

O PREÇO DO COMÉRCIO DAS ALMAS: MANTIMENTOS, DIREITOS E EMBARCAÇÕES NA CARREIRA ESCRAVISTA PORTUGUESA (1722-1760).

Moreno Elli

Mestrando em História (UFRPE)

morenoelli@gmail.com

RESUMO: Estima-se que dentre os doze milhões e meio de africanos escravizados trazidos para as Américas, pouco menos de seis milhões tenham sido traficados por embarcações de bandeira luso-brasileira. A importância desses dados para o entendimento do impacto de tal migração forçada, nos continentes envolvidos, nos faz corroborar com ideia de que o comércio transatlântico escravos mobilizou, desta forma, uma extensiva rede de agentes mercantis, bens e autoridades institucionais que viabilizaram este trato. Neste sentido, busco indagar os investimentos no comércio de almas entre a primeira e segunda metade do século XVIII, analisando o livro de carga da galera S. José e N.S do Rosário que seguiu a rota Lisboa-Angola-Rio de Janeiro. Cabe ressaltar que, por se tratar de uma pesquisa em andamento, deter-me-ei ao valor da já mencionada carga do navio dando ênfase aos manufaturados têxteis, mercancia inestimável para o tráfico.

PALAVRAS-CHAVE: Comércio de escravos; Angola;

BENS E MERCADORES NO COMÉRCIO ATLÂNTICO PORTUGUÊS

A experiência atlântica portuguesa na África Ocidental pode ser dividida, grosso modo, em duas regiões: a Costa da Guiné e o eixo Congo-Angola. Esta última localidade se tornará o cerne da presença lusitana no continente africano, palco de diversas batalhas e de exportação de escravizados, especialmente para o Brasil, gerando uma relação de simbiose entre estas duas margens do Atlântico sul. Os quase seis milhões de cativos que durante o período de legalidade do tráfico foram embarcados por navios de bandeira luso-brasileira na África Centro Ocidental. A partir desses dados podemos refletir sobre o papel essencial tiveram os assentistas e os fornecedores de crédito nestes acometimentos mercantis.

Agregando consórcios familiares e negócios da corte de Madri até os portos da periferia ultramarina, tais redes cosmopolitas derivam da forma segmentada assumida pela cristalização do capitalismo comercial na

península Ibérica. Resta que, de geração em geração, valendo-se de matrimônios, testamentos e sociedades, personagens importantes das finanças e da política ibérica se envolvem no comércio de escravos de Angola, fazendo transparecer a dimensão globalizante do negócio negreiro no período dos *Asientos*. (ALENCASTRO, 2000, p. 83)

Na atuação de tais agentes comerciais era notável o uso de diferentes estratégias para lograr em seus negócios. A presença portuguesa nos *Asientos* reitera seu pioneirismo na carreira escravista no Atlântico, pois foi a partir dela que se fomentou cada vez mais a mão-de-obra cativa nas Antilhas e por toda a América espanhola.

Os contratadores e os negociantes que desempenhavam o papel principal neste comércio, e que muitas vezes eram judeus portugueses, preferiam enviar escravos para as Índias de Castela do que para o Brasil, mesmo quando os barcos negreiros se faziam ostensivamente ao mar com destino a algum porto brasileiro. (BOXER, 1969, p.114).

Não ocupavam menor de papel de destaque, dentro destes circuitos, os arrematadores de contratos régios que reafirmavam uma posição monopolista por meio de estrutura estatal. “Como cobrador de impostos, um dado empresário assume o papel do Estado em frente de outros empresários (comerciantes e fazendeiros), o que lhe dá uma *vantagem* diante destes últimos” (FRAGOSO, p.329, 1998). Aliás, os contratos serviram também a mercadores reinóis menos abastecidos e que viam no ultramar uma oportunidade de direcionar seus empreendimentos.

Mercadores lisboetas carecendo de contatos com britânicos, assim, encontraram a si mesmos desprovidos de bens britânicos e fundos do lucrativo comércio brasileiro na primeira metade do século XVIII. Eles olharam, ao invés disso, para Angola como um dos poucos mercados no mundo suficientemente protegido onde eles poderiam vender seus custosos produtos nacionais, de qualidade inferior, que eles tinham para oferecer ou os têxteis asiáticos que eles ainda compravam dos postos avançados na Índia ocidental remanescente do império comercial português no oriente do século XVI. (MILLER, 1988, p. 536, tradução nossa).

Assim, mais que uma miragem, Angola se tornara um dos principais centros do trato negreiro durante mais de três séculos.

Na virada do século XVIII, esses mercadores e transportadores do comércio escravista angolano alcançaram um novo patamar organizacional de seus negócios. Embora houvesse uma distinção da economia política africana de valor de uso de um lado, e da atlântica baseada num valor de troca do outro, não impediu a continuação do comércio entre os comerciantes angolanos e reinóis.

O capital europeu em diferentes níveis se tornou uma das principais fontes desta expansão dentro da economia política africana, especialmente com o fornecimento de bens manufaturados a crédito. Assim, paulatinamente, o tráfico de escravos passou por modificações significativas dentro deste processo. Nas localidades ao Sul do Rio Zaire, por exemplo, houve transformação na forma de escravização, anteriormente baseada em grande parte nas guerras, para a escravidão por dívida. No entanto, indo mais ao sul, nos planaltos centrais e nas regiões adjacentes a Benguela os mecanismos de captura de escravos por meio da guerra ainda continuou intenso.

Um dos pontos centrais para se entender o comércio entre o *hinterland* angolano e sua costa são os mercados (feiras). Local primordial de encontro de intermediários e mercadores, assim, “o centros mercantis serviram como umas membranas impermeáveis que permitiram bens e pessoas, importados e escravos, passarem entre a comercializada economia Atlântica e os usuários africanos menos orientados para troca.” (MILLER, 1988, p. 175). Essas feiras possuíam conjuntos de cabanas para o mantimento de escravos e o povoado ao redor das mesmas era composto, principalmente, por mercadores estrangeiros que estavam ali temporariamente para as transações.

Em termos mais amplos, o século XVIII viu o investimento de um montante sem precedentes de capital europeu no setor comercial da África Centro-Ocidental, com o tempo de investimento variando do norte para o sul, mas com notáveis implicações similares para o crescimento econômico e político por toda parte, além da atmosfera universal de alienação que transmitiu. (MILLER, 1988, p.178).

Portanto, o impacto causado pelo fluxo dessas mercadorias estrangeiras modificou substancialmente as relações comerciais pelo Reino de Angola. A utilização de uma diversidade bens importados para a aquisição de escravos no *hinterland* angolano “foi responsável por ambos: a multiplicidade de rotas comerciais ligando a cada mercado no interior com a costa e a impossibilidade em restringir o comércio em qualquer centro para comerciantes de um único porto.” (MILLER, 1988, p.181).

As mercadorias importadas se tornaram uma moeda de troca cada vez mais comum dentro da economia africana. O uso de commodities como zimbos, enxadas, raffias continuaram em circulação mesmo após o início do comércio de forma mais ampla com

o Atlântico. Contudo, essas moedas africanas foram paulatinamente entrando em desuso, à medida que o comércio estava cada vez mais financiado por Europeus.

As atuais moedas importadas, cunhadas e em circulação, como oposição ao o hábito de utilizar essas commodities como um padrão abstrato de valor para expressar equivalências entre os bens de origem local, representou o capital de giro que os comerciantes africanos tomaram como empréstimo da Economia Atlântica. Do ponto de vista africano, esse conjunto de bens eram débitos para a economia mundo na moeda ‘difícil’, isto é, em pessoas. Os fornecedores de bens europeus, providenciando a principal fonte de crédito, efetivamente se tornaram detentores da base monetária do comércio e tentaram manipula-la em seus próprios interesses sempre que puderam. (MILLER, 1988, p.182).

Por conseguinte, a inserção cada vez maior de mercadorias importadas para Angola foi a força motriz para o tráfico de escravos o que, por um lado, fomentou cada vez mais os mercadores africanos a pagar seus débitos em cativos e, por outro, propiciou um canal de escoamento de produtos europeus e asiáticos por parte dos homens de negócios reinóis e um certo controle na base monetária colonial.

A vitalidade deste comércio de seres humanos não seria possível, consequentemente, sem o sortimento de bens necessários para o resgate. Assim, a carga era um dos elementos essenciais para o sucesso do empreendimento, chegando a valer mais que a própria armação do navio. Estes, quando saídos da colônia, levavam consigo os produtos locais mais valiosos: açúcar, tabaco, cachaça, zimbos e mandioca. O caso do fumo nos chama atenção dentro das mercadorias despachadas do Brasil para a África Ocidental, na Costa da Mina, mais especificamente. Tendo um acesso limitado a bens manufaturados europeus e asiáticos, os mercadores da Praça do Recife investiram na fumicultura como uma forma de fazer frente aos inúmeros agentes de comércio atuantes no outro lado do Atlântico. “O certo é que, dos números disponíveis, pode-se afirmar que entre 60% e 90% do tabaco embarcado no Recife seguiu para a Costa da Mina, com exceção de uns poucos anos.” (LOPES, 2008, p.134). A partir desses números é possível identificar o quão expressivo foram as exportações de tabaco para a Costa da Mina, o que se trata apenas de uma parcela, se pesarmos também nos despachos feitos em Goiana, Paraíba, Alagoas e Bahia.

A introdução da cachaça de cana-de-açúcar, por sua vez, obteve também um papel substancial na compra de cativos no *hinterland* angolano. Por ser uma mercadoria com

baixo custo de produção devido à utilização de mão de obra escrava e possuir um baixo frete de transporte por causa da menor distância entre Brasil-Angola, a *gerebita* se tornou um produto essencial para que os comerciantes brasileiros adquirissem escravos africanos.

Exportada da Bahia, de Pernambuco e do Rio de Janeiro, a cachaça- então chamada de 'jerebita'- bate de frente com o vinho da Europa vendidos na África Central. Na verdade, as exportações da cachaça ilustram o modo pelo qual o comércio intercolonial sul-atlântico se sobrepõe- desde o final do século XVII- aos interesses de grupos metropolitanos. (ALENCASTRO, 2000, p.307).

Os mercadores reinóis, ou melhor, os interesses da metrópole, estariam sendo sobrepostos pela circulação mercantil dentro da relação bilateral entre Brasil e Angola. Por outro lado, na gama de bens provenientes da Índia e dos estados europeus, devemos mencionar, indubitavelmente, a importância dos manufaturados têxteis na aquisição de escravizados africanos o que dava certa vantagem dos negociantes metropolitanos em relação a seus homólogos nas Américas. Além de ser essencial no *banzo*, isto é, no sortimento necessário para o resgate de escravos no sertão angolano, os tecidos circulavam, *de facto*, com moeda local.

Não só no eixo Congo-Angola os têxteis possuíam um papel fundamental dentro do comércio de escravos, bem com em outras partes da costa africana, como é o caso da Costa da Mina. A repercussão e o impacto que tal mercadoria teve nesta última localidade foi objeto de estudo de David Richardson (1979). Ficam bem claras as oscilações entre demanda e oferta, às rupturas e continuidades do lado africano do tráfico em relação aos bens exigidos e do lado inglês, no caso da oferta. É possível notar um aumento considerável das exportações inglesas para a África durante o século XVIII, devido ao acirramento entre as nações europeias no comércio negreiro, especialmente com engajamento tardio de ingleses e franceses, e o aumento da demanda americana por escravos com as descobertas auríferas no Brasil algo que, aliás, é ressaltado, também, por Gustavo Acioli Lopes (2008).

Estima-se que houve um aumento de dez vezes o volume de exportações inglesas até o final dos setecentos. Mesmo no período entre guerras os números parecem ter sido favoráveis aos mesmos, em especial, aos mercadores da Praça de Liverpool que

passaram a ter um papel grande importância dentro da estrutura do tráfico escravista inglês. Dentre os bens despachados a costa da África Ocidental destacaram-se as manufaturas da Europa Continental e da Ásia, com destaque para os têxteis, conchas e peças de ferro. O número significativo de reexportações mostra o valor dos bens orientais dentro das sociedades africanas, não é à toa, aliás, que as embarcações pernambucanas adquiriam também tecidos indianos na Costa da Mina para a posterior compra de escravos.

Portanto, o comércio transatlântico de escravos não estava circunscrito num repertório contínuo das mesmas mercadorias e dinâmicas de resgate, mas sim dentro de um emaranhado muito mais amplo de conjunturas, relações de força e eventualidades.

A GALERA SÃO JOSÉ E NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO

A pesquisa em andamento busca analisar os custos necessários para o resgate de escravos em Angola entre a primeira e segunda metade do século XVIII. Trata-se não só dos bens necessários para tal acometimento, bem como das taxações costumeiras, dos víveres necessários para viagem, dos direitos e das soldadas pagas aos homens de mar. O peso que cada uma dessas etapas do circuito podem nos ajudar a compreender a organização do tráfico a partir dos portos metropolitanos, americanos, sua estadia na costa africana e seu direcionamento para às Américas e os emolumentos auferidos em tal comércio.

O livro de carregação da galera S. José e N.S do Rosário vem nos proporcionando importantes reflexões a respeito da dinâmica do tráfico entre as localidades envolvidas, isto é, Lisboa-Angola-Rio de Janeiro. Trata-se ainda de uma análise exploratória desta fonte o que, no entanto, não nos impede de fazer algumas constatações sobre a organização mercantil, a composição da sua carga e alguns custos da viagem. A

documentação está disponibilizada no Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANNT), Livro dos Feitos Findos, livro 48.

O empreendimento foi levado a cabo por três consignatários: Custódio Rodrigues da Fonseca, este também capitão da embarcação, José Machado Pinto e Antônio Ramos Pacheco. A embarcação saiu de Lisboa em 1756 com destino à Luanda e, além dos três agentes envolvidos, outros indivíduos participaram do empreendimento por meio do fretamento de mercadorias. A repartição dos homens de negócio em outros segmentos mercantis devido à falta de elasticidade do mercado e os riscos de tais empreendimentos (FRAGOSO, 1998; MILLER, 1988), era também uma constante no comércio transatlântico de escravos.

Neste primeiro momento direcionei meus esforços na análise da composição da carga da galera e o peso dos bens transportados pela, para Luanda, enfatizando o papel dos manufaturados têxteis dentro do rol de mercadorias.

Por outro lado, busco subsídio de pesquisas anteriores para traçar um paralelo com a documentação atualmente trabalhada no que diz respeito à relevância dos tecidos no comércio de africanos escravizados e, desta forma, retorno mais uma vez aos contratos régios. “Contratação ou a ação de contratar mediante o estabelecimento de um contrato ou assento diz respeito à exploração de matérias-primas, à prática de comércio de mercadorias, ou à arrematação do privilégio da cobrança dos tributos e de rendimentos reais” (ALMEIDA, 2018, p.3). O Contrato de arrecadação sobre os escravos exportados em Angola enquadra-se justamente nesta última prerrogativa. Sendo arrematado por Estevão José de Almeida em 1759, sua atuação não se restringia a cobrança dos direitos, bem como financiador do tráfico escravagista angolano emitindo letras de câmbio e empréstimos por livranças. O uso de papel moeda era costumeiro nos territórios ultramarinos devido à baixa liquidez, ou seja, na dificuldade em se converter um bem num ativo econômico. Ao analisar as transações de venda para os *correntes da terra* (como eram chamados os mercadores locais) aferimos que quase que a metade do valor dos bens arrolados era de manufaturados têxteis das mais variadas proveniências. Nota-se que, no caso da galera S. José e N. S do Rosário, no conjunto de bens carregados o valor chega, também, aproximadamente a metade.

EMBARCAÇÃO/CONTRATO	VALOR (Réis)	VALOR TOTAL (Réis)
Galera S. José e N.S do Rosário	6:310\$ 612	13:107\$465
Contrato de Angola	65:617\$677	133:096\$713

Fonte: ANTT, Feitos Findos, liv. 48 e 42.

A disparidade entre os valores deve-se ao fato que, no caso da galera, sua atuação era restrita a uma viagem para Angola com fins de comércio. O Contrato de Angola, por sua vez, marcava presença como um arrecadador de impostos em nome da coroa e dispunha de um cabedal financeiro bem superior ao da embarcação S. José e N.S do Rosário. São duas situações distintas, mas que não nos impede de perceber a relevância que os tecidos tiveram em suas transações. Por outro lado, a diversidade desses manufaturados transportados para Costa da África nos faz refletir sobre uma globalização do comércio na Idade Moderna.

A fabricação dos têxteis mobilizava tecelões, fiadores e agentes mercantis entre a Ásia, Europa, Américas e África. A sua difusão teve como intermediários em especial, mercadores europeus interessados nos comércio asiático de especiarias, nas suas possíveis vendas no Velho Continente ou nas suas reexportações tanto para as Américas como para África.

Caracterizados por diversas proveniências (África, Américas, Ásia e Europa), os têxteis foram as manufaturas de consumo global proeminentes do período-padronizadas, produzidas, em massa e, contudo, com numerosa variedade, por serem destinadas a diferentes setores do mercado. [...]. Igualmente importante, enquanto mercadorias que tanto servem a fins práticos quanto carregam, tipicamente, múltiplos significados, tecidos e roupas podem revelar muito sobre os determinantes culturais e sociais, bem como econômicos, do consumo. (DUPLESSIS, 2010, p.12).

Observando atentamente a composição da carga da galera S. José e N.S do Rosário e as transações do Contrato de Angola, percebemos os tipos de tecidos que provinham de cada região. Por exemplo, as serafinas, baetas e aniagem, europeus em sua origem eram manufaturados feitos lã, como no caso das duas primeiras, ou linho grosseiro, como no caso da última. Já os têxteis oriundos da Índia, como o zuarte ou

folhinha, eram produzidos com fibras de algodão, deste modo, podemos visualizar no quadro alguns desses principais bens em valor.

Fazendo um somatório dos manufaturados de acordo com a proveniência, percebemos que os indianos (1:289\$405), embora considerados mais valiosos, não chegaram a um valor tão alto se compararmos com os europeus (12:385\$516). Por fim, temos um tecido de origem africana que é Linha de Loango.

Este balanço inicial da carregação da galera São José e Nossa Senhora do Rosário nos permite averiguar a multiplicidade dos manufaturados direcionados para um dos principais portos escravistas da costa ocidental africana, Luanda. O paralelo com o Contrato de Angola é ainda mais elucidativo, pois se torna um ponto de partida para se entender não só a composição dos bens necessários ao resgate de escravizados no *hinterland* angolano, bem como um padrão de mercadorias que fluíam para aquele Reino durante o período estudado.

Galera S. José e N.S do Rosário		Contrato de Angola	
PRODUTO	VALOR (Réis)	PRODUTO	VALOR (Réis)
Sarafina	1:624\$000	Bretanha	4:218\$400
Baeta	1:244\$900	Aniagem	1:862\$496
Folhinha	849\$405	Baeta	1:573\$120
Zuarte	440\$000	Cré	1:536\$500
Cré	326\$100	Linha de Loango	1:274\$400

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

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

BOXER, Charles R. **O império marítimo português (1415-1825)**. Lisboa: Edições 70, 1969, pp.98-116.

DUPLESSIS, Robert. Mercadorias globais consumidores locais: têxteis no mundo atlântico nos séculos XVII e XVIII. **Afro-Ásia**, Salvador, vol. 41, pp.09-55, 2010.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *A elite colonial mercantil e a composição de seus negócios*. In: _____ (Org.) **Homens de grossa aventura: Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

LOPES, Gustavo Acioli. **Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos, Pernambuco (1654-1760)**. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

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

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

ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019