizer ainda que a obra de Fernando Novais era fortemente influenciada pelo livro de Eric Williams, *Capitalism and Slavery*, que traçava uma linha genealógica entre o desenvolvimento industrial inglês e o tráfico triangular entre Grã-Bretanha, África e as Antilhas inglesas.²

Esta historiografia apresentava dois problemas a respeito de sua interpretação do tráfico de escravos: em primeiro lugar, era escasso o interesse que tais historiadores demonstravam pelas particularidades deste comércio, já que geralmente sua atenção se voltava para a ligação econômica entre o Brasil e a Europa; a oferta de braços africanos era pressuposta pela existência da demanda americana. Em segundo lugar, era pequena a pesquisa original a respeito do tráfico, de maneira que estes historiadores costumavam generalizar a partir das crônicas da época e dos poucos relatos publicados a este respeito.

Trabalhos mais recentes têm lançado novas luzes sobre as particularidades do comércio de escravos e, ao mesmo tempo, têm tentado reinterpretar a história do Brasil frente ao tráfico. Manolo Florentino, por exemplo, vem afirmando que o tráfico de escravos era dominado pelo “capital mercantil residente” no Brasil, de maneira que este comércio não deveria ser entendido pela sua relação com o processo de industrialização na Europa, mas sim pela função que exercia nas sociedades coloniais, pois garantia a reprodução do escravismo e do capital mercantil no Brasil e permitia a reposição das sociedades hierárquicas africanas vinculadas a este tipo de comércio. A acumulação de riqueza

² Caio Prado Jr., *Formação do Brasil contemporâneo*, São Paulo, Brasiliense, [1942] 1986, p. 122; Fernando Novais, *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial*, São Paulo, Hucitec, 1995, passim. Ver ainda Eric Williams, *Capitalismo e escravidão*, Rio de Janeiro, Americana, [1942] 1975; para uma discussão historiográfica a respeito do tráfico triangular inglês: Walter Minchinton, “The Triangular Trade Revisited”, in Henry Gemery e Jan S. Hogendorn (orgs.), *The Uncommon Market. Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade* (Nova Iorque, Academic Press, 1979).

no interior da colônia (acumulação endógena), produzida pelo tráfico de escravos e pelo mercado colonial, permitiria à economia colonial brasileira resistir às conjunturas externas negativas.³

Da mesma vertente historiográfica é o trabalho de Roquinaldo Ferreira: em artigo de 2001, destaca o papel da jeribita e dos panos asiáticos para o suposto controle dos comerciantes “brasileiros” sobre o comércio de escravos em Angola.⁴ Já na sua tese de doutorado, defendida em 2003, realça fundamentalmente os têxteis da Ásia, afirmando que, desde o final do século XVII, o centro de gravidade deste ramo do comércio português passaria de Lisboa para a Bahia. Note-se, porém, que o autor não apresenta dados quantitativos ou estimativas razoáveis que permitam “testar” este aspecto de suas hipóteses.⁵

Por sua vez, Luiz Felipe Alencastro escreveu recentemente um engenhoso livro em que retoma o problema clássico da *formação* do Brasil, ligando a constituição histórica do país com a costa da África e com o Atlântico Sul. O tráfico negreiro português estava originalmente vinculado às ilhas atlânticas e à importação de escravos por Portugal, precedendo a produção escravista no Brasil. A captura mercantil de Angola teria institucionalizado o comércio atlântico de cativos, atraindo esta região para o mercado mundial. Sucedeu que, na metade do século XVI, com a decisão da Coroa Portuguesa de colonizar o Brasil, foi incentivada a exportação de cativos para a nova colônia, ao mesmo tempo em que foi reprimido o cativo indígena.

Os colonos do Brasil passariam, assim, a depender da metrópole para realizar suas mercadorias e para obter os seus fatores de produção. O tráfico negreiro estabeleceria uma divisão colonial do trabalho, unindo os dois lados do Atlântico sul, amarrando África e Brasil ao mercado

³ Manolo Florentino, *Em costas negras*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997, pp. 9-10, 210.

⁴ “A chave do sucesso brasileiro estava nas mercadorias que financiavam seus investimentos. Se no período formativo centraram suas estratégias em mercadorias com baixo custo de produção, mais tarde financiaram suas atividades com as fazendas asiáticas que tinham mais valor que o produto fundamental nos seus negócios nos sertões angolanos, as cachaças brasileiras [...]”: Roquinaldo Ferreira, “Dinâmica do comércio intra-colonial. Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)”, in João Fragoso et. al., *O antigo regime nos trópicos* (Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001), p. 345.

⁵ Roquinaldo Ferreira, “Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800”, (Tese de doutorado, University of California, 2003), p. 5 e passim.

mundial e permitindo a transferência do excedente econômico da colônia para a metrópole. Entretanto, o próprio tráfico ia desenvolvendo circuitos bilaterais autônomos entre a África Ocidental e o Brasil, sustentados pela utilização de produtos americanos – especialmente a jeribita – no resgate de cativos. Desta maneira, o controle do comércio gradualmente escapava-se da metrópole, passando para as mãos dos traficantes “brasílicos”. Assim, apesar de reconhecer a relevância do tráfico na colonização mercantilista portuguesa, na longa duração o comércio de escravos revelaria uma espécie de “xenofagia” da economia brasileira, o apetite para incorporar mão-de-obra de fora do seu território. A conclusão é que a economia brasileira e, por extensão, o Brasil, se teriam formado a partir do Atlântico-sul.⁶

Cabe destacar neste processo de renovação a influência de trabalhos produzidos no mundo universitário anglo-saxão. É o caso da obra máxima de Joseph Miller, *Way of Death*, que, já na década de 1980, apontava para alguns destes fenômenos, como a importância do comércio de cachaça e da navegação direta entre o Brasil e a África. Também o livro de José Curto, em que é ressaltado o papel do álcool no comércio de escravos, marcou a produção historiográfica brasileira dos últimos anos.⁷

Em todo o caso, os trabalhos de Manolo Florentino e Luiz Felipe de Alencastro perpetuam o recurso ao passado escravista e colonial para explicar a formação do Brasil contemporâneo. Não obstante, podemos constatar um sensível deslocamento de perspectiva: nas análises clássicas, o eixo explicativo principal está na relação entre o Brasil e a eco-

⁶ Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000, passim. Vale lembrar ainda que alguns trabalhos pioneiros, como os de Affonso de Taunay, Pierre Verger e Maurício Goulart, já haviam apontado para o caráter bilateral do tráfico brasileiro, porém, como os seus livros não avançaram muito na interpretação deste fenômeno, sua influência sobre a historiografia brasileira foi relativamente pequena: Affonso Taunay, *Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil*, São Paulo, Imprensa Oficial, 1941; Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*, Salvador, Corrupio, 1987; Maurício Goulart, *A escravidão africana no Brasil*, São Paulo, Alfa Omega, 1975.

⁷ Joseph Miller, *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, Madison, Wisconsin, University of Wisconsin Press, 1988; 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 e ocidental*, Lisboa, Vulgata, 2002.

nomia européia, enquanto nestas últimas obras se prefere realçar as dinâmicas intracoloniais, daí o surgimento de conceitos como o de “bipolaridade do tráfico”, em oposição à idéia de “tráfico triangular”, ou de “autonomia”, em oposição à “dependência”.

Este deslocamento de perspectiva é positivo na medida em que o tráfico de escravos é colocado no centro da discussão enquanto *problema* historiográfico; além disto, a historiografia recente tem desvelado diversas particularidades deste comércio que permitem entender melhor a reprodução da economia colonial. Porém, é possível identificar ao menos dois “desvios” de interpretação que estes trabalhos acabaram por suscitar:

a) Em primeiro lugar, esta historiografia, no empenho de realçar as relações intracoloniais, acaba por sobrevalorizar a aguardente e o tabaco, mercadorias que movimentavam uma parte importante do tráfico luso-brasileiro de escravos, mas não bastavam para fechar o circuito entre o Brasil e a África.

b) Em segundo lugar, ao estabelecer conceitos como “bipolaridade do tráfico” e “autonomia” como eixos explicativos da economia colonial, perde-se a oportunidade de problematizar a relação entre o centro econômico europeu e a periferia colonial e, portanto, pouco há o que dizer a respeito da evolução divergente das sociedades que interagem através do tráfico.

O presente artigo tem por objetivo analisar de modo comparativo os dois principais circuitos de resgate luso-brasileiro de escravos no século XVIII – na Costa da Mina e em Angola – estabelecendo o peso relativo de cada região do globo na formação da oferta de bens trocados por escravos através das carreiras escravistas luso-brasileiras.⁸ A classificação dos diferentes tipos de mercadorias ofertadas no tráfico permitirá revelar os setores econômicos de cada continente que se beneficiaram com o comércio de africanos, permitindo questionar o modo de integração desigual promovido pelo mercado atlântico. Como pretendemos argumentar ao final do artigo, o tráfico pode ser encarado como um dos elementos que contribuíram

⁸ Existiam ainda outras regiões no resgate luso-brasileiro de escravos, como as feitorias de Benguela e de Bissau, que não serão discutidas aqui. Deste modo, quando nos referimos a Angola é em seu significado mais restrito, o *hinterland* de Luanda, acompanhando nesta classificação a documentação alfandegária de Lisboa e Luanda.

para consolidar as relações entre centro e periferia que caracterizaram a economia-mundo européia nos séculos XVIII e XIX.⁹

O artigo é dividido em três partes: na primeira, abordamos o tráfico angolano, fazendo uma breve narrativa, através de fontes indiretas, sobre o processo de colonização e de consolidação do tráfico a partir de Luanda para, em seguida, apresentar cálculos sobre as importações de produtos utilizados no resgate. A segunda parte inicia-se pela caracterização da presença portuguesa na Costa da Mina e apresentam-se estimativas sobre a oferta de mercadorias “brasileiras” e de outras procedências naquela região. Na terceira e conclusiva parte, enfocando a história do tráfico pelo seu devir, procura-se discutir os diferentes setores econômicos de cada continente que se beneficiaram com o comércio luso-brasileiro de escravos.¹⁰ Por sua vez, a reflexão sobre a diferença da presença portuguesa nas duas zonas de resgate permitirá compreender suas particularidades na oferta de mercadorias.

O tráfico luso-brasileiro em Angola

O tráfico de escravos entre Angola e o Brasil tem raízes ainda no século XVI, após a abertura do trato mercantil na barra do Congo e o desvio das correntes negreiras de Portugal para o Atlântico. A autorização do comércio de africanos para o Brasil, em 1549, aliada à gradual transição nas fontes de resgate – da Senegâmbia para Angola – facilitaram a conexão do litoral brasileiro com a África e a consolidação da *plantation* açucareira no Brasil – na década de 1580 o Brasil já era o maior produtor mundial de açúcar – ainda que uma boa parte dos escravos exportados por Angola fosse parar na América Espanhola nesta época.¹¹

⁹ Sobre o conceito de economia-mundo: Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, Fondo de Cultura Económica, 1997, vol. 1, p. 514; Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial*, México, Siglo XXI, 2003, passim.

¹⁰ Acreditamos que este artigo pode ser colocado na mesma perspectiva do trabalho de Joseph Inikori em questionar “*who were gainers and who were losers*”: Joseph Inikori e Stanley Engerman, “Introduction: Gainers and Losers in the Atlantic Slave Trade”, in idem (orgs.), *The Atlantic Slave Trade: Effects on Economies, Societies, and Peoples in Africa, the Americas, and Europe* (Durham/Londres, Duke University Press, 1992).

¹¹ Simonsen, *História econômica*, p. 130; Stuart Schwartz, “O Brasil colonial, c. 1580-1750: as grandes lavouras e as periferias”, in Leslie Bethell (org.), *História da América Latina* (São Paulo, Edusp, 1999), vol. 2, pp. 527-29; Philip Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison,

No mesmo período, a guerra entre as Províncias Unidas e a dinastia Hansburgo, levando ao embargo espanhol do comércio ibérico com os Países Baixos, acabou por propiciar as condições para a criação da Companhia das Índias Ocidentais (WIC), cujos objetivos incluíam o controle do nordeste brasileiro.

Depois de uma tentativa fracassada de conquista da Bahia (1624-1625), os holandeses da Companhia das Índias Ocidentais capturaram Olinda e o Recife e submeteram o litoral entre Sergipe e Rio Grande. Entretanto, ultrapassado o período inicial de conquista e organização burocrática da colônia (1630-1638), os invasores deram-se conta da necessidade de abastecer os engenhos de escravos e, dado que o tráfico era negócio praticamente exclusivo dos portugueses, obter feitorias na costa da África para organizar o resgate. Uma vez que o resgate no Castelo de São Jorge da Mina – tomado na mesma época da invasão da Bahia – não era suficiente para atender à demanda nordestina, decidiu-se pela conquista da praça de Luanda.¹²

À insurreição de Pernambuco por iniciativa dos colonos luso-brasileiros seguiu-se a reconquista de Angola (1648) por uma frota organizada no Rio de Janeiro e liderada por Salvador Correia de Sá. Este episódio, nas palavras de Charles Boxer, mostrava a interdependência entre Portugal, Brasil e Angola.¹³

A reconquista foi consolidada com a dissolução do reino cristão do Congo (1665) e a imposição da soberania portuguesa ao interior angolano, através da construção de uma rede de fortins. Deste modo, abria-se a possibilidade de reforçar o exclusivo colonial a partir da cidade de Luanda. O poder de Lisboa firmou-se no início do século XVIII, quando foi interrompida a sucessão de governadores de Angola ligados

Wisconsin, University of Wisconsin Press, 1969, pp. 108-110. Uma fonte holandesa da época afirmava que 44% dos escravos exportados de Angola iam parar na América Espanhola: Charles Boxer, *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-86*, São Paulo, Editora Nacional, 1973, p. 238.

¹² Pedro Puntoni, *A mísera sorte. A escravidão africana no Brasil Holandês e as guerras do tráfico no Atlântico-sul, 1641-1648*, São Paulo, Hucitec, 1999, pp. 71-122. Ver ainda Charles Boxer, *O império marítimo português*, Lisboa, Edições 70, 2001, pp. 115-33. Para as disputas no litoral africano, Ernst van den Bogart e Pieter C. Emmer, “The Dutch Participation in the Atlantic Slave Trade, 1596-1650”, in Gemery e Hogendorn, *The Uncommon Market*, pp. 353-75.

¹³ Boxer, *Salvador de Sá*, p. 13.

aos interesses “brasileiros”, sendo-lhes ainda interdita a prática do comércio.¹⁴

Escassas são as referências a respeito da participação relativa entre os diferentes tipos de mercadorias utilizadas no resgate angolano durante o século XVII. De acordo com Luiz Felipe de Alencastro, no início do século XVII, “o produto brasileiro de escambo – afora a prata peruana contrabandeada – era quase sempre a mandioca”: 40 mil alqueires anuais de farinha eram embarcados no Rio de Janeiro por navios lisboetas que demandavam a África na década de 1610.¹⁵

É possível que a importância da farinha neste período se explique pelo próprio crescimento e pela consolidação do tráfico negreiro em Angola; quantidades inusitadas de cativos eram amontoadas no litoral à espera do embarque, excedendo a capacidade de produção de alimentos local; além disto, a importância do comércio de farinha nesta década deveu-se, muito provavelmente, a uma crise de abastecimento que se abateu sobre Angola com a seca de 1614-1617. Finalmente, uma parte expressiva – talvez 1/4 – destes alimentos era consumida na própria viagem, pela equipagem e pelos escravos embarcados.¹⁶

A demanda por mercadorias na costa da África era sortida. Para entrar no negócio, os capitães de navios necessitavam oferecer uma cesta de mercadorias, o *banzo*, composta por produtos de procedências diversas: têxteis asiáticos, armas europeias e mesmo alguns produtos africanos.

Apesar de ser impossível estimar a proporção dos produtos na constituição do *banzo*, a participação de produtos asiáticos é confirma-

¹⁴ David Birmingham, *Trade and Conflict in Angola. The Mbundu and Their Neighbours Under the Influence of the Portuguese, 1483-1790*, Oxford, Clarendon Press, 1966, p. 111; Alencastro, *O trato dos viventes*, pp. 290-300. Alencastro destaca a participação dos interesses brasílicos nas expedições ao interior e a continuidade de governadores com carreiras vinculadas ao Brasil até o final do século XVIII. No entanto, depois de Rodrigo César de Menezes (1733-38), nenhum deles veio de alguma “capitania traficante” (ver nota na p. 307). Ver ainda: Miller, *Way of Death*, passim.

¹⁵ Ainda segundo Luiz Felipe de Alencastro, o regime de ventos e das correntes do Atlântico-sul aconselhava que as embarcações que partissem de Lisboa para a África tocassem primeiro o Brasil, daí a possibilidade de carregar a farinha de mandioca: Alencastro, *O trato dos viventes*, pp. 248-51.

¹⁶ Cálculo realizado sobre a estimativa de consumo diário de 1,8 litros de farinha de mandioca, sugerida por Alencastro: *Trato dos viventes*, p. 252. Sobre as crises alimentares em Angola: Joseph Miller, “The Significance of Drought, Disease and Famine in the Agriculturally Marginal Zones of West-Central Africa”, *Journal of African History*, vol. 23, nº 1 (1982), pp. 21, 41.

da pela exportação de prata peruana para Luanda. Como a moeda de prata não era utilizada no resgate de cativos, os agentes no litoral africano deveriam adquirir com estas moedas as mercadorias asiáticas das frotas das Índias que, no retorno, costumavam fazer escala em Luanda para vender os apreciados artigos do oriente – especialmente têxteis – e carregar alguns escravos para Portugal; aliás, o fato de a palavra “peça”, que se referia a um corte de pano, ter virado sinônimo de escravo no início do XVII denota a importância dos têxteis no tráfico angolano.

A intensidade deste intercâmbio com a Ásia é confirmada pela sua proibição, em 1630, quando o Regimento da Casa da Índia embargou a escala pelo descaminho dos direitos alfandegários.¹⁷ Já entre os variados produtos europeus destacavam-se, pelo volume, os vinhos e os licores peninsulares.

Na segunda metade do século, este padrão foi alterado: a mandioca deixou de ser um produto importante no tráfico de escravos, graças à sua naturalização na África, ao mesmo tempo que a proibição da escala em Luanda e a dificuldade do acesso à prata desviaram de Angola a Carreira da Índia.

Entretanto, a jeribita passou a ser exportada para a África com regularidade a partir da década de 1660. Subproduto da moagem da cana, o melaço era transformado em aguardente a baixos custos nos engenhos, podendo concorrer com as bebidas alcoólicas metropolitanas em um momento em que a redução nos preços do açúcar começava a afetar a economia açucareira. Do mesmo modo, a escassez nas cargas de retorno da Carreira da Índia levou estas embarcações a demandarem os portos brasileiros para carregar açúcar e tabaco para Lisboa, vendendo no local os tecidos asiáticos.¹⁸ Por aí compreende-se o desenvolvimento de um tráfico bilateral entre o Brasil e Angola: a jeribita, produto de baixo valor e maior volume, barateava o frete de retorno, enquanto os panos indianos pagavam uma parte dos escravos resgatados.¹⁹

¹⁷ Miller, *Way of Death*, pp. 66-67; Vitorino Magalhaes Godinho, “Os portugueses e a ‘Carreira da Índia’ (1497-1810)”, in idem, *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar, séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990, p. 357.

¹⁸ Sobre a jeribita, ver Alencastro, *O trato dos viventes*, pp. 307-23. Sobre a Carreira da Índia, Godinho, “Os portugueses e a carreira da Índia”, p. 357.

¹⁹ Ver ainda: Ferreira, *Transforming Atlantic Slaving*, passim.

É possível fazer uma estimativa grosseira para calcular a participação relativa da jeribita no período: entre 1699 e 1703, foi exportada uma média anual de 689,4 pipas de aguardente do Brasil para Angola. Adotando os preços médios do ano de 1797 – 55 mil réis por pipa e 65.522 réis por escravos – tem-se que a jeribita permitiria pagar a compra de 579 escravos na costa da África, o equivalente a uns 13% do total exportado por Angola (estimado em 4.619 escravos anuais).²⁰ O restante dos escravos era comprado com produtos asiáticos e europeus, trazidos pelas navios brasileiras e, em menor número, por embarcações portuguesas, uma vez que 15% dos tumbeiros que deram entrada no porto de Luanda entre 1736 e 1750 eram originários de Lisboa.²¹ Do número de entradas não se deve, porém, deduzir a participação relativa das praças no tráfico; afinal, os barcos metropolitanos eram geralmente maiores e suas cargas tinham maior valor que as embarcações brasileiras (ver ainda o apêndice 2). Ademais, não se deve ignorar que alguns capitães lisboetas faziam a rota Lisboa-costa do Brasil-Angola e fretavam barcos brasileiros para carregar escravos para o Brasil.²²

Assim, apesar do desenvolvimento de uma carreira bilateral entre Luanda e os portos brasileiros (Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro), constata-se um comércio que nos seus fluxos financeiros era triangular e que, no jogo de mercadorias, unificava as quatro partes do império português. O próprio modo pelo qual se organizavam as diferentes etapas do resgate no século XVIII facilitava este “condomínio” financeiro entre os três continentes: desde Luanda, mercadores “lusó-africanos” tomavam mercadorias a crédito – geralmente de agentes lisboetas – para serem enviadas às feiras do interior em troca de escravos. Como, na maior parte das vezes, aos mercadores metropolitanos não interessava tomar posse

²⁰ Para fontes e cálculos, ver apêndice 1.

²¹ Corcino M. Santos, “Relações de Angola com o Rio de Janeiro (1736-1808)”, *Estudos Históricos*, n° 12 (1973), pp. 21-22, tabela 2.

²² Miller, *Way of Death*, p. 317 e passim. Como se observa nos registros de entrada do porto de Luanda, mesmo durante o monopólio da Real Companhia de Pernambuco e Paraíba (1759-1777), navios negreiros aportavam vindos diretamente de Pernambuco, o que indica que a Companhia, apesar de ser controlada por capitais lisboetas, preferia utilizar a rota Lisboa-Recife-Luanda: Santos, “Relações de Angola”, pp. 21-22, tabela 2. Carreira confirma a utilização desta rota pela Companhia de Pernambuco e da Paraíba: Antonio Carreira, *As companhias pombalinas do Grão-Pará e Maranhão e de Pernambuco e Paraíba*, Lisboa, Presença, 1982, pp. 225-27.

dos cativos, dado o grande risco de perdas durante a *middle passage*, os luso-africanos acertavam as contas com seus fornecedores com letras a serem pagas no Brasil, no momento da venda final da mercadoria viva. A participação brasileira no negócio era principalmente no mercado de fretes, ainda que os capitães de navios pudessem fazer algumas compras à vista, talvez com a carga de aguardente e alguns têxteis indianos.²³

A partir da década de 1770 os homens de negócio estabelecidos na colônia, especialmente no Rio de Janeiro, através do regime de comissões e correspondências mercantis, passaram a controlar gradualmente o financiamento do negócio de escravos em Luanda. É que, com a retração da economia mineradora e o fim das Companhias pombalinas, parte dos capitais lisboetas se afastou do tráfico, concentrando-se na intermediação mercantil entre o Brasil e a Europa. Os mercadores da colônia também foram favorecidos pela crescente penetração dos contrabandistas ingleses no Brasil que forneciam as mercadorias europeias e asiáticas para formar o *banzo*.²⁴

Para este período, aliás, existem registros da alfândega de Luanda que permitem estabelecer o peso relativo dos diferentes continentes no comércio africano de importações. Ressalte-se que estes dados não acusam o porto de origem das cargas, mas sim os lugares da *produção* das diferentes mercadorias;²⁵ desta forma, um chapéu de Braga, mesmo se importado por intermédio do Brasil, estará registrado como produto português. Ao não observar este problema na fonte, José C. Curto sobre-

²³ Miller, *Way of Death*, pp. 253, 317 e passim; Joseph C. Miller, "Capitalism and Slaving: The Financial and Commercial Organization of the Angolan Slave Trade according to the Accounts of Antonio Coelho Guerreiro (1684-1692)", *International Journal of African Historical Studies*, vol. 17, n° 1 (1984).

²⁴ Miller, *Way of Death*, pp. 296, 377, 457-58, 483-83. José Curto fala de uma primeira investida dos homens de negócio residentes em Pernambuco e na Bahia, através do regime de correspondências, sobre o tráfico de Angola no final do século XVII. No entanto, a participação destas duas capitânicas no tráfico angolano foi marginal durante o século XVIII, indicando a retração destes elementos: Curto, *Álcool e escravos*, p. 148.

²⁵ As mercadorias estão divididas por quatro classes de origem, segundo reza o título do documento: Biblioteca Nacional (doravante BN), 15, 3, 33, *Fazendas e gêneros da Cultura e Indústria de Portugal que tiveram despacho na alfândega desta cidade, Fazendas e gêneros da Cultura e Indústria da América Portuguesa, Fazendas e gêneros da cultura e indústria da Ásia, Fazendas e gêneros da cultura e indústria das Nações da Europa que Sua Majestade Permite entrada nos seus domínios*. Na tabela 1, foram reunidos os produtos europeus e portugueses no gênero "Europa".

Tabela 1: Origem das mercadorias importadas por Luanda

| | 1785-1794 | 1795-1797 | 1798-1799 | 1802-1803 | 1808-1809 |
|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Europa | 44% | 41% | 40% | 49% | 33% |
| Brasil | 22% | 31% | 18% | 16% | 28% |
| Ásia | 34% | 28% | 42% | 35% | 39% |

Fonte: Para 1785-1794, dados totais compilados por Corcino Santos, *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*, Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993, p. 156. Para 1795-1797: Biblioteca Nacional (BN), 15, 3, 33. Para 1798 e 1799: Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Angola, Avulsos, caixa 89, doc. 79; caixa 93A, doc. 48. Para 1802-1803: AHU, Angola, Avulsos, caixa 106, doc. 5; caixa 109, doc. 54. Para 1808-1809: Arquivo Nacional (AN), Real Junta de Comércio, caixa 448, pacote 1.

estimou a participação da jeribita no tráfico de escravos, calculando que a aguardente brasileira teria pago em torno de 25% dos escravos angolanos exportados para o Brasil entre 1710 e 1830, erro no qual é acompanhado por Luiz Felipe de Alencastro que exagera ainda mais a importância dos produtos americanos no comércio negroiro (ver apêndice 1).²⁶

Além disto, os registros não são uniformes, pois dois deles estão agrupados nos originais em duas seqüências de anos (1785-1794 e 1795-1797), com preços médios que muito provavelmente representam os valores do último ano registrado (respectivamente, 1794 e 1797). Tivemos acesso ainda a outros anos (1798, 1799, 1802, 1803, 1808 e 1809) que foram agrupados aqui de dois em dois para formar a seguinte tabela.

Pela tabela 1, constata-se que, apesar da penetração dos capitais “brasileiros”, Luanda geralmente importava mais mercadorias de origem européia e asiática do que produtos do Brasil. Em relação à jeribita, sua participação nas importações angolanas ficou, neste período, entre 11% e 26% (ver apêndice 1).

Os dados mostram ainda que da Europa eram importados produtos manufaturados dos tipos mais diversos, destacando-se os têxteis portugueses e ingleses, as ferragens e os armamentos do noroeste europeu. Da Ásia, e por intermédio principalmente de Lisboa, vinham qua-

²⁶ Curto, *Álcool e escravos*, p. 161, nota 30 e quadro XI; Alencastro, *O trato dos viventes*, p. 310. Ver o apêndice onde discutimos a estimativa de José Curto.

se que exclusivamente têxteis.²⁷ Já a aguardente era o principal produto americano importado, mas outras mercadorias, como açúcar, zimbos e tabaco, compunham a pauta.

Além disto, os números da alfândega de Luanda, se cruzados com a balança comercial portuguesa, revelam que a evolução do comércio português em Angola era positiva no período anterior à invasão francesa. Comparando as exportações portuguesas para Angola, registradas em Lisboa pelas balanças de comércio portuguesas, com os valores *totais* das importações em Luanda, como constam nos registros da alfândega desta cidade, constata-se que no mínimo 56% das importações angolanas vieram diretamente da metrópole. Portanto, o ponto decisivo para a consolidação do domínio “brasileiro” sobre o resgate em Luanda talvez tenha sido o ano de 1808.²⁸

Extrapolando estes números e fiados na retificação sobre os cálculos de José Curto, podemos concluir que no tráfico angolano de escravos, durante o século XVIII, a participação de mercadorias produzidas no Brasil nas importações de Luanda girou entre os 20% e os 35% do total, ficando atrás dos produtos asiáticos e europeus. Por sua vez, a jeribita deve ter alcançado uma participação entre os 10% e os 30% do total do custo dos escravos adquiridos na costa, com uma média secular mais próxima do número mínimo do que do máximo (ver apêndice 1).

O tráfico luso-brasileiro na Costa da Mina

Apesar de mais próxima das rotas entre o Atlântico supra e subequatorial, ponto intermédio entre a Senegâmbia e o Congo-Angola, a Costa da Mina (Costa dos Escravos e Golfo de Benim, para os negreiros da Europa setentrional) só foi atraída para o tráfico de escravos passadas cerca de oito décadas após o início da exportação de cativos africanos pelos portugueses.

²⁷ A maior parte das mercadorias asiáticas era trazida por embarcações saídas de Lisboa. No período de 1802-1803, por exemplo, o valor declarado das exportações portuguesas de produtos asiáticos equivale a 65% das importações deste tipo de produtos registradas em Luanda: Instituto Nacional de Estatística, Lisboa (doravante INEL), *Balanças gerais do comércio do reino de Portugal com os seus domínios e nações estrangeiras (1796-1807)*; Arquivo Histórico Ultramarino (doravante AHU), Angola, Avulsos, caixa 106, doc. 5; caixa 105, doc. 54.

²⁸ Cálculo baseado em cinco anos (1799, 1802-1805): INEL, *Balanças gerais do comércio*, *op. cit.*; Curto, *Álcool e escravos*, quadro 27, p. 352. Ver apêndice 2.

Os contatos entre portugueses e mercadores da região da Costa da Mina levaram quase cerca de um século até se converterem num comércio escravista perene. Os poucos cativos comprados a leste da Mina (baía de Benim) ainda nos séculos XV e XVI eram revendidos em troca de ouro nas imediações do forte de São Jorge da Mina, de cujo nome derivou a denominação dada pelos portugueses à região a sotavento. Até então, os portugueses, descobridores da região aos olhos ocidentais, mantinham tráfico de escravos na “Guiné”, ou seja, na região da Senegâmbia, exportando-os através de Cabo Verde. Um tráfico regular de cativos no golfo de Benim só teve início por volta do segundo quarto do século XVII. Na década de 1640, os portugueses passaram a dividir espaço com os holandeses (para os quais perderam os fortes Arguim e São Jorge da Mina, na Costa do Ouro) e os ingleses na aquisição de escravos africanos, destinados às *plantations* açucareiras na América.²⁹

Paulatinamente, ao longo do século XVII, as exportações de escravos deslocam-se do reino do Benim para os portos mais a ocidente, concentrando-se em Aladá (ou Ardra) e Uidá (*Whydah* para os ingleses, ou *Ouidah*, em francês), tornando-se este último o maior exportador de escravos após 1670.³⁰

Um sinal inequívoco do engajamento destas nações europeias no tráfico atlântico desta região supra-equatorial é a proliferação de estabelecimentos sob suas bandeiras na África ocidental. Em poucos anos, já havia 23 fortes e/ou feitorias europeias desde a Senegâmbia até a Costa do Ouro.³¹

De fonte secundária de escravos para os traficantes ocidentais, a Costa da Mina converte-se no maior manancial de cativos de toda a África nas três primeiras décadas setecentistas.³² O auge das exportações da Costa

²⁹ Johannes Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, pp. 10-3, 17-8; Bogart e Emmer, “The Dutch Participation”, pp. 357-59, 374.

³⁰ Patrick Manning, *Slavery, Colonialism and Economic Growth in Dahomey, 1640-1960*, Cambridge, Cambridge University Press, 1982, p. 38.

³¹ David Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, p. 174. Os holandeses, antes de construírem os seus próprios, tomaram-nos aos portugueses, Arguim e Castelo de São Jorge da Mina, com conseqüências de longo prazo para o tráfico luso-brasileiro na região: Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 20 e passim.

³² Eltis, *The Rise of African Slavery*, pp. 166, 181; Robin Law, “Dahomey and the Slave Trade: Reflections on the Historiography of the Rise of Dahomey”, *Journal of African History*, vol. 27, n° 2 (1986), pp. 240-41.

da Mina está diretamente relacionado às guerras envolvendo os reinos litorâneos de Aladá, Uidá e Oiô, de um lado, e o reino de Daomé, de outro, que conquistou os dois primeiros em 1724 e 1727, respectivamente.³³

Fazendo tráfico numa região onde não detinham nenhum domínio territorial e nem mesmo um forte (Portugal só veio a construir uma modesta fortaleza em 1721, por iniciativa do governador-geral Vasco Fernandes Cezar de Menezes),³⁴ ao contrário de sua posição em Luanda, os portugueses viam-se às voltas com a concorrência aberta entre os europeus pelas mercadorias vivas africanas. Em geral, os principais produtos importados pelos portos escravistas da Costa da Mina eram têxteis, armas, pólvora e búzios, cabendo um lugar modesto aos produtos metalúrgicos e ao tabaco.³⁵

Destarte, para obter êxito neste mercado, os negreiros deveriam ofertar produtos com a qualidade e os preços requeridos pelos mercados de escravos locais.³⁶ A Ásia era a principal fonte de têxteis de algodão, enquanto a Europa ocidental fornecia os lanifícios, as armas e os utensílios metálicos. O tráfico da maior carreira escravista do século XVIII, a inglesa,³⁷ abastecia-se de têxteis por meio da *East India Company* e das fontes européias. No entanto, a parte das manufaturas importadas nas reexportações inglesas para a África atlântica recuou continuamente desde meados do Setecentos. Primeiramente, em lanifícios e, crescentemente, nos algodões e nas armas, a Inglaterra passou a contar com fontes internas de manufaturados, substituindo as importações e as reexportações paulatinamente ao longo do século.³⁸

³³ Robin Law, "Royal Monopoly and Private Enterprise in the Atlantic Trade", *Journal of African History*, vol. 18, nº 4, 1977, pp. 558-59; idem, "Dahomey and the Slave Trade", p. 242.

³⁴ Verger, *Fluxo e Refluxo*, pp. 159-60.

³⁵ Eltis, *The Rise of African Slavery*, pp. 175-77, 185; Manning, *Colonialism and Economic Growth*, p. 44, nota 64.

³⁶ David Richardson, "West African Consumption Patterns and Their Influence on the Eighteenth-Century English Slave Trade", in Gemery e Hogendorn, *The Uncommon Market*, p. 323.

³⁷ Curtin, *The Atlantic Slave Trade*, pp. 210-11; David Richardson, "Slave Exports from West and West-Central Africa, 1700-1810: New Estimates of Volume and Distribution", *Journal of African History*, vol. 30, nº 1 (1989), pp. 9-11.

³⁸ Joseph Inikori, *Africans and the Industrial Revolution: A Study in the International Trade and Economic Development*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, pp. 58-60, 68-71, 75-8, 287-90, 407-11, 412-51 e 458-72. Sobre as exportações para a África atlântica pela carreira francesa: Robert L. Stein, *The French Slave Trade in the Eighteenth Century: An Old Regime Business*, Madison, Wisconsin, University of Wisconsin Press, 1979, pp. 71-2, 134-35; sobre a participação holandesa, ver: Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade*, pp. 103-05.

Os traficantes de Portugal tinham dificuldades crescentes na segunda metade do século XVII para concorrer num mercado aberto da costa africana, dado que sua fonte potencial de tecidos de algodão, o comércio no Índico, havia declinado devido às perdas para holandeses e ingleses de várias de suas feitorias e praças-fortes.³⁹ Apesar de uma leve recuperação do fluxo Lisboa-Goa no último quartel do século XVII,⁴⁰ o número de embarcações portuguesas com este destino era insignificante na primeira metade do século XVIII, quando comparado à quantidade de naus dos Países Baixos na carreira do Oriente.⁴¹

O foco do tráfico português reinol e do Rio de Janeiro em Angola, e a dificuldade de os mercadores de Pernambuco e da Bahia concorrerem com aqueles, levou ao deslocamento do tráfico das capitânicas açucareiras para a Costa da Mina,⁴² onde podiam ofertar um produto aceito pelos escravistas locais e sem êmulo europeu: o tabaco. Durante a segunda metade do século XVII, a produção açucareira do Brasil ressentiu-se da concorrência do açúcar antilhano e do aumento do protecionismo nos mercados europeus. A aquisição de mão-de-obra africana na Costa da Mina, em troca da oferta de um subproduto tropical (o tabaco de terceira qualidade), deve ter ajudado a diminuir os custos de produção dos engenhos do Recôncavo baiano e da Zona da Mata per-

³⁹ Sanjay Subrahmanian, *O império asiático português, 1500-1700: uma história política e econômica*, Lisboa, DIFEL, 1995, pp. 207-24, 232-45.

⁴⁰ Glenn J. Ames, "The Estado da Índia, 1663-1677: Priorities and Strategies in Europe and the East", *Revista Portuguesa de História*, vol. 22 (1987), pp. 42-43.

⁴¹ A. Lopes, E. Frutuoso e P. Guinote, "O Movimento da carreira da Índia nos séculos XVI-XVIII. Revisão e propostas", *Maré Liberum*, nº 4 (1992). Por esta época, Portugal despachava de 2 a 3 naus por ano ao Oriente. Já em meados do século XVII, os holandeses enviavam acima de 20 embarcações para o Índico, enquanto os ingleses, cerca de 10: Neels Steensgard, "The Growth and Composition of Long-Distance Trade of England and the Dutch Republic Before 1750", in James D. Tracy (org.), *The Rise of Merchant Empires* (Cambridge, Cambridge University Press, 1993), p. 109. Lapa chamara a atenção para a concentração das arribadas e das escalas das naus da Índia na Bahia no século XVIII: José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia*, São Paulo, Editora Nacional/Edusp, 1968, pp. 13, 229-30, 253, 268-69, 271 e ss. O autor (pp. 335-39, quadro 2) contabilizou 84 escalas na Bahia por naus da Índia na primeira metade do século XVIII. Note-se, porém, que 64 daquelas fizeram a escala na torna-viagem, ou seja, uma média pouco superior a uma nau por ano entre 1700 e 1750.

⁴² Joseph C. Miller, "A Marginal Institution on the Margin of the Atlantic System: the Portuguese Southern Atlantic Slave Trade in the Eighteenth Century", in Barbara L. Solow (org.), *Slavery and the Rise of the Atlantic System* (Cambridge, Cambridge University Press, 1991), pp. 136-37.

nambucana, sobretudo no caso de Pernambuco, às voltas com a reconstrução de seu parque açucareiro após o domínio holandês.⁴³

No entanto, o reconhecido papel que o tabaco cumpre nas cargas dos negreiros coloniais destinadas ao comércio de escravos na Costa da Mina não conta toda a história deste tráfico bipolar. Apesar de os manifestos de carga das embarcações saídas da capital do Brasil ou do porto do Recife registrarem apenas rolos de tabaco, alguns testemunhos coevos atestam que não era possível aos traficantes adquirirem os escravos de sua lotação munidos apenas do tabaco de terceira (o único permitido pela Coroa naquela rota).

A carga efetiva das embarcações que desaferravam do porto do Recife rumo à Costa da Mina era composta de uma miscelânea de produtos, incluindo

aguardente de cana, açúcar, ouro lavrado e em pó, couros de onça, curtidos e em cabelo, redes, chapéus de sol de seda, rabos de boi, facas de ponta com cabo de tartaruga, fazenda branca da Europa e da Índia e [...] alguma seda ligeira.⁴⁴

Não obstante, tudo indica que o tabaco e o ouro eram os itens mais relevantes em valor entre os produtos acima arrolados. Os negreiros que partiam das capitânicas de Pernambuco e da Bahia rumo à Costa da Mina levavam em seus porões, além do tabaco, beneficiado especialmente para aquele fim (com muito melão e ervas aromáticas), uma certa quantia de ouro em pó. Duas razões respondem pela necessidade de completar a carga de ida com o metal amarelo: primeiramente, não era possível fazer negócios com os mercadores africanos de escravos com base em um único produto. Os lotes de escravos deveriam ser pagos com um conjunto de mercadorias que, normalmente, deveria conter tecidos e armas de fogo europeias.⁴⁵

⁴³ J. H. Galloway, “Nordeste do Brasil, 1700-1750. Reexame de uma crise”, *Revista Brasileira de Geografia*, vol. 36, n° 2 (1974), pp. 85-102; Luiz Felipe de Alencastro, “Engenho de Sempre”, *Novos Estudos Cebrap*, n° 24 (1989), p. 201.

⁴⁴ “Informação Geral da Capitania de Pernambuco, 1749”, *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. 28, 1908, pp. 482-83.

⁴⁵ Sobre o papel das armas de fogo no tráfico da região da Mina, incluindo a dificuldade portuguesa de supri-las, ver R. A. Kea, “Firearms and Warfare in the Gold Coast and Slave Coast from the Sixteenth to the Nineteenth Centuries”, *Journal of African History*, Cambridge University Press, vol. 12, n° 2 (1971) p. 185-87.

Em segundo lugar, tudo indica que mesmo a carga em tabaco de embarcações de menor porte (menos de 200 escravos) não era suficiente para pagar pela totalidade dos escravos que comportava sua arqueação. Para evitar fazer a viagem de volta com capacidade ociosa, os negreiros da colônia deveriam lançar mão das manufaturas do tráfico (de maior poder de compra que o tabaco) que completariam o pagamento de suas cargas de torna-viagem.

Esta estratégia comercial é atestada na Bahia, onde uma testemunha contemporânea assegurava que cerca de dois terços dos escravos importados por Salvador eram pagos em ouro, seja pela compra direta de escravos às feitorias das demais nações européias, seja pela aquisição dos manufaturados que seriam negociados em troca dos escravos com os mercadores africanos. Este indivíduo assegurava que o mesmo se verificava, ainda com maior intensidade, no tráfico do Rio e do Recife.⁴⁶

Outra testemunha contemporânea, com larga experiência no tráfico do Brasil com a Costa da Mina, também caracterizava da mesma forma o fluxo de bens das capitanias do Brasil para aquela costa. Segundo José de Torres, a feitoria holandesa estabelecida em Jaqué (no reino de Aladá) vendia escravos e fazendas aos negreiros do Brasil num montante superior a um milhão de cruzados anuais. Todo este fornecimento era saldado com ouro em pó, embarcado, evidentemente, de forma ilegal no Brasil.⁴⁷

Portanto, ainda que se deva ponderar este relato, parece claro que o ouro desempenhou um papel, no mínimo, igual ao do tabaco no tráfico de escravos originado na Bahia e em Pernambuco, vinculado à Costa da Mina. Não por acaso, os holandeses assentados no castelo de São Jorge, acostumados a extorquirem 10% da carga em tabaco dos negreiros daquelas capitanias desde a virada do século XVIII, mudam a forma desta exação. Como a descoberta do ouro no Brasil aumentou drasticamente o fluxo de negreiros na região, os holandeses, que antes se contentavam com o tabaco, não o queriam mais. Passaram, então, a

⁴⁶ A testemunha é João Batista Rolhano, apud Edmundo Correia Lopes, *A escravatura. Subsídios para sua história*, Lisboa, Agência Geral das Colônias, 1944, p. 119.

⁴⁷ AHU, Conselho Ultramarino, São Tomé, caixa 4, doc. 85, *Consulta do Conselho Ultramarino sobre a representação de José de Torres*, Lisboa, posterior a 2/11/1721; idem, caixa 4, doc. 118, *Representação de José de Torres sobre os descaminhos do ouro, diamantes e tabaco fino na Costa da Mina e projeto de uma Companhia para a Bahia*, Lisboa, posterior a 1724.

exigir o pagamento do décimo da carga em ouro, embora também aceitassem couros e outras fazendas, mas não apenas o tabaco.⁴⁸

Os negreiros do Brasil também tratavam com as feitorias e as embarcações inglesas na Costa da Mina. Os navios ingleses que lá negociavam levavam para os portos britânicos de 5 a 7 arrobas de ouro “português”, segundo apurou o capitão-mor de São Tomé, quando da passagem destes negreiros pela ilha. Para isto, segundo os próprios capitães dos negreiros britânicos, traziam duas carregações: uma para adquirir escravos e vendê-los aos portugueses, por 6 a 9 onças de ouro, outra para comprarem escravos e levá-los a Barbados e à Martinica.⁴⁹ Os franceses, por sua vez, adquiriam ouro nos negócios que faziam nas ilhas de São Tomé e Príncipe, vendendo aos moradores fazendas para o tráfico.⁵⁰

No caso do tráfico pernambucano, diante da sangria de ouro pelo descaminho africano, a Coroa proibiu que se embarcasse o metal amarelo nos navios do tráfico para a Costa da Mina. O governador de Pernambuco procurou minimizar as exportações de ouro por aquela rota, embora a admitindo, argumentando:

Não duvido eu q' algum ouro hira sem embargo de ser prohibido, o q' se não pode evitar, nem eu o avalio [a proibição] conveniente ao serv.^o de V. Mag.^{de} antes m.^o prejudicial o não hir [ouro], por q' os Navios vão sobre carregados com tabacos, e sahem alguns in capazes de navegarem, levando a agoa no convés, mas esta tal carga não basta p.^a os Navios trazerem os Escravos da sua lotação; assim, as fazenda q' levão da Europa [...] a troco do mesmo ouro, ou dinhr.^o q' levão, fica como servindo com sal em tempero de hua panela.⁵¹

⁴⁸ AHU, Conselho Ultramarino, São Tomé, caixa 5, doc. 88, *Relação das tiranias e sem rezões que usão os Olandeses na Costa da Mina com as embarcações da América que a ella vão fazer negocio*, in *Carta do governador de S. Tomé Serafim Teixeira Sarmento ao rei D. João V. S. Tomé*, anterior a 13/11/1731.

⁴⁹ *Ibid.* Pode-se subtender que, embora estes relatos se refiram às embarcações do Brasil de forma geral, os negreiros da Bahia deveriam ser os mais envolvidos nestas transações, dado o volume muito superior do tráfico direto da Bahia com a Costa da Mina.

⁵⁰ AHU, Conselho Ultramarino, São Tomé, caixa 10, doc. 93, *Relação de Gaspar Pinheiro da Câmara Manoel sobre as Ilhas do Príncipe e São Tomé*, Lisboa, 15/06/1766.

⁵¹ AHU, Conselho Ultramarino, caixa 43, doc. 3860, *Carta do governador Duarte Sodré Pereira Tibão*, in *Carta dos oficiais da Câmara de Recife ao rei [D. João V], pedindo deferimento da conta que deu a dita Câmara e a proposta que fizeram os homens de negócio do Recife sobre a proibição do comércio [de escravos] com a Costa da Mina*, Recife, 23/04/1732.

Muito embora o governador repute o ouro apenas como o tempero da panela em que entram os ingredientes deste trato bipolar, dado que não seria provável se admitisse um contrabando em larga escala, podemos concluir que a carga em tabaco dos negreiros que zarpavam do Recife (normalmente bem menores que os da Bahia) deveria necessariamente ser suplementada – talvez, mesmo, completada – pelo ouro com o qual se compravam as fazendas que giravam no tráfico.

Não dispomos de dados quantitativos detalhados das exportações por meio das embarcações na rota da Bahia e de Pernambuco para a Costa da Mina, mas podemos fazer algumas aproximações, de teor hipotético, dado se basearem em informações qualitativas e, apenas em menor medida, quantitativas. O mesmo governador da capitania de Pernambuco, na missiva já citada, afirmava que, em média, a cada ano seguia ouro no valor de 10 mil cruzados (4.000.000 réis) nos negreiros daquele porto para a Costa da Mina. Sabemos que a exportação média de tabaco com aquele mesmo destino foi de 16.474 arrobas na década de 1730.⁵² Se atribuirmos a cada arroba o maior preço atingido na década, 843 réis,⁵³ temos que o valor médio das exportações de tabaco para compra de escravos minas por Pernambuco foi de 13.887.552 réis no decênio. Portanto, a preços do Recife, o ouro, embarcado juntamente com o tabaco, equivalia a 29% do valor deste e a 22% do total das exportações. Ora, isto, na verdade, é um mínimo, visto que é de se supor que os termos de troca na costa ocidental da África, nas negociações entre os luso-brasileiros e os outros europeus, eram bem mais favoráveis ao metal precioso que ao tabaco.⁵⁴

⁵² A média foi calculada a partir de apenas três anos disponíveis: 1734, 1737 e 1739. Instituto dos Arquivos Nacionais Torre do Tombo (IANTT), Junta do Tabaco, maço 100, *Superintendente do tabaco de Pernambuco, Recife*, 13/09/1734; idem, maço 101, *Superintendente do tabaco de Pernambuco*, 26/02/1738; *Superintendente do tabaco*, 12/03/1738; e *Superintendente do tabaco, Pernambuco* [Antonio Rebello Leite], 10/12/1739.

⁵³ Jean Baptiste Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial. Lavoura, comércio e administração*, São Paulo, Brasiliense, 1996, pp. 113-14.

⁵⁴ Veja-se o interesse da Companhia (*Royal African Company*) que administrava as feitorias inglesas na África por fazer negócios com os traficantes do Brasil após a descoberta do ouro; sua junta administrativa informava aos diretores de *Cape Coast Castle* e da feitoria em Uidá, em 1707: “Havíamos lhes proibidos [aos diretores] que comerciasse com os portugueses [...]. Mas agora vemos que existem possibilidades de obter lucros consideráveis, se eles puderem ser levados a trazer ouro para a costa em lugar de outras mercadorias. Desejamos que [...] encoraje o mais possível os portugueses, mas com a condição de não trazerem mercadorias européias e que possam dispor, *em troca de ouro*, de mercadorias e negros”: Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 57-62. A citação é da p. 61 (grifo nosso).

Outra estimativa é possível, de acordo com as contas de um negreiro de Pernambuco que carregou no Recife e fez tráfico na Costa da Mina. Sua carga compunha-se, em valor, de metade de gêneros da terra (tabaco e aguardente) e metade de têxteis (sedas). O tabaco (cerca de 45% do valor da carga) e a aguardente (5%) pagaram aproximadamente um terço dos escravos comprados. Os outros dois terços foram pagos com têxteis, ferro e búzios, adquiridos de um negreiro holandês e de um outro, inglês. Embora o documento não mencione o embarque de ouro, é provável que o mesmo fosse embuçado sob o nome de “seda”, com a qual se pagou boa parte das manufaturas e dos búzios utilizados no tráfico.⁵⁵

A conta da carregação foi apresentada junto com outros documentos produzidos em Pernambuco e enviados ao reino com vistas a subsidiar a formação da Companhia de Comércio, o que reforça a desconfiança de que se omitiu o ouro. No entanto, num dos documentos, menciona-se expressamente a necessidade de 3.343 oitavas para compor a carga de um negreiro de lotação média.⁵⁶

Portanto, numa primeira aproximação, é possível estimar que o tabaco foi responsável pela aquisição de metade a três quartos dos escravos comprados diretamente pelas praças do norte do Brasil. A participação relativa do ouro (equivale a dizer, de manufaturados) e do tabaco neste ramo do tráfico transatlântico de escravos pode ter sido diretamente proporcional à abundância do metal precioso em terras da América portuguesa ao longo do século XVIII. Isto, no entanto, é um aspecto que requer futuras investigações.

Considerações finais

A análise comparada do tráfico de escravos luso-brasileiro em suas duas principais vertentes permite-nos chegar às seguintes conclusões:

a) Do ponto de vista dos produtos utilizados no resgate de cativos, existe uma diferença fundamental entre o tráfico de Angola e o

⁵⁵ AHU, Conselho Ultramarino, São Tomé, caixa 100, doc. 8, *Entrada da carregação que no Recife de Pernambuco o sr. Jozé de Freitas Sacotto na sua galera por invocação Aleluya da Surreição e Almas, a mim Jozé Francisco Rocha*, Recife, 1752.

⁵⁶ AHU, Conselho Ultramarino, São Tomé, caixa 100, doc. 8, *Relação nº 5*, s.d.

tráfico da Costa da Mina: no primeiro caso, os produtos americanos, com um relevo especial para a jeribita, não eram tão significantes, ocupando algo em torno dos 20% e 35% das importações angolanas no século XVIII. No segundo caso, as mercadorias tropicais, especialmente o tabaco, equivaleram de 50% a 75%, pelas nossas estimativas, do valor dos escravos importados da Costa da Mina pelo Brasil. O restante foi, em grande medida, pago, direta ou indiretamente, em ouro produzido no Brasil. Atente-se que sua função na economia atlântica e no tráfico era, porém, muito particular. Como o metal amarelo não era introduzido nos sertões para o resgate, mas trocado na costa por mercadorias trazidas por outras nações, seu efeito sobre a demanda de mercadorias européias na costa da África era positivo.⁵⁷

Esta diferença reflete as especificidades dos dois mercados de escravos: em Luanda, o regime de monopólio afastava a concorrência de outras nações e garantia à economia metropolitana uma fração do comércio de importações. O resultado era que os mercadores sediados no Brasil, que enviavam cargas de jeribita, sofriam a concorrência das bebidas alcoólicas européias, mas, por outro lado, podiam completar suas cargas com reexportações de manufaturas asiáticas ou produtos contrabandeados de outras nações. Na Costa da Mina, o regime de concorrência entre as potências européias excluía os produtos portugueses e tornava proibitivo um comércio de reexportações a partir do Brasil. Em compensação, o tabaco brasileiro não possuía rival, o que seguramente explica a importância do fumo na compra de escravos.

b) Por outro lado, a comparação entre as duas regiões revela o modo distinto pelo qual o tráfico de escravos integrava os diferentes continentes na economia-mundo. Não há dúvida de que o resgate luso-brasileiro de africanos *enquanto negócio* era mais importante para a economia brasileira do que para a européia em geral e para a portuguesa em particular; não obstante, os produtos americanos demandados pelos mercados africanos, alimentos e drogas, reforçavam o caráter agrário, colonial e a posição periférica do Brasil na economia-mundo: salvo se os lucros com

⁵⁷ Em certa medida, o mesmo acontecia com o tabaco de primeira, que era ilegalmente exportado para a Costa da Mina e trocado por manufaturas nas feitorias e negreiros europeus.

o comércio negreiro fossem exportados para a Europa, a tendência era que eles fossem reinvestidos em mais terras e escravos.

Já o “ramo europeu” do tráfico luso-brasileiro baseava-se principalmente no negócio de manufaturados, alguns deles produzidos nos setores de ponta da industrialização. Tanto em Angola como na Costa da Mina havia grande demanda por armas, ferragens e tecidos, produzidos no noroeste europeu. Independentemente da importância relativa do mercado africano para o desenvolvimento industrial – os debates historiográficos a este respeito não parecem ter fim – é inegável que o tráfico de escravos contribuiu para o surgimento de certas indústrias na Europa,⁵⁸ especialmente a produção de têxteis de algodão na Inglaterra, que passará a ser o setor mais dinâmico da primeira revolução industrial.⁵⁹

No final das contas, como muito bem expressou Barbara Solow, a escravidão americana – e, por extensão, a produção de mercadorias americanas para o tráfico – ao concentrar-se na agricultura permitiu que as vantagens comparativas européias passassem à produção de manufaturados. Assim, apesar da penetração dos capitais “brasileiros” no tráfico, não existiam incentivos econômicos para investimentos fora da agricultura.⁶⁰

⁵⁸ A este respeito tendemos a concordar com Joseph Inikori que avalia a contribuição africana para a revolução industrial inglesa não apenas pelo tráfico de escravos, mas ainda pelos mercados americanos e pelas matérias-primas produzidas no Novo Continente com mão-de-obra escrava, ou seja, mais do que medir a participação relativa de um único ramo do comércio colonial, é necessário levar em conta a contribuição do conjunto do sistema colonial inglês, pois, como lembra Javier Cuenca Esteban, a vantagem britânica estava na variedade de alternativas de seu comércio, que permitia compensar perdas em negócios decadentes com ganhos em negócios em ascensão: Inikori, *Africans and the Industrial Revolution*, passim; Javier Cuenca Esteban, “El imperio y el carbón. Factores claves de la industrialización británica”, texto não publicado, acervo dos autores.

⁵⁹ Sobre a contribuição do tráfico para a indústria têxtil inglesa, ver Inikori, *Africans and the Industrial Revolution*, passim; e Inikori, “Slavery and the Revolution in Cotton Textile Production in England”, in Inikori e Engerman (orgs.), *The Atlantic Slave Trade*.

⁶⁰ Barbara L. Solow, “Capitalism and Slavery in the Exceedingly Long Run”, *Journal of Interdisciplinary History*, vol. 17, n° 4 (1987), p. 717. Os argumentos daqueles que, com as devidas correções, se recusam a cantar um réquiem para Eric Williams podem ser lidos em Barbara L. Solow e Stanley L. Engerman, “Introduction”, in idem (orgs.), *British Capitalism and Caribbean Slavery: the Legacy of Eric Williams* (Cambridge, Cambridge University Press, 1987), pp. 8-10, 14-15. No mesmo volume, J. E. Inikori, “Slavery and the Development of Industrial Capitalism in England”, pp. 79-101; D. Richardson, “The Slave Trade, Sugar and British Economic Growth”, pp. 121-25, 131-32. Ver ainda Patrick O’Brien e S. Engermann, “Exports and the Growth of British Economy from the Glorious Revolution to the Peace of Amiens”, in Solow (org.), *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, pp. 177-209.

No caso da parcela “asiática” deste comércio, seus efeitos sobre as sociedades produtoras ainda merecem ser estudados com mais cuidado. No entanto, a revolução industrial, secundada pelo domínio colonial inglês sobre a Índia, consolidado com a batalha de Plasey (1757), resultaram na destruição da produção manufatureira indiana. No século XIX, a Ásia estava destinada a tomar o lugar da América e da África enquanto mercado preferencial das manufaturas européias.

Por último, no lado africano, a pressão por cativos reforçou as tendências centrífugas nos estados locais e estimulou a captura de homens em detrimento da produção e da comercialização de outras mercadorias; só com a abolição do tráfico atlântico, na primeira metade do século XIX, é que se desenvolveu a exportação de *commodities* no continente africano. É verdade que o tráfico promoveu modificações nas economias locais, que levaram ao aumento da mercantilização e da monetarização das trocas, bem como a um crescimento econômico além do que os recursos locais – sem o influxo externo – permitiriam. No entanto, as transformações não foram de molde a promover uma transição para melhores níveis técnicos e para formas de produção menos intensivas em trabalho, deixando a economia no meio caminho entre o predomínio do valor de uso e o do de troca.⁶¹

Sendo assim, se o tráfico luso-brasileiro de escravos não foi certamente a *causa* da divisão social do trabalho que se consolidou entre os séculos XVIII e XIX, foi, parafraseando Wallerstein, um destes fenômenos de interação social pelo qual as diferenças econômicas continentais foram reforçadas, estabilizadas e definidas como tradicionais.⁶²

⁶¹ Inikori, *Africans and the Industrial Revolution*, pp. 382-83; Miller, *Way of Death*, pp. 100-03.

⁶² Wallerstein, *El moderno sistema mundial*, p. 137.

Apêndice 1

Nota sobre o cálculo da participação relativa da jeribita no tráfico de escravos em Angola

Para o final do século XVIII existem os já analisados dados da alfândega de Luanda, que permitem estabelecer com alguma segurança o peso relativo da jeribita nas importações angolana totais. José Curto publicou uma série mais longa que reproduzimos aqui com a adição do ano de 1808, segundo documento que consta no Arquivo Nacional. Tomamos o cuidado ainda de checar os dados deste autor com os originais a que tivemos acesso.

O problema maior são as estimativas de José Curto para o período anterior, que se baseiam num testemunho segundo o qual Angola e Benguela haviam importado diretamente do Brasil, durante a década de 1760, um valor total

| | |
|--|---------------------|
| de | 1.600.000.000 réis. |
| Deste total, a jeribita equivaleria à metade | 800.000.000 réis, |
| ou a 3/4 deste valor | 1.200.000.000 réis, |
| sendo de 82% a participação de Luanda | |
| no mercado da cachaça, suas importações | |
| deste produto ficariam entre um valor de | 656.000.000 réis, |
| e | 984.400.000 réis. |

Com estes dois últimos valores, o autor conclui que, na década de 1760, as importações da cachaça teriam representado entre 21% e 32% das exportações totais de Luanda e entre 27% e 40,5% dos 82.911 cativos embarcados para o Brasil.

Ora, de onde o autor retirou a estimativa de que as importações de jeribita seriam entre metade e 3/4 do total importado do Brasil? A única fonte apresentada está na nota 30:

Durante o final da década de 1790 e o início do século XIX, isto é, depois dos comerciantes coloniais no Brasil começarem a reforçar o seu comércio de geribita [sic], tanto em Luanda como em Benguela, com produtos comerciais euro-asiáticos, a cachaça ainda representava 45% do valor de todas as importações da terra de Vera Cruz [sic]. Este número é retirado dos valores combinados de Luanda-Benguela da gerebita importada em 1798, 1802 e 1809.⁶³

Pela fonte original, observa-se que, nos mapas de 1798, 1802 e 1809, se repete a metodologia dos de 1785-1794 e 1795-1797, apresentando os lugares de produção das diferentes mercadorias importadas e não o porto onde elas foram embarcadas por último.⁶⁴ A distorção só não foi pior porque os originais de Benguela eram organizados de modo distinto, demonstrando a origem das cargas.⁶⁵

Esta estimativa fortemente distorcida para a década de 1760 leva José Curto a sobrelevar a importância da jeribita, afirmando que 40,5% dos escravos embarcados para o Brasil na primeira metade do século XVIII teriam sido comprados com a cachaça (em torno de 126.510 indivíduos); este número seria contrabalançado pelo período entre 1760-1830, em que a jeribita seria responsável pela aquisição de 16,7% dos escravos (171.089). Chega-se, assim, à proporção aproximada de que 25% dos 1.181.500 escravos exportados haviam sido pagos com a cachaça.⁶⁶

⁶³ Curto, *Álcool e escravos*, p. 161, nota 30.

⁶⁴ Nos anos de 1798 e 1802, aparece um pequeno número de produtos exóticos, como camisas, nas importações de produtos brasileiros que talvez tenha levado José Curto a interpretar de forma errônea a fonte. Em todo o caso, a inexistência de mercadorias asiáticas entre os produtos referidos como brasileiros e portugueses não deixa margem a dúvida: a classificação em todos estes mapas foi pelo lugar de produção.

⁶⁵ Curto, *Álcool e escravos*, quadro 33, p. 366.

⁶⁶ *Ibid*, p. 199.

Tabela 2: Importações de jeribita e importações totais em Luanda (em mil réis)

| Ano | Jeribita importada | Importações totais | Proporção col. 1/col. 2 |
|------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|
| | (1) | (2) | |
| 1785-1794 | 68.362 | 486.887 | 14% |
| 1795-1797 | 140.749 | 591.002 | 24% |
| 1798 | 57.067 | 355.566 | 16% |
| 1799 | 61.287 | 581.280 | 11% |
| 1802 | 125.984 | 998.802 | 13% |
| 1803 | 117.512 | 995.372 | 12% |
| 1804 | 140.846 | 998.522 | 14% |
| 1805 | 177.487 | 1.063.413 | 17% |
| 1808 | 211.133 | 825.227 | 26% |
| 1809 | 155.028 | 588.992 | 26% |
| 1810 | 102.520 | 879.954 | 12% |
| 1812 | 118.440 | 862.265 | 14% |
| 1813 | 154.594 | 845.140 | 18% |
| 1815 | 138.074 | 986.898 | 14% |
| 1816 | 115.456 | 1.077.541 | 11% |
| 1817 | 155.292 | 1.571.976 | 10% |
| 1818 | 199.083 | 1.549.691 | 13% |
| 1819 | 174.102 | 1.771.209 | 10% |
| 1823 | 194.860 | 819.004 | 24% |
| 1830-1832 | 196.767 | 622.464 | 32% |

Fonte: Curto, *Álcool e escravos*, quadro 27, p. 352; AN, Real Junta de Comércio, caixa 448, pacote 1. Os valores referentes a 1785-1794, 1795-1797 e 1830-1832 são médias anuais. O total de 1803 foi corrigido pelo original que consta no AHU.

Tabela 3: Importações de jeribita e exportações de escravos (médias anuais)

| Intervalos | Pipas de jeribita | Valor em réis | Quantidade de escravos | Valor em réis | Proporção col. 1/col. 2 |
|------------|-------------------|---------------|------------------------|---------------|-------------------------|
| | | (1) | (2) | (2) | |
| 1699-1703 | 689 | 37.917.000 | 4.619 | 327.610.411 | 13% |
| 1727-1728 | 2.481 | 136.471.500 | 8.089 | 529.975.362 | 26% |
| 1756-1761 | 1.963 | 107.937.500 | 9.699 | 635.498.676 | 17% |
| 1785-1794 | 1.487 | 81.757.500 | 10.364 | 679.057.756 | 12% |
| 1795-1797 | 2.538 | 139.576.250 | 9.905 | 649.018.065 | 22% |
| 1798-1799 | 1.511 | 83.118.750 | 9.469 | 620.428.597 | 13% |
| 1802-1805 | 1.957 | 107.621.250 | 13.848 | 907.333.414 | 12% |

Fontes: Para o número de pipas importadas, Curto, *Álcool e escravos*, quadros 3, 5, 6, 10. Para o número de escravos exportados entre 1699-1703, utilizamos a média anual de escravos oficialmente exportados por Luanda, entre 1710-1714, reproduzindo o método de Eltis, Behrendt e Richardson para estimar as exportações entre 1701-1709. Cálculos sobre outras fontes, como, por exemplo, as estimativas do *The Trans-atlantic Slave Trade Database* sugerem uma média anual superior em mais de 1.000 cabeças. No entanto, optou-se pela menor estimativa, porque ela vai *contra* o nosso argumento, sobrelevando o poder de compra da cachaça no período: David Eltis, Stephen Behrendt e David Richardson, "A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidências", *Afro-Ásia* n° 24 (2000), p. 33; David Eltis et. al., "West Central Africa and St. Helena Estimates", <http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>, acessado em 24/02/2008. Os demais números foram retirados de Curto, *Álcool e escravos*, quadros 4 e 8. Os preços de uma pipa de aguardente e de um escravo em 1797 foram retirados de BN, 15, 3, 33. Optou-se por este ano porque ele registra preços relativamente médios, especialmente para a pipa de aguardente, que deveria flutuar muito em relação à oferta, daí os extremos de 36.000 réis em 1799 e 90.000 réis em 1802: Curto, *Álcool e escravos*, quadro 20.

Oferecemos um cálculo alternativo para se estimar a equivalência em escravos das importações angolanas de jeribita, utilizando os números publicados por José Curto. Assim, estabelecendo as médias anuais das quantidades de pipas de jeribita importadas e de escravos exportados para alguns intervalos e utilizando-se os preços dos dois produtos no ano de 1797 (55.000 réis por pipa e 65.522 réis para cada escravo), obtém-se o seguinte resultado:

Observa-se que, nos diferentes intervalos, a jeribita importada ficaria entre 26% e 12% do valor dos escravos exportados. A utilização de um preço-índice retira a dinâmica do mercado, em que situações de escassez ou de abundância podiam mudar a relação entre cachaça e escravos; por outro lado, parece-nos que este cálculo é mais confiável que as estimativas de José Curto.

Apêndice 2

Nota sobre a participação lisboeta nas importações angolanas (1799-1805)

Simultaneamente à produção dos registros da alfândega de Luanda, preparavam-se balanços de comércio de Portugal, utilizando-se os dados das alfândegas dos portos do Reino. Estes dois tipos de registros não são diretamente comparáveis em razão das diferenças de metodologia, da óbvia assincronia entre as partidas do Reino e as chegadas em Luanda e da incerteza entre a intenção do destino declarado no porto de origem e a efetivação do negócio na África. Na média do período, porém, estas distorções devem-se reduzir, como mostra a tabela 4:

Tabela 4: Exportações de Portugal para Luanda e importações totais de Luanda (em mil réis)

| Ano | Exportações de Portugal | Importações de Luanda | Proporção col. 1/ col. 2 |
|-------|-------------------------|-----------------------|--------------------------|
| | (1) | (2) | |
| 1799 | 427.829 | 581.280 | 74% |
| 1802 | 531.446 | 998.802 | 53% |
| 1803 | 480.789 | 996.372 | 48% |
| 1804 | 586.978 | 998.522 | 59% |
| 1805 | 548.620 | 1.063.413 | 52% |
| Total | 2.575.662 | 4.638.389 | 56% |

Fonte: INEL, *Balanças gerais do comércio do reino de Portugal com os seus domínios e nações estrangeiras (1796-1807)*; Curto, *Álcool e escravos*, quadro 27, p. 352. Optou-se por utilizar os números de José Curto porque a sua série é mais completa do que a nossa; não foi possível calcular o ano de 1798 porque a balança portuguesa do referido ano não se encontra na coleção do INEL.

Por aí, constata-se que a participação portuguesa nas importações de Luanda girava entre 48% e 74%. Estes números não levam em conta as variações de preços entre os dois mercados, tendo em vista que as diferenças entre pesos, medidas, qualidades e classificações nos dois registros não permitiram tirar uma conclusão definitiva a respeito dos preços. Neste sentido, o cálculo de 56% pode ser encarado como um número aproximado e provisório.⁶⁷

⁶⁷ Comparando os preços de Lisboa, em 1796, com os de Luanda, na média de 1795-1797, constatou-se que os segundos eram entre 26% e 323% mais caros que os primeiros. Depois de 1799, os preços de Lisboa parecem aumentar bastante, muito provavelmente por causa de uma mudança de metodologia na fonte, e assim não é raro encontrar produtos *mais baratos* em Luanda, mas a base de comparação também diminui bastante, porque as balanças em Portugal passam a ser mais sucintas na sua descrição dos produtos. No momento, estamos preparando um trabalho mais alentado sobre o comércio de exportações e importações de Luanda.

Resumo

O artigo objetiva relativizar o papel das mercadorias de produção brasileira no resgate de africanos e problematizar a relação entre este ramo do tráfico e a economia-mundo europeia no século XVIII. Para tanto, recorre-se à análise comparada do tráfico de escravos luso-brasileiro em Angola e na Costa da Mina, estimando a participação relativa dos produtos de diferentes procedências continentais e setoriais na formação da oferta de produtos para a compra de cativos.

Palavras-chave: Tráfico de Escravos – Mercadorias – Economia-Mundo

Purchase and Commodities: A Comparative Analysis of the Luso-Brazilian Slave Trade in Angola and the Costa da Mina (18th Century)

Abstract:

The objective of this article is to review the role of Brazilian commodities in the purchase of African slaves and to discuss the relationship between this branch of trade and the European world-economy in eighteenth century. To this end, it presents a comparative analysis of the Luso-Brazilian slave trade in Angola and the Costa da Mina, estimating the relative share of different types of products from diverse continental and sectorial origins in the economic structure of the slave trade.

Keywords: *Slave Trade – Commodities – World Economy*