

As conjunturas do tráfico em Angola (século XVIII)¹

Maximiliano M. Menz²

O tráfico atlântico de escravos teve origem no século XV: o resgate era feito na região da Senegâmbia e os cativos eram vendidos em Portugal e nas ilhas Atlânticas. Em seguida, o resgate deslocou-se para a África Centro-Occidental, acompanhando a expansão portuguesa pela costa. É deste período a aliança com o Reino do Congo, com a conversão de seu monarca ao cristianismo (João I) em 1491. O principal local em que os escravos eram comprados era no porto de Mpinda, na boca do rio Congo, e a oferta de escravos era controlada pelo rei do Congo.

No século XVI, traficantes europeus começam a comprar escravos mais ao sul, na ilha de Luanda, nas terras do reino do Ndongo. Este deslocamento vai redundar na fundação de Angola por Paulo Dias Novais em 1575; inicialmente com o objetivo de uma colônia de povoamento, mas o tráfico de escravos se impôs como atividade principal. Sucedeu um longo período de guerras pelo avassalamento dos sobas do interior e pelo controle das rotas de trato.

O comércio 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 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 à África e a consolidação da *plantation* açucareira no Brasil - na década de 1580 o Brasil já era o maior produtor mundial de açúcar³.

De acordo com Birmingham, durante os séculos XVI e XVII eram principalmente três as formas de se obter os escravos: pela guerra, pelo tributo pago pelos sobados e

¹ Este texto reproduz parágrafos do artigo de LOPES, Gustavo Acioli e MENZ, Maximiliano M. Resgate e Mercadorias: Uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). *Afro-Ásia*, nº 37, 2008 e do artigo inédito MENZ, Maximiliano M. O Triângulo Revelado: O comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola. O texto é para ser discutido no congresso, pede-se a gentileza de não citar sem a autorização prévia do autor.

² Professor de História Moderna Unifesp.

³ Cf. BIRMGHAM, David, *Trade and Conflict in Angola*. The Mbundu and their neighbours under the influence of the Portuguese 1483-1790. Oxford: Clarendon Press, 1966, DELGADO, Ralph. *História de Angola*, 1º vol., edições do Banco de Angola. THORNTON, J. The Portuguese in Africa. In: BETHENCOURT, Francisco e CURTO, Diogo R. *Portuguese Oceanic Expansion*, New York: CUP, pp. 138-160.

pelo comércio. O comércio na África durante este período era dividido em duas etapas, os portugueses trocavam conchas, sal e produtos europeus por têxteis de palma com povos que viviam a nordeste do Reino do Congo e, mais tarde, trocavam estes têxteis por escravos. As guerras e a atuação dos governadores eram, no entanto, essencial na manutenção da oferta de escravos⁴.

Do ponto de vista do comércio Atlântico, como mostra o trabalho de Leonor Costa, o tráfico era principalmente triangular e regulado por contratos de companhia: ou seja, a propriedade da carga e a embarcação se confundiam no conjunto da rota dos navios (este detalhe é importante). No entanto, depois de 1640 esta forma de associação e as rotas triangulares perderam importância⁵. Mas isto, na minha opinião, não significa uma retração absoluta dos capitais lisboetas é bastante provável que os homens de negócio da capital tenham se concentrado no fornecimento de mercadorias para o resgate; por sua vez, as embarcações reinóis podem ter passado a tomar fretes de escravos, abrindo ainda espaço para uma rota bipolar associada.

Em 1666, um dos conselheiros do Conselho Ultramarino, comentando um plano de negociar escravos com mercadores genoveses envolvidos no *Asiento* tecia o seguinte comentário a respeito do tráfico:

Que a verdade he que o negocio de Angolla não he trato em q se possão assegurar interesses, porq se rezume a negros, que fogem, comem, e morrem. E são tantas as perdas que se tem experimentado que ha hoje poucos moradores que queirão arriscar fazendas. E quando as mandão, são aquellas a q não achão sahida neste Reino, e nenhu delles manda trazer o retorno em negros, senão em faltas de Letras.⁶

Também, segundo Luiz Felipe Alencastro, foi de fundamental importância a atuação dos governadores “brasílicos”, sucedendo a reconquista de Pernambuco, no desenvolvimento dos laços diretos entre o Brasil e a África e nas rotas bipolares.

No século XVIII foi interrompida a sucessão de governadores de Angola ligados aos interesses “brasílicos”. Foram reiteradas as proibições à prática do comércio por parte dos governadores; de maneira que a sua participação tornou-se bem mais discreta.

⁴ Cf. BIRMGHAM, *Trade and Conflict in Angola op. cit.* e ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

⁵ COSTA, Leonor. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil, 1580-1663*, Lisboa, CNCDP, 2002

⁶ AHU, Angola, cx. 9, doc. 13, 19/02/1666, Bento Teixeira de Saldanha. Agradeço a Gustavo Acioli por ter me cedido este documento.

Como argumenta J. Miller, na dança dos milhões das descobertas auríferas nas Minas Gerais, o comércio de escravos passou a ser controlado principalmente pelos arrematadores lisboetas do contrato da cobrança de impostos sobre as exportações de escravos desde Luanda e do monopólio do marfim. Estes contratadores já tinham importância na regulação do comércio de escravos durante o século XVII, mas geralmente estavam associados aos interesses dos governadores como afirma Alencastro.

Os contratadores controlavam o crédito e o meio circulante da capital angolana, fornecendo as *livranças*, que eram utilizadas como papel moeda pela população da capital e pelos mercadores de escravos que trocavam letras seguras sobre o Brasil por este papel moeda (falarei um pouco mais sobre as letras). Seus administradores também podiam impedir a ida dos pumbeiros ao interior para resgatar escravos.

Na década de 1750 e 1760 são abundantes as referências sobre o que os documentos chamam de verdadeiros monopólios por parte destes financistas. Para citar apenas um testemunho, em 1768 o governador de Angola D. Francisco de Souza Coutinho afirmava que

(...) a íntima e estreita união que a Administração deste contrato formou desde o princípio com os povos, faz com que ela influa bastante na causa pública, porque nem os povos podem comerciar sem o contrato, nem este lucrar sem o trabalho e os suores do povo (...)⁷

Já na organização Atlântica do tráfico, a Companhia de Pernambuco teve um papel importante, fornecendo mercadorias da Europa, cachaça e açúcar de Pernambuco e atuando na compra dos têxteis da Índia desembarcados em Angola durante as décadas de 1760 e 1770.

Este domínio, por assim dizer avassalador, dos capitais lisboetas sobre o tráfico pode ser constatado por um cálculo da Junta de Fazenda de Angola sobre a quantidade de mercadorias necessárias para fazer o resgate. Segundo os seus membros, o produto anual das embarcações com origem nos portos brasileiros era de 160 contos (28%), restando aí 404 contos que deveriam ser completados por embarcações vindas de Lisboa⁸.

⁷ Instituto de Estudos Brasileiros (IEB), Correspondência de D. Francisco de Souza Coutinho, Coleção Lamego, Códice 82, doc. 426, 20/08/1768.

⁸AHU, cx 54, doc 28, 03/06/1770.

O fim do contrato no ano de 1770 interrompeu este tipo de articulação financeira. Ademais, no final da década as Companhias de Comércio perderam os seus privilégios, o que pode ter provocado uma retração dos capitais lisboetas. A opinião de Joseph Miller é que a partir de 1780 ocorre uma forte penetração dos mercadores do Brasil no comércio angolano, facilitada pela retirada dos homens de negócio metropolitanos.

De fato, o testemunho de Martinho de Mello e Castro e mais tarde do governador de Angola, o Barão de Mossâmedes, apontam nesta direção. Martinho de Mello relacionava a “decadência” do comércio reinol ao crescimento do contrabando francês, à vantagem dos produtos brasileiros e ao comércio direto da Ásia com Brasil e Angola. Os números de passaportes retirados em Lisboa para viagens a Angola confirmam a retração metropolitana na década de 1770⁹.

Por outro lado, existem indícios, ainda que pouco claros, de uma transformação na composição das cargas com o decorrente crescimento da participação brasileira no fornecimento de mercadorias; como dizia o Barão de Mossâmedes, “as embarcações da carreira da América que têm aqui a predileção dos naturais e que trazem com o primeiro gênero de negócio de resgate a jeribita sortida com toda a casta de fazendas”¹⁰.

No entanto, dois anos mais tarde, o mesmo Mõssamedes escrevia:

Se acha esta praça muito desanimada, pelas péssimas vendas de todo o Brasil e empate de cabeças no Rio de Janeiro, aonde sempre tiveram o maior consumo e se remetiam as letras ou efeitos, terminando o giro com os dinheiros de risco, com a realizar-se tudo na Metrópole¹¹.

Minha conclusão a partir destas evidências desconstruídas é que à saída dos monopolistas (contratadores e companhias), Luanda foi invadida por uma multidão de comissários volantes, oriundos de diferentes praças do Atlântico Português (Lisboa, Luanda, Rio de Janeiro), o resultado foi uma pulverização do fornecimento de mercadorias para o resgate. Estes comissários atuavam com dinheiro a risco ou mercadorias consignadas obtidas principalmente em Lisboa.

O modo centralizado no fornecimento das mercadorias metropolitanas que caracterizava o período dos monopólios, unificando as propriedades do casco e das

⁹ AHU, Avulsos, Angola, cx62, doc.57, minuta de Martinho de Mello e Castro, 22/06/1779

¹⁰ AHU, 15/10/1786, cx 71, doc 52.

¹¹ AHU, cx. 73, doc. 16, 15/03/1788.

carga na mesma companhia mercantil, durante as décadas de 60 e 70, deu lugar a uma separação entre as duas, favorecendo o mercado de fretes entre Portugal e Angola. Vale dizer, aliás, que a ação das autoridades coloniais, visando ao favorecimento das embarcações Reinóis, pode ter produzido um efeito contrário ao desejado: a partir da década de 1780 surgem indícios que algumas embarcações de sociedades angolenses/brasílicas estavam invadindo a rota Lisboa-Luanda e abocanhando este ramo dos mercados de fretes. Teríamos assim na década de 80 e início da de 90 um tráfico caracterizado pela separação total entre a propriedade da carga e das mercadorias (em todas as pontas do negócio: no carregamento de mercadorias e na *middle passage*). A participação lisboeta neste período passaria a ser muito discreta, principalmente no fornecimento de crédito.

Esta idéia é confirmada pelo governador de Angola D. Miguel Antonio de Mello que fez o seguinte comentário a respeito da comunidade mercantil de Luanda:

À exceção de três ou quatro negociantes, todos os mais desta praça possuem tão pequeno cabedal próprio, que para sustentarem o comércio que fazem e entretem recorrem ao meio de mandarem tomar na de Lisboa dinheiro a risco e com bom prêmio, com os quais compram fazendas que para aqui conduzem, ou mandam vir obrigando-se a pagar dentro de certo tempo a seus credores o principal e juros¹².

3) A conjuntura do final do século XVIII¹³.

No entanto, ainda nos anos finais do sistema colonial português da era do mercantilismo, há fortes indícios de uma retomada da metrópole sobre o tráfico. Os números cruzados das alfândegas de Luanda, Portugal e Bahia, confirmam a

¹² BN-22,2,50, *Ofícios do Governador de Angola*, 30/01/1801.

¹³ Os números utilizados nesta parte do texto foram retirados, salve expressão contrária, das seguintes fontes: **A) Exportações portuguesas:** 1798: AHMOP, Superintendência Geral dos Contrabandos 5-1, 5-2, 3. Balanças do Comércio do Reino de Portugal com os seus Domínios. 1796-1797, 1799-1807. INEL, *Balanças Gerais do Comércio do Reino de Portugal com os seus Domínios e Nações estrangeiras*. **B) Importações angolanas:** 1798 e 1799 AHU, Angola, Avulsos, cx. 89, doc. 79, cx. 93A, doc. 48. 1802-1803, cx. 106, doc. 5, cx. 109, doc. 54. 1804-1805: MILLER, Joseph. Imports at Luanda, Angola 1785-1823. in: PASCH, G. JONES, A. *Figuring African Trade*. Berlin: Reimer, 1986, p. 228. . **C) Exportações de escravos:** O número de escravos exportados foi retirado de CURTO, Álcool e escravos, op. cit. quadros IV e VIII. e multiplicado pelos preços médios de J. Miller. Para o período entre 1796 e 1807 utilizei o preço médio da década de 1800, pois era mais próximo aos dados da alfândega de Luanda. (cf. MILLER, *Slave Prices*, op. cit. p. 67). **D) Exportações da Bahia:** 1797, Arquivo Público do Estado da Bahia. (APEB), Registro da Correspondência Expedida para o Rei, 1794-1797, Vol. 138. 28/02/1798. **1798-1807**, BNRJ, Seção de Manuscritos, I-17,12,4, n° 2.

preeminência lisboeta no fornecimento de mercadorias: de acordo com estes dados, entre 1796 e 1807 a participação metropolitana ficou entre 56 e 62% do total, ou seja, mais da metade, com uma tendência ao crescimento a partir de 1799, fruto, provavelmente, do crescimento dos preços dos escravos no Brasil.

À primeira vista, os dados brutos das alfândegas sugerem a permanência de um tráfico triangular no Atlântico português ainda no final do século XVIII e, de fato, ele existiu. Contudo, a participação metropolitana no carregamento de escravos para a colônia entre 1796 e 1807 foi insignificante. Segundo o *Transatlantic Slave Trade Database* as embarcações que haviam partido do Brasil continuavam a dominar de modo amplo o mercado de fretes dos escravos: 84% dos cativos embarcados em Luanda navegaram em embarcações que tinham origem em portos do Brasil. Número que contrasta explicitamente com o cálculo do fornecimento de mercadorias, pois a alta participação metropolitana no mercado angolano de importações deveria ter alguma correspondência no mercado de exportações de escravos.

A balança de comércio entre Portugal e Angola aparentemente aprofunda o paradoxo, pois enquanto que Portugal exportou mercadorias no valor de 5.246 contos réis e importou apenas 77 contos réis, basicamente cera e marfim. Portugal, portanto, acumulou um saldo positivo absurdo (e, por conseguinte, Angola um saldo negativo) de 5.168 contos de réis. A análise desagregada mostra que a tendência de saldos positivos para a metrópole manteve-se de modo uniforme entre todo o período estudado. Ou seja, não era com exportações ou remessa direta de moeda que Angola equilibrava seu saldo com Portugal.

Ora, desde David Ricardo sabe-se que as balanças de pagamentos em economias baseadas em moeda metálica tendem-se a equilibrar no médio prazo. Portanto, supõe-se que Angola deveria necessariamente obter saldos positivos sobre o seu outro parceiro comercial tradicional, o Brasil. E, de fato, se observarmos a balança geral de Angola, baseada nos registros alfandegários de Luanda constata-se que a tendência geral do comércio angolano era positiva; ou seja, dada a tendência negativa do comércio angolano com a metrópole, tais superávits só poderiam ser sustentados com saldos altíssimos sobre o Brasil.

Outro cálculo pode esclarecer o problema: dividindo o valor das exportações portuguesas que constam nas Balanças de Comércio pelo número de barcos que de

Portugal demandaram o porto de Luanda, sabemos que o valor médio das cargas dos navios metropolitanos neste período era de 73 contos de réis, o que permitiria comprar aproximadamente 1.211 escravos em Luanda; *contudo, estes navios carregaram para o Brasil, em média, apenas 562 escravos de acordo com o Database*¹⁴.

Era necessário, portanto, existir algum mecanismo financeiro que permitisse transferir o saldo positivo angolano com o Brasil para Portugal, de maneira a equilibrar a balança comercial de Angola com a Metrópole. Também precisava existir algum arranjo no transporte de escravos que compensasse a gritante defasagem da participação metropolitana no fornecimento de mercadorias frente ao carregamento dos cativos.

Como já foi sugerido em diversos momentos, o segredo do comércio metropolitano em Angola eram as letras: as importações angolanas desde Lisboa eram saldadas por estes meios de pagamentos, pois os homens de negócio de Lisboa preferiam evitar o risco do tráfico, seja na perda de vidas da middle passage, seja nos calotes angolanos do final do século. Assim, os mercadores de Luanda lançavam letras para serem sacadas sobre os homens de negócio residentes no Brasil, que deveriam ser pagas pelo produto da venda de seus escravos. As letras poderiam ser trocadas no Brasil por ouro ou mercadorias; através deste negócio, o valor das mercadorias para o resgate na Costa da África transformava-se em remessas líquidas de ouro para Portugal ou então em outros produtos coloniais como açúcar, algodão e tabaco. (e aqui entendemos o comentário do Barão de Mossâmedes).

Mas qual era, então, o papel dos mercadores brasílicos no tráfico?

Em 1758 o governador da capitania de Pernambuco, Luis Diogo Lobo da Silva, escreveu para a Corte relatando a fiscalização feita aos navios negreiros quanto da sua lotação. Comentando o hábito dos capitães de navio de superlotar as embarcações, acrescentou a importante reflexão:

(...) atendendo à pouca utilidade que fazem nos gêneros que remetem para Angola, pela excessiva quantidade jeribitas que nela introduzem, lhes fica sendo o frete de seis mil réis limitado a poderem conservar as embarcações pelas despesas que fazem, o que parece justo que S. Maj. atenda aumentando-lhes o que o mesmo Snr.

¹⁴ Este cálculo baseia-se nos passaportes retirados na Secretaria de Marinha e Ultramar (AHU, CU, Códces 780-786) e nos números balança comercial de Portugal. Está sujeito a revisões do autor que, no momento, está reorganizando estes dados.

julgar conforme nas presentes circunstâncias, ou regulando em Angola os preços dos ditos escravos (...)¹⁵

O comércio de jeribitas e o frete eram as principais fontes de renda dos mercadores daquela praça que atuavam no tráfico de escravos. Sobre as cachaças muito já se escreveu, sabe-se que era o principal produto de origem brasileira utilizado no tráfico em Angola e, portanto, a mercadoria mais importante no ramo “brasílico” do tráfico. No entanto, poucos têm abordado o fretamento dos escravos por parte das embarcações com origem nos portos do Brasil. Para a maior parte dos autores trata-se de um falso problema, pois cargas e embarcações são tratadas indiscriminadamente como propriedade da mesma pessoa, em geral dos mercadores das praças brasileiras.

Mas é justamente o fretamento que permite compreender a discrepância entre o domínio metropolitano sobre as importações angolanas e a baixa frequência das embarcações reinóis no carregamento de escravos. De fato, segundo J. Miller a maior parte dos escravos carregados ao Brasil pertenciam a mercadores de Luanda (e a documentação do AHU confirma isto) que pagavam o frete aos capitães das embarcações brasileiras - e as importações de mercadorias do Reino - com o produto da venda destes cativos no litoral americano¹⁶.

As vantagens comparativas dos mercadores do Brasil estavam, portanto, no fornecimento de aguardente, principalmente do Rio de Janeiro, e na posse de uma marinha mercante competitiva.

Qual o lugar do tráfico no “Atlântico português”?

Parece-me claro que Portugal forneceu a maior parte das mercadorias utilizadas para o resgate de cativos em Angola. Estas mercadorias eram, principalmente, produtos manufaturados reexportados que Portugal conseguia enviar com algum lucro para Luanda porque a competição com outras nações pelo fornecimento de produtos era relativamente restrita. Neste sentido, concordo com Fernando Novais que o exclusivo metropolitano era uma das “peças fundamentais” do sistema, mas ao invés de focar o problema dos sobre-lucros, considero que era pelo exclusivo que Portugal conseguia

¹⁵ AHU, Avulsos, Pernambuco, doc. 7129, cx. 89, 12/11/1758, Luis Diogo Lobo da Silva.

¹⁶ A contabilidade da Companhia de Pernambuco, sobre a qual estou escrevendo atualmente, confirma a importância do mercado de fretes na rota entre Pernambuco e Angola. Os valores levantados com fretes no trajeto Pernambuco-Angola entre 1761-1769 (73.706.23 réis) superam o valor das mercadorias exportadas por esta rota no mesmo período (73.505.222 réis) (ANTT, CGPP, Livros de demonstrações, L-394 e L-395).

certo controle sobre os fluxos mercantis do Atlântico português durante o século XVIII¹⁷.

O financiamento do tráfico de escravos, apesar de ter um pequeno peso relativo no conjunto do comércio português no Atlântico, garantia saldos expressivos que compensavam o negócio com o Brasil, especialmente no norte-nordeste, onde as exportações de produtos tropicais ordinariamente superavam as importações de mercadorias europeias. Deste modo, os portos metropolitanos restringiam a remessa de moeda para a América, problema que não era menor na era do mercantilismo, não por causa de uma obsessão irracional por ouro e prata, mas porque os metais preciosos serviam como capital de giro e eram utilizados no comércio asiático¹⁸. Circuito fechado, o fluxo de moedas era parcialmente controlado pelos agentes metropolitanos graças ao tráfico em Angola; a moeda garantia o acesso à rota do Cabo e aos têxteis da Índia; estes, por sua vez, eram fundamentais para o tráfico em Angola.

Configura-se assim um tipo de hierarquia espacial baseada no crédito, em mercadorias e rotas mercantis e organizada politicamente pelo exclusivo metropolitano e por outros mecanismos institucionais como os contratos.

O controle dos mercadores “brasílicos” sobre o tráfico de escravos em Angola só pôde ocorrer de modo duradouro depois de 1808. Com o fim do exclusivo metropolitano e a retirada dos franceses e ingleses do tráfico os homens de negócio das praças do Brasil acessaram livremente, e a preços competitivos, as cargas de manufaturados europeus e asiáticos. Também a vinda da família Real ao Brasil foi decisiva, pois provocou um curto no circuito típico dos homens de negócio; com a corte no Rio de Janeiro era possível acessar localmente os privilégios e os aparelhos do Estado que favoreciam aos grandes negociantes. No que diz respeito ao tráfico, portanto, 1808 deve ser visto pela descontinuidade.

Finalmente, é possível reconhecer algum fundamento na tese do domínio do “capital mercantil residente” sobre o tráfico. No entanto, o conceito é claramente inapropriado: como mostram os trabalhos mais atuais a respeito das comunidades mercantis na Império português, o estágio no Brasil costumava ser passageiro para os

¹⁷ Cf. NOVAIS. *Portugal e o Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial.*, op. cit., p. 72.

¹⁸ Cf. WILSON, Charles. ‘Mercantilism’: some vicissitudes of an Idea. *The Economic History Review*, New Series, Vol. 10, no. 2 (1957).

mercadores das praças brasileiras, fortemente articulados com os homens de negócio de Lisboa; trocando em miúdos, o capital mercantil colonial não era residente e nem autônomo num sentido estrito. É necessário, portanto, descolar a residência provisória das pessoas do fluxo muito mais sinuoso do capital mercantil.

No final do século XVIII, na Bahia e em Pernambuco os homens de negócio que residiam na colônia controlavam de modo esmagador o tráfico na Costa da Mina e é possível que os mercadores do Rio de Janeiro fizessem a maior parte do tráfico de Benguela com capitais próprios. Os comerciantes coloniais também eram responsáveis pela revenda dos cativos nos mercados americanos do interior, como Minas Gerais, ou então no Rio da Prata; negócios que seguramente movimentavam grandes capitais.¹⁹

Em todo o caso, deve-se ainda quantificar de modo mais preciso o comércio direto entre Brasil e África para chegarmos a alguma grandeza de valor a respeito da participação relativa dos mercadores “brasílicos” no tráfico. A tese também deve ser testada no tempo e no espaço, posto que a organização financeira do resgate parece ter variado nas diferentes conjunturas e feitorias africanas.

¹⁹ : VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. [1968]. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987, *passim* LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico - tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)*. São Paulo, USP [tese de doutorado], 2008. Sobre Benguela, ver MILLER, J., *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Wincosin, The University of Wincosin Press, 1988,, *op. cit.* 468-504. Sobre a revenda de escravos, além do próprio Miller, ver RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador*. Rio de Janeiro: UFRJ, [dissertação de mestrado], 2005.