

Alguns atestados da marcante presença “brasileira” nos mercados africanos nos séculos XVII e XVIII

Fernão Pompêo de Camargo Neto*

Resumo

O objetivo do presente trabalho é a divulgação de um conjunto de evidências que atestam a significativa participação dos mercadores radicados nas principais praças portuárias do Brasil-colônia, durante os séculos XVII e XVIII, nos negócios que se efetivavam nos mercados africanos, especialmente no referente ao tráfico negreiro. Tais evidências foram coletadas em obras de autores coetâneos, na correspondência oficial portuguesa e em outras obras mais recentes sobre o assunto tratado.

1- Considerações iniciais

Apesar do grande progresso apresentado pela historiografia brasileira nas últimas décadas, ainda se encontra muito pouco estudada e divulgada – mormente nos textos didáticos de História – a participação que tiveram na exploração do comércio das costas africanas, já a partir do século XVII e em especial no século XVIII, os mercadores portugueses radicados nos centros urbanos que polarizavam a vida colonial (Salvador, Rio de Janeiro e, menos destacadamente, Recife). Este fato, pela sua pouca divulgação, é praticamente ignorado pelos brasileiros, mesmo aqueles que tiveram oportunidade de acesso a uma formação universitária na área das ciências humanas.

Isto considerando, o objetivo do presente trabalho é divulgar, sem tecer a respeito considerações mais profundas¹, uma série de evidências do significativo envolvimento da burguesia mercantil colonial nos negócios que se efetivavam nos mercados africanos, especialmente no que se refere ao tráfico negreiro.

* Doutorando em História Econômica do IE/UNICAMP. Professor do Departamento de Economia da FCECA/PUCCAMP.

¹ A análise dessa questão é por mim aprofundada em minha tese de doutorado, que se encontra em elaboração.

Tais evidências foram levantadas em obras de autores coetâneos relativas ao século XVIII, na correspondência oficial portuguesa (especialmente em duas cartas de instrução emitidas por Martinho de Mello e Castro, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha português) e em outras obras mais recentes sobre o tema em questão.

2- O contexto histórico

O significado dos fatos que serão analisados no presente estudo só poderá ser plenamente apreendido se se levar em conta sua inserção no contexto da expansão comercial e colonial da Europa da época moderna, que se caracteriza por exacerbada competição entre as diversas potências européias, no sentido de cada qual se assegurar do máximo domínio de entrepostos comerciais e de mercados coloniais, buscando a ampliação e o resguardo do espaço de valorização de seus capitais mercantis.

A condução do processo de superação dos óbices institucionais feudais que bloqueavam a evolução capitalista da Europa – em que se insere a disputa pela hegemonia no âmbito do sistema colonial – se dá através da política mercantilista, que implica na adoção de um conjunto de medidas reguladoras do sistema econômico, visando a ampliação da capacidade de enriquecimento da burguesia mercantil e seu fortalecimento no seio da sociedade européia, em paralelo com as crescentes centralização e ampliação do poder do Estado.

Na base do mercantilismo está a preocupação das nações colonizadoras (metrópoles) em resguardarem os seus respectivos domínios coloniais, constituindo-se o monopólio do comércio colonial na "medula do sistema", sendo por meio dele que "as colônias preenchem a sua **função histórica**, isto é respondem aos estímulos que lhes deram origem, que formam a sua razão de ser, enfim, que lhes dão sentido".²

Na medida que a metrópole reserva a si o monopólio do comércio colonial – ou "exclusivo" metropolitano, usando-se um termo da época – propicia ela a existência simultânea, tendo em conta a atuação de sua burguesia comercial nos mercados coloniais, de uma situação de oligopsonio

2 Fernando Novais, *O Brasil nos Quadros do Antigo Sistema Colonial*, p.51. É, também, bastante elucidativo a esse respeito o capítulo "Sentido da Colonização"(p. 13-26) do livro *Formação do Brasil Contemporâneo*, de Caio Prado Júnior.

(pois os mercadores da metrópole detêm a exclusividade da compra dos produtos coloniais) e de outra de oligopólio, uma vez que esses mercadores detêm, também, o privilégio do controle do suprimento das mercadorias que atendem às necessidades da colônia.

Dessa forma, controlando a metrópole os comércios de exportação e de importação de suas colônias, uma parte substancial da renda real gerada pela produção colonial lhe é transferida, sendo apropriada pela sua burguesia mercantil. Ao mesmo tempo, ao garantir a existência dessa burguesia mercantil, o Estado realiza a política burguesa e cria condições para o seu próprio fortalecimento, através da abertura de novas fontes de arrecadação tributária. Pode-se, portanto, dizer que a aceleração da acumulação de capital mercantil por parte da burguesia comercial européia repousou sobre as interações entre Estado centralizado e Sistema Colonial.

Pelo exposto, a economia colonial, ao complementar a economia da metrópole, propiciando-lhe as condições de plena adoção dos preceitos mercantilistas, se constitui, concomitantemente, em fator de fortalecimento do Estado e de desenvolvimento burguês. Dá, assim, a posse colonial ao Estado colonizador, a cuja economia complementa, maior autonomia frente aos demais, o que lhe permite vantagens na competição pelo domínio e controle de mercados, dos quais procura extrair cada vez maiores excedentes em sua balança de comércio, preferencialmente sob a forma de **bullión**.³ Este fato justifica a feroz disputa mantida pelas potências da época no processo de partilha do mundo ultramarino. Empenha-se cada uma das principais nações européias, em confronto com as demais, em procurar canalizar, para dentro de suas fronteiras, os estímulos ao desenvolvimento econômico originários da exploração da periferia colonial, o que se constitui em pré-requisito para o desenvolvimento das forças produtivas. Desse modo, promove o sistema colonial, a um só tempo, acumulação de capitais, por parte das burguesias metropolitanas, e expansão dos mercados consumidores dos produtos manufaturados que elas produzem.

É importante que se faça algumas considerações sobre o caráter da complementaridade que se mencionou dever existir entre as produções colonial e metropolitana. A atividade colonizadora deve ser baseada numa produção ajustada aos interesses monopolistas dos comerciantes

³ Trata-se o **bullión** de riqueza, obtida através de uma balança de comércio favorável, acumulada sob a forma de barras ou moedas de ouro e prata.

metropolitanos. A produção colonial se adequa às necessidades da procura europeia. Não há qualquer interesse em se produzir nas colônias aquilo que possa ser produzido pela metrópole. Foi este, basicamente, o motivo de se ter orientado para uma faixa intertropical a colonização agrícola do século XVI, uma vez que as condições geográficas típicas da zona tropical eram propícias ao desenvolvimento de uma produção agrícola distinta daquela que se achava adaptada às condições do clima temperado europeu. Ocorreu, portanto, uma especialização da economia colonial na produção de produtos complementares daqueles produzidos na Europa. O caráter "monocultor" da economia colonial acha-se, pois, perfeitamente enquadrado no espírito da colonização empreendida na época mercantilista.

Dessa forma, "a economia colonial, quando encarada no contexto da economia europeia de que faz parte, que é o seu centro dinâmico, aparece como altamente especializada. E isto mais uma vez se enquadra nos interesses do capitalismo comercial que geraram a colonização: concentrando os fatores na produção de alguns poucos produtos comerciáveis na Europa, as áreas coloniais se constituem ao mesmo tempo em outros tantos centros consumidores dos produtos europeus. Assim se estabelecem os dois lados da apropriação de lucros monopolistas..."⁴.

A produção colonial deve se subordinar, todavia, ao sentido geral do sistema colonial, ou seja, deve ser organizada de forma a assegurar a mais ampla margem de lucratividade possível aos empresários da metrópole (colonizar para o capitalismo). Para isto, há a necessidade de que a produção, nas colônias, seja estruturada de forma a garantir o regular fornecimento dos produtos que sustentam os circuitos comerciais que as vinculam às suas respectivas metrópoles.

Isto seria impraticável se, nos redutos coloniais, o trabalho e o acesso à terra fossem livres, uma vez que a liberdade do trabalho é incompatível com a abundância de terras existente. A facilidade de acesso à terra estimularia os trabalhadores livres, alternativamente a se submeterem ao regime de trabalho assalariado, a avançarem, através da amplidão da fronteira aberta, no sentido de se apossarem de glebas das quais, no mínimo, pudessem retirar o necessário à sua subsistência.

Neste caso não haveria condições de poder garantir aos comerciantes da metrópole, o suprimento regular de mercadorias coloniais. Assim sendo,

⁴ Fernando A. Novais, *O Brasil nos Quadros do Antigo Sistema Colonial*, p.58.

revelam-se elementos fundamentais para a estruturação da produção colonial a concentração da posse da terra, através do **latifúndio**, e a adoção de formas compulsórias de trabalho dentre as quais, na colonização americana, a **escravidão** vem a se constituir no regime preponderante de trabalho.

Surgem, desse modo, as condições para o desenvolvimento de um destacado setor do tráfico mercantil, que vem a se revelar extremamente expressivo como fonte de acumulação capitalista: o tráfico de escravos africanos⁵, cujo controle implica a articulação de interesses comerciais em ambas as margens do Atlântico Sul, desencadeando uma acirradíssima competição entre as potências européias, para cada uma das quais o controle do tráfico negreiro se torna o meio, por excelência, de assegurar participação destacada na partilha da massa global de lucros gerada no âmbito do sistema colonial.

Assim sendo, pode-se afirmar, com as palavras de Fernando Novais, que: "Escravidão, tráfico negreiro, formas várias de servidão formam portanto o eixo em torno do qual se estrutura a vida social e econômica do mundo ultramarino valorizado para o mercantilismo europeu. A estrutura agrária fundada no latifúndio se vincula ao escravismo e através dele às linhas gerais do sistema ; as grandes inversões exigidas pela produção só encontram rentabilidade, efetivamente, se organizadas em grandes empresas.(...)Tal, em síntese, a estrutura fundamental do sistema de colonização da época mercantilista. O Brasil-colônia se enquadra com exatidão dentro do quadro de determinações do antigo sistema colonial, e diríamos mesmo que o exemplifica de forma típica."⁶

Nestes termos, o Brasil, enquanto colônia, tinha por função ser útil (enquanto objeto de exploração) à sua metrópole. No sentido disto garantir, desde meados do século XVII, seguia Portugal, como o faziam as demais potências européias, o sistema do "pacto colonial", que foi formalmente

5 A opção pelo tráfico negreiro como fonte de suprimento de escravos, alternativamente à preação de indígenas, se deve ao fato de se manterem na Colônia os ganhos resultantes desta última atividade, enquanto que os lucros resultantes do tráfico transatlântico de escravos eram acumulados pelos comerciantes metropolitanos a ele dedicados. Comenta, a este respeito, Fernando Novais: "Esse talvez seja o segredo da melhor 'adaptação' do negro à lavoura... escravista. Paradoxalmente é a partir do **tráfico negreiro** que se pode entender a **escravidão africana colonial**, e não o contrário." (*Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777 - 1808)*, p. 105).

6 Fernando A. Novais, *O Brasil nos Quadros do Antigo Sistema Colonial*, p.62-63.

expresso no "Ato de Navegação", decretado por Cromwell, na Inglaterra, em 1651.⁷

Todavia, mesmo se considerando o empenho das autoridades portuguesas em fazerem prevalecer as disposições inerentes ao "pacto colonial", desde meados do século XVII a burguesia mercantil radicada no Brasil-colônia procura, com empenho crescente, aproveitar-se das brechas deixadas pela Coroa portuguesa, apesar de todo cuidado por evitá-las, nos controles que exercia sobre as atividades econômicas desenvolvidas na Colônia.

Infiltrando-se por essas brechas, passaram os negociantes estabelecidos nos portos brasileiros a desenvolver atividades à margem dos controles metropolitanos, que implicaram, inclusive, o estabelecimento de circuitos comerciais autônomos – alguns deles de grande expressão e alcance – internos e externos.

Dentre todas as atividades aqui encetadas e desenvolvidas pela burguesia mercantil colonial em detrimento do "exclusivo" metropolitano, o tráfico de escravos africanos apresenta-se como aquela que maior amplitude vai ganhar como fonte de acumulação capitalista mercantil, especialmente em função dos múltiplos encadeamentos, para a frente e para trás, de que ele é gerador.

É, pois, no sentido da exploração do enorme potencial criador de riquezas do tráfico negreiro – fonte da reprodução da produção colonial – que se extrapolam para o continente africano os interesses dos comerciantes lusitanos sediados nas principais cidades do Brasil-colônia. Nas costas da África, as atividades comerciais desses negociantes se concentram, marcadamente, em dois dos maiores "viveiros" de escravos de então, quais sejam: Angola (recuperada dos holandeses, em 1648, através de uma esquadra comandada por Salvador Correia de Sá e Benevides – em seguida nomeado Governador de Angola –, armada pelos comerciantes do Rio de Janeiro) e a Costa da Mina (onde os mercadores da Bahia, aproveitando-se das vantagens comerciais originadas da qualidade ímpar do tabaco baiano, que era mercadoria privilegiada de troca por escravos nos portos daquela Costa, gozavam de uma situação comercial bastante favorável).

7 Na realidade, o "pacto colonial", de orientação mercantilista, era praticado em Portugal, desde os primórdios da colonização do Brasil no início do século XVI, sem que estivesse, formalmente, ordenado em doutrina.

O tráfico negreiro, através das grandes oportunidades que abria à acumulação de capitais mercantis fortemente enraizados na Colônia, acarretou uma crescente autonomização das ações da burguesia mercantil colonial, cujos interesses iam, cada vez mais, se descolando dos interesses dos comerciantes metropolitanos. Tal situação provocava efeitos sensivelmente disruptivos na ordem estabelecida pelo "pacto colonial".

3- A visão dos coetâneos

Importantes documentos, escritos ao longo da segunda metade do século XVIII, retratam o meio ambiente, a sociedade e a economia coloniais dessa época. Um deles é a carta escrita por José da Silva Lisboa – futuro Visconde de Cairú – ao naturalista Domingos Vandelli, em 18 Outubro de 1781.⁸

Eis o relato que ele faz a seu amigo sobre o tráfico africano: "O comércio para a África é de grande consequência para esta praça: é dirigido para o que se denomina **resgate de escravos**. Porém não é esse só o benefício desta negociação, como logo direi. A base é o tabaco, ordinariamente de refugo ou da segunda folha, e aguardentes do país. A Bahia expede todos os anos mais de 50 embarcações entre corvetas e sumacas; 8 ou 10 corvetas vão para Angola, para onde também levam muita fazenda da Europa. As demais vão correr a Costa da Guiné a comprar escravos.(...) Não forma só o retorno deste negócio a abundância de escravos, mas também o ouro em pó, de que cada navio traz algumas arrobas, comprado furtivamente aos negros, sem que o saibam os holandeses, que estão em posse desse comércio d'África."⁹

Continua o autor, depois de mencionar o fato de que os holandeses, à força, obrigavam os navios baianos a deixarem no seu "Castello da Mina" a quarta parte (?) do tabaco levado: "Também da Costa da Mina trazem os nossos navios para esta praça muita fazenda, que compram aos ingleses e franceses em troca de tabaco. Dizem que somos a isso constrangidos pelas ditas nações, que à força nos obrigam a vender-lhes o nosso tabaco: ao que

8 "Carta muito interessante do advogado da Bahia, José da Silva Lisboa, para o Dr. Domingos Vandelli,...", publicada nos *Anais da Biblioteca Nacional*, Vol. XXXII, p.494-506 (Doc. nº. 10.907).

9 idem, p.504-505 (a grafia das palavras foi por mim atualizada).

não podemos resistir-lhes por não levarem as nossas embarcações um só morteiro, que faça fogo; contudo eu sei que a coisa é exagerada e que a vantagem de ganhar seguramente nas ditas fazendas, passadas por alto, facilmente os sujeita às capitulações do estrangeiro. Mas este comércio danifica muito o comércio das fazendas, que vêm de Portugal, que pelos direitos de entrada e saída não se podem vender pelo mesmo preço,..."¹⁰.

Outro documento que merece destaque, de autoria desconhecida, tem por título *Discurso Preliminar, Historico, Introductivo, com Natureza de Descrição Economica da Comarca, e da Cidade da Bahia que em si comprehende o parallelo da Agricultura, da Navegação, e do Commercio antigo com o moderno, e actual daquella dita Comarca, e Cidade, por ser esta a mais antiga, a mais fecunda, e a mais rica de todas as outras do Ultramar, pelos muitos generos, com que ella com abundancia socorre a exportação*¹¹ – que, por motivos óbvios, será designado apenas como *Discurso Preliminar...* –, sendo dele aqui destacadas, dentre as abundantes e expressivas informações de que ele está pleno, somente as referentes ao tráfico negreiro com a Costa da Mina.

Aponta o autor desconhecido que, no comércio feito pelas potências européias na Costa da Mina, de permuta de gêneros por ouro e escravos, era e sempre fora o tabaco da Bahia o gênero preferido, pois: "o vicio, o uso, e o costume tem feito, com que o tabaco em aquella costa esteja constituido por genero de primeira necessidade, e por isso elle vem a ser a base e o fundamento de todo o commercio em o Paiz Africano. Até Benin he, aonde o tabaco tem melhor consumo, e melhor extração, e portos ha, em que, attendida a necessidade deste genero, não entrão em permutações, e commercio de qualidade alguma sem elle"¹², e, entre todos os tabacos, "vem a ter preferencia o melhor, e esta [está] já reconhecido em aquelle, que he exportado da Bahia".¹³

10 idem, p.505 (a grafia das palavras foi por mim atualizada).

11 *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXVII, p.283-348. Este documento é também divulgado por Pinto de Aguiar, em *Aspectos da Economia Colonial*, o qual comenta, na Introdução, que o mesmo se encontrava entre os manuscritos adquiridos pela Biblioteca Nacional, no ano de 1879, no leilão da Biblioteca dos Marqueses de Castelo Melhor. Trata-se de um trabalho anônimo, escrito possivelmente na última década do século XVIII – uma vez que os últimos dados estatísticos que apresenta são de 1789 –, provavelmente em Portugal, pela tipicidade da redação de certos tópicos. (p.3)

12 *Discurso Preliminar...*, p.339.

13 idem, p.340.

Continua o autor desconhecido: "Tanto esta melhoria do genero em o tabaco da Bahia era reconhecida pelos Africanos, e pelos Europeos, que Francezes, Inglezes e Hollandezes fazendo as suas carregações para aquelles portos de espingardas, ferros, caximbos de gesso, de canquilharias, de polvora, de fazendas brancas, e pintadas de algodão, e linho, observando que todos estes seus compostos não entravão em commercio com tanta franqueza sem o sortimento principal do tabaco, até os annos de 1760 se conservarão todos elles em vir na altura do cabo das Palmas esperar os navios, curvetas, e galeras, que da Bahia com tabaco erão mandadas a negociar na Africa, e ahi para se sortirem entravão nas permutações dos seus generos pelos Mangotes de tabaco, e quando a isto se resistia, as permutações erão feitas com violencia, e entrando-se muitas vezes em preços com os Mangotes comprados a Portuguezes nesta altura, como posteriormente succedera, pelos annos de 1770, era o preço convencionado de cada hum Mangote de 12\$800, de que se passavão letras a favor dos Senhorios, e Armadores daquellas ditas negociações."¹⁴

Faz, em seguida, o autor do *Discurso Preliminar...*, demonstrando suas convicções anti-escravistas, uma consideração sobre quanto mais airosa não seria a situação se, "sem que nos entranhassemos na repreza sempre abominavel de nossos semelhantes", fossem ali vendidos os 6.000 mangotes carregados, com um lucro de 9\$800 rs. por mangote (diferença entre o preço de venda – 12\$800 rs.– e o preço original de 3\$000 rs.) e, diante de tão rápida negociação, liquidada de forma tão pronta e segura, pudesse ser considerada bem sucedida a empreitada.¹⁵

Comenta ele, ainda, sobre o fato dos holandeses reterem, por ocasião da passagem da embarcação pelo Forte de São Jorge da Mina, dominado por eles, um mangote em cada dez, dando, em seguida, autorização para o comércio, limitada, todavia, "aos portos de Popó, Juda, Iaquem, Apá, Balanco, Badagre", nos quais são impostas aos portugueses trocas bem menos vantajosas que as feitas por traficantes de outras nações, aos quais, além do mais, todos os portos de tráfico são franqueados. Avalia, na sequência, que, enquanto as outras nações conduzem à costa da Mina cerca de 80 navios, os portugueses, quando muito, se apresentam com 20. Por

14 idem, p.340.

15 cf. idem, p.340.

outro lado, estima o autor em 10.000 o número de escravos introduzidos anualmente por esse comércio na Bahia, no período de 1754 à 1775.¹⁶

O coevo José Antonio Caldas, em sua *Noticia Geral desta Capitania da Bahia desde o seu Descobrimto ate o Prezente Anno de 1759*, no capítulo intitulado "Descriçam da Costa da Mina desde o Rio do Cestos ate o Cabo de Lopo Gonsalves, seos portos, sondas, rumos, aque corre a dita Costa e seos Comercios", descreve o procedimento dos holandeses do Castelo da Mina relativamente às naus portuguesas (da Bahia) que lá traficavam, indicando as condições dos portos em que o tráfico a elas era facultado. Escreve ele sobre o Castelo da Mina: "A este Castelo costumam ir os navios portugueses despachar, e pagar dez por cento da sua carga, e além disto o mais que os holandeses lhes têm posto por costume. Logo que dão fundo lhe metem uma guarda, que costuma ser um sargento da sua guarnição, e em falta um soldado, e logo lhe dão visita com os officiais da Fortaleza para examinar toda sua carga, e se é ou não permitida, e daqueles generos com que desdizem somente podemos navegar, que são tabaco, açúcar e aguardente da terra, e além destes, outros mais são para eles contrabando, e destes fazem boa praça. Depois de pagos os dez por cento, que eles querem lhes pertençam, e as mais alcavalas por eles impostas, dão passaporte, que custa um rolo de tabaco (que também se paga), em que dão consentimento para podermos fazer negócio depois de passar o Rio da Volta, e assim despedem os navios com uma guarda para este não consentir façam os portugueses [da Bahia] negócio de nenhuma qualidade senão naqueles portos por eles permitidos que são Popó, Ajuda e Apá; além do referido guarda lhe costumam meter mais o grande contrapeso de uma canoa com cinco ou seis guardas negros a que eles dão o nome de Bombas, para que estes não consintam que ao navio chegue canoa, ou outra qualquer embarcação que haja de fazer alguns gêneros de negócios."¹⁷

Sobre a importância do tabaco baiano no tráfico africano, um outro autor coetâneo anota, na virada do século XVIII para o XIX: "A paixão que os negros da Costa da África têm pelo tabaco do Brasil, sempre deu aos portugueses [radicados no Brasil-colônia] uma grande superioridade no

16 cf. idem, p.341-342.

17 José Antonio Caldas, *Noticia Geral desta Capitania da Bahia desde o seu Descobrimto ate o Prezente Anno de 1759*, p.292 (a grafia foi por mim atualizada).

comércio daquela costa: as outras nações que ali faziam o comércio eram obrigadas a fazê-lo do refugio dos portugueses."¹⁸

O Conde de Oeiras – que em 1770 se tornaria o Marquês de Pombal –, foi incumbido pela Coroa portuguesa da avaliação da importância dos domínios ultramarinos da Costa Ocidental da África, o que resultou no estudo cuja primeira parte (*Introdução Prévia*, de 1769) inicia-se com a análise da importância que tem a África no processo de desenvolvimento do Brasil, cujas atividades principais (mineração, agricultura, produção de açúcar e de tabaco, indústria dos couros, extrativismo vegetal, etc.) não poderiam ter continuidade caso houvesse uma cessação do suprimento de escravos. Neste trabalho, o autor destaca que, depois do rendimento proporcionado à Fazenda Real pelo tráfico, era a navegação que mais lucros proporcionava à metrópole. No intuito disto demonstrar, apresenta a *Introdução Prévia* uma detalhada versão do comércio triangular, nos moldes que, quase dois séculos mais tarde, Eric Williams veio a divulgar em sua obra clássica¹⁹. Segundo o Conde de Oeiras, ao partirem os navios de "Lisboa e Porto carregados com fazendas próprias para aquellos portos [da costa africana], nelles lucrariam primeiros fretes, e primeiros ganhos nas fazendas, que alli descarregassem. Tornando nelles a carregar para o Brazil, nos portos deste vastissimo Continente [África] achariam segundo [segundos] fretes, e segundos ganhos nos generos que a elle transportarem. Tornando a carregar no mesmo Brazil para Portugal, achariam terceiros fretes, e terceiros ganhos nos outros generos, que transportassem para este Reino. E assim andariam sempre em hum lucrozo e successivo giro dentro dos proprios Dominios da mesma Monarchia com vantagens do Comercio, e da Navegação, que nenhuma outra nação da Europa conheceo athe agora."²⁰

Na prática, entretanto, com frequência, o comércio de Angola (e dos portos africanos, em geral, em que se praticava o tráfico) com o Brasil-

18 J.J. da Cunha Azeredo Coutinho, *Ensaio Econômico sobre o Comércio de Portugal e suas Colônias*, p.143.

19 Eric Williams, em *Capitalismo e Escravidão*, afirma (p.57-58) que: "nesse comércio triangular, a Inglaterra – da mesma maneira que a França e a América colonial [Nova Inglaterra] – fornecia as exportações e os navios; a África, a mercadoria humana; as plantações a mercadoria colonial. O navio negreiro zarpava da metrópole com uma carga de artigos manufaturados. Estes eram trocados com lucro, na Costa da África, por negros, que eram traficados nas plantações com outro lucro, em troca de uma carga de produtos coloniais a serem transportados para a metrópole".

20 A.H.U. - Angola, Cx. 32, 1768-1770, citado por Carlos Couto, em *O Pacto Colonial e a Interferência Brasileira no Domínio das Relações Econômicas entre Angola e o Reino no Século XVIII* (nota 6, p.24).

colônia era bilateral (ou triangular, com exclusão de Portugal), como pode ser constatado nos tópicos seguintes.

4- As revelações da correspondência portuguesa²¹

Tendo em vista a excelência dos produtos de troca coloniais, especialmente do tabaco, para o tráfico de escravos da Costa da Mina, enviaram os comerciantes baianos ao rei D. José, em 1757, uma representação pedindo a S.M. que aprovasse a implantação de uma companhia, que seria por eles organizada para a exploração do comércio da Costa da Mina. Entre as justificativas que apontam, está a de que "os Inglezes, Francezes, Olandezes e Dinamarquezes, todos tem companhias para a Costa da Minna, donde tirão todos os annos perto de 10.000 escravos para o fornecimento de suas Americas, sendo alias os generos e drogas com que aly comerceão tão pouco precisas aos negros, que excepto a agoardente ingleza chamada 'Roma', tudo mais lhe pode ser inutil. Os Portugueses são os unicos que levão á Costa da Minna **tabaco**, sem o qual não podem subsistir aquelles gentios: a nossa **agoardente** fabricada no Brazil, tem igualdade com a 'Roma' ingleza e sendo aperfeiçoada com os dispendios que pode fazer huma opulenta companhia, he facil de ter melhor aceitação, visto ser tão antigo o seu uzo naquella Costa. Os negros habitantes de todo aquelle Continente estimão o nome Portuguez com superioridade notavel ás outras nações e com o estabelecimento da Companhia se seguirão muitos beneficios, sendo mayor o do serviço de Deos no augmento da Religião Catholica, com o numero de almas que mais se reduzirão ao Gremio da Igreja."²²

Com data de 3 de Maio de 1757, seguem, juntamente com a referida representação, os Estatutos da Companhia que se pretendia fundar, nos quais, no artigo 1, consta: "...será esta Companhia denominada 'A Companhia Geral da Guiné'. Os papeis de officio que della emanarem serão sempre expedidos em nome do Provedor e Deputados da mesma Companhia e sellados com o sello della, que consistirá na **Imagem de S. Joseph** com a inscrição '**Ecce**

21 Como o objetivo do presente trabalho não é esgotar o assunto em pauta, mas chamar a atenção sobre ele, serão abordados neste tópico, a despeito da abundância de documentos acessíveis, apenas alguns poucos deles, tidos como dos mais importantes.

22 *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXXI, doc n. 2806 (p.239-242), p.241.

fidelis servus'²³. No artigo 2, São José continua a ser usado pelos negociantes: "Ao mesmo glorioso Patriarcha toma a Companhia por seo especial Protector, não só em attenção ao Real nome de V.M. [era então rei D. José], mas também pela grande devoção com que hoje se venera huma particular imagem do mesmo sancto, colocada a **Capella de Santo Antonio da Barra** da Cidade da Bahia, com **Irmandade** erigida entre os comerciantes da mesma Costa; (...) a cujo Sancto se obrigão per sy os Mensarios da Companhia e pelos seos particulares bens e despeza propria, a festejar annualmente, para ter propicio tão grande patrocínio, debaixo do qual crescerão as suas felicidades, á proporção do que lhes auspica [auspícia] o nome do mesmo Sancto."²⁴ Contudo, apesar de toda a proteção que a ela possa ter sido dispensada pelo tão louvado padroeiro, Sebastião José Carvalho e Melo – o futuro Marquês de Pombal –, cujo interesse era antagônico ao da burguesia colonial, se contrapôs à existência da tão ambicionada companhia.

Dentre todos os documentos guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, dois se destacam pela profusão de informações que trazem sobre a atuação destacada que, às margens dos controles metropolitanos, têm, no comércio dos portos de tráfico da costa africana, os mercadores portugueses sediados nas principais praças de comércio do Brasil, e pelo fato de se constituírem em verdadeiras confissões do fracasso – no que se refere ao combate aos abusos praticados nesse comércio – do "pacto colonial". Trata-se das instruções enviadas, em meados de 1779, aos recém-nomeados governadores da Bahia – o Marquês de Valença – e de Angola, José Gonçalo da Câmara, pelo Ministro e Secretário de Estado de Negócios da Marinha português Martinho de Mello e Castro.

A "Instrução" para o Marquês de Valença, Governador e Capitão General da Capitania da Bahia, datada de 10 de Setembro de 1779, apesar de ter sido compilada nos Anais da Biblioteca Nacional (Volume XXXII, p. 437-445) em 1910, só a partir da década dos 50 é que passou a ser explorada pelos pesquisadores brasileiros em seus estudos, sendo hoje, de certa forma, difundido o seu conhecimento entre os estudiosos do período colonial. Diz a "Instrução" a respeito do tráfico negreiro e do comércio do tabaco, e de seus desvios: "He constante que o tabaco do Brazil he tão necessario para o

23 *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XXXI, doc n. 2807 (p.242-246), p.243.

24 *idem*, p.243.

resgate dos negros, quanto os mesmos negros são precisos para a conservação da America portugueza. Nas mesmas circunstancias se achão as outras nações que tem colonias; nenhuma dellas se pode sustentar sem escravatura e todas precisão do nosso tabaco, para o commercio do resgate. Nestas circunstancias sendo nós os unicos senhores deste precioso genero, por meio d'elle, se fosse bem regulado, podiamos tirar daquella Costa [Costa da Mina], não só toda a escravatura, que nos fosse precisa e a preços muito moderados, mas negociar o mesmo tabaco a troco de ouro, marfim, e cera, que são generos capitaes da exportação de toda aquella costa. O modo porém com que nos temos conduzido, sobre este importantissimo objeto he substancialmente o seguinte. Sem fazermos a menor reflexão nos gravissimos inconvenientes que podiam rezultar a este Reino [Portugal], em deixarmos o commercio da Costa de Africa, entregue nas mãos dos Americanos [comerciantes portugueses instalados no Brasil-colônia], lhes permittimos particularmente aos habitantes da Bahia e Pernambuco, huma ampla liberdade de poderem fazer aquella navegação e negociar em todos os portos daquelle Continente [da África], não nos lembrando de acordar ao mesmo tempo aos negociantes das praças deste Reino, alguns privilegios, graças ou isenções, para que na concorrência com os ditos americanos, nos referidos portos de Africa, tivessem os portuguezes a preferencia, da mesma sorte que a Capital e os seus Habitantes a devem sempre ter em toda a parte sobre as colonias e habitantes dellas. Rezultou deste fatal esquecimento ou descuido, que havendo na Bahia e Pernambuco, o tabaco, a geribita ou cachaça, o assucar e alguns outros generos de menos importancia, proprios para o commercio da Costa de Africa, e não os havendo em Portugal, com elles passarão os americanos áquella Costa, nas suas proprias embarcações e lhes foi muito facil, estabelecer alli o negocio, excluindo inteiramente d'elle os negociantes das praças do Reino."²⁵

E continua o ministro português, referindo-se agora ao contrabando que os comerciantes da Bahia efetuavam, nas costas africanas, com os muitos mercadores europeus que as frequentavam, trocando o tabaco baiano com mercadorias européias, especialmente os tecidos: "Senhores os americanos daquelle commercio e navegação, em lugar de negociar tão sómente com os naturaes do Paiz, para a extracção dos negros, do ouro, do marfim e da cera; entrarão igualmente a fazer negocio com os inglezes, francezes e

²⁵ *Anais da Biblioteca Nacional*, Volume XXXII, p.442.

hollandezes, que alli tem estabelecimentos e frequentão aquella Costa, recebendo das ditas nações, fazendas da Europa, a troco do tabaco do Brazil, as quaes clandestinamente transportavão para os portos da Bahia e Pernambuco. (...) Por esta fórma se reduziu o commercio da Costa da Mina a dois differentes ramos, hum licito, legal e util, qual he o de resgate dos negros, que os habitantes da Bahia e Pernambuco transportavão para os portos do Brazil; outro illegal, pernicioso e prohibido, qual he o de toda a sorte de fazendas estrangeiras, que á sombra dos mesmos negros, introduzião nos referidos portos."²⁶

E, mais para a frente, continua a "Instrução", referindo-se à falta de isenção com que os membros da Mesa de Inspeção agiam, e sobre o resultado que teve uma busca procedida junto ao comércio soteropolitano para a apreensão de contrabando, através da qual se detectou a existência de 58.211 peças de tecidos sem os selos da Coroa portuguesa: "Não fez reparo a dita Meza, em que os seus proprios officiaes se interessassem no referido commercio da Costa de Africa, como foi **José dos Reis e Sousa**, que sendo Guarda-Mór della, era igualmente publico negociante daquella Costa [Costa da Mina] e o mesmo terão feito em parte ou em todo os outros individuos daquella corporação, ficando ao mesmo tempo juizes e partes interessadas no referido trafico. Com estas e outras semelhantes relaxações, cresceu de sorte o contrabando na Bahia e se vendião as fazendas prohibidas e sonegadas aos direitos, com tanta publicidade, que querendo o Conde de Azambuja, Governador e Capitão General daquella Capitania informar-se mais individualmente destas prevaricações e mandando com este fim recolher á Alfandega toda a fazenda sujeita a sello, que se achasse sem elle, nas lojas dos mercadores, se recolherão entre retalhos de peças que se tinham vendido e peças que se achavão em ser 58.211, o que se lhe fez patente por uma certidão authentica de que deu parte a esta Corte."²⁷

Comentando a importância deste documento, escreve Luiz Felipe de Alencastro: " Este texto – que considero o mais importante do período colonial – é o ato de falência do 'pacto colonial' e o marco da inflexão que levará à Independência e à estruturação do Império do Brasil. A designação de 'americanos' dada aos brasileiros aparece aqui pela primeira vez, **salvo engano**, em um documento oficial português. Em suma, os colonos do Brasil

²⁶ idem, p.443.

²⁷ idem, p.444.

deixam de ser portugueses e tornam-se 'americanos' quando controlam o comércio africano. Ou seja, a entificação dos brasileiros só se concretiza quando os escravistas lusófonos da América controlam as zonas de reprodução de escravos da África portuguesa."²⁸

Valeu a ressalva (o “salvo engano”) feita por Alencastro em seu comentário, uma vez que o próprio Martinho de Mello e Castro escrevendo, alguns meses antes (em 22 de Junho de 1779), a segunda carta de instrução atrás mencionada, endereçada a José Gonçalo da Câmara, recém-nomeado Governador de Angola, não só emprega a designação "Americanos", para caracterizar os mercadores lusitanos instalados nas praças portuárias brasileiras, mas utiliza diretamente o gentílico "Brazileiros". Este documento, tão importante quanto o anterior, apesar disso, é (ou pelo menos parece ser) praticamente desconhecido dos historiógrafos brasileiros.²⁹

Nesse documento, o ministro português, após fazer uma análise da evolução da economia angolana, destaca a importância para a Metrópole da manutenção do "exclusivo" (monopólio) do seu comércio e navegação por navios portugueses. A seguir, tece considerações sobre a necessidade do bom funcionamento do "pacto colonial" para a prosperidade de Portugal. Isto considerando, escreve ele que "não se pode ver sem grande dor, que os nossos Dominios do Brazil tenham absorvido em si todo o Commercio, e Navegação da Costa da Africa com total excluzão de Portugal, e que aquella parte, que os Brazileiros não fazem, pare todo [toda] em poder das Naçoens Estrangeiras".

Outro trecho, mais adiante, diz: "mas infelizmente metade do dito Reyno [Angola], isto hé, toda aquella parte, que corre desde o Rio Dande para o Norte, athé Loango com os Portos do mesmo Loango, Molembo, Cabinda e Quitungo, se acham inteiramente abandonados aos Inglezes, Francezes, e Hollandezes; e a outra parte, que corre do Dande para o Sul com os unicos Portos, que nos restam de Loanda e Benguella, se tem apoderado delles os Americanos [súditos portugueses do Brasil-colônia], de sorte, que

28 Francisco de Oliveira e Luiz Felipe de Alencastro, *Engenho de Sempre*, p.202 (grifado por mim).

29 A única referência objetiva a este documento que pude localizar, em livros e publicações brasileiras, é do pesquisador do Instituto de Investigação Científica de Angola, Carlos Couto, em texto que publicou em 1971, na revista *Estudos Históricos*, com o título: "O Pacto Colonial e a Interferência Brasileira no Domínio das Relações Econômicas entre Angola e o Reino no Século XVIII", no qual me baseei para fazer os comentários e citações relativos ao documento em questão apresentados nos parágrafos seguintes.

de trinta a quarenta Navios que annualmente vão aos referidos dous Portos, apenas se contam dous athe tres que alli se vejam de Portugal, todos os mais pertencentes aos Portos do Brazil".

Consta, ainda, dessa instrução que o domínio comercial do Brasil não se dava só nos portos africanos, estendendo-se, também, ao comércio do Oriente. As naus das Índias, ao aportarem no Rio de Janeiro e na Bahia lá deixavam as suas melhores mercadorias, indo para a Metrópole apenas o "refugo", que deveria servir aos comerciantes de Lisboa para o abastecimento de Angola. Diante da impossibilidade dos negociantes metropolitanos abastecerem adequadamente o mercado angolano, estabelecia-se "por esta forma hum trafico, e Navegação continuada entre os Dominios Portuguezes da America, Asia e Africa, sem que deste giro tirasse Portugal outro fructo, que não fosse o de contribuir com huma consideravel despeza para sustento e conservação de suas Colonias e Conquistas, e ellas repartirem entre si as utilidades do seu reciproco commercio e Navegação".

Observa, em seguida, o Ministro Mello e Castro que, para procurar obstar a supremacia brasileira nos comércios de Angola e Ásia, qualquer embarcação vinda do Oriente havia sido proibida de entrar nos portos brasileiros, salvo em caso de força maior. Em outro momento, por decreto datado de 17 de Novembro de 1761, obrigava-se as naus do Oriente a fazer escala nos portos de Luanda ou de Benguela, onde estavam autorizadas a traficar. Todas essas providências se revelaram, todavia, infrutíferas, pelo descumprimento das leis portuguesas e pelo fato de que as embarcações que aportavam em Angola, a fim de abastecê-la das mercadorias orientais que traziam, deixavam ficar em Luanda as mercadorias destinadas ao Brasil, que para cá eram remetidas através dos navios negreiros. Transformou-se, pois, Angola num entreposto comercial onde se fazia um "reprovado e noscivo commercio entre os Dominios Portugueses da Azia, Africa e America, com total exclusão do Reino de Portugal". De outro lado, negociantes do Rio de Janeiro e da Bahia navegavam, pelo Cabo da Boa Esperança, até os portos asiáticos, onde comerciavam livres das interferências da Coroa. Nessas circunstâncias, "esta nova Navegação era outro modo mais seguro e fácil de absorverem em si os Americanos o Commercio da Azia, sem alguma dependencia de Portugal".

Buscando combater o comércio direto dos mercadores brasileiros com os portos asiáticos, a Coroa ordenou que a lei anterior fosse exatamente cumprida, ou seja, impôs severas sanções à passagem pelos portos do Brasil

de navios que vinham do Oriente, e obrigou a escalarem em Lisboa as embarcações brasileiras que tivessem se dirigido a negócios aos portos asiáticos. Além disso, por alvará de 19 de Junho de 1772, proibiu que qualquer navio, português ou brasileiro, ao escalar em portos angolanos para se prover de víveres, desembarcasse mercadorias ou fizesse qualquer tipo de negócio, podendo apenas embarcar mercadorias destinadas a Portugal. Apesar desta medida ter logrado canalizar para os portos portugueses os tecidos orientais, fracassou o seu intento principal que era o da obtenção do controle, pela Coroa e pelos comerciantes metropolitanos, do comércio e da navegação de Angola. Este malogro pode ser atribuído à tipicidade dos produtos do Brasil e à privilegiada situação geográfica do mesmo, o que lhe possibilitava condições de maiores segurança, facilidade e economia nos negócios com Angola, diferentemente do que acontecia com a Metrópole. Ademais, por produzir o Brasil a maior parte dos gêneros consumidos em Angola, como o tabaco, a geribita (cachaça) e carnes secas, e podendo ele dispor de mercadorias oriundas da Europa e da Ásia bem aceitas pelos angolanos, como baetas, aniagens, linhas de Hamburgo, serafinas, lenços de algodão, zuartes, azeite, vinho, vinagre, etc., usufruía, pois, o Brasil de situação digna de inveja, à qual o Reino (Portugal) não tinha possibilidade de contrariar. Estas condições privilegiadas permitiam aos brasileiros continuarem a ser os árbitros e senhores do comércio e da navegação dos portos de Luanda e Benguela, livres de qualquer tipo de concorrência dos mercadores da Metrópole.

Pode-se constatar, por estes comentários sobre a instrução dada por Martinho de Mello e Castro a José Gonçalo da Câmara – ao ser este nomeado para substituir Antonio de Lencastre no Governo de Angola –, que a situação desfrutada, na exploração do comércio angolano e asiático, pelos negociantes "brasileiros" (especialmente os sediados no Rio de Janeiro) era, provavelmente, apesar dos esforços da Coroa Metropolitana no sentido de mudar o curso dos acontecimentos, ainda mais confortável que aquela que os comerciantes radicados na Bahia usufruíam nos negócios da Costa da Mina, onde as exigências e o controle dos holandeses reduziavam substancialmente as vantagens comerciais.

5- Outras abordagens sobre o tema em questão

Luiz Felipe de Alencastro, em sua tese de doutorado, intitulada *Le Commerce des Vivants: Traite de esclaves et "Pax Lusitana" dans l'Atlantique Sud*, apresenta abundantes informações, de grande importância e interesse, sobre a presença dos mercadores das cidades portuárias do Brasil-colônia nos mercados africanos, das quais são registradas, a seguir, algumas poucas.

Ele afirma que os negreiros do Nordeste brasileiro, além de se terem lançado bastante mais cedo que os do Rio de Janeiro no tráfico de escravos dos portos africanos, dispunham de uma mercadoria privilegiada de troca, que era o tabaco produzido com a "sóca" (folhas de terceira escolha) do fumo. Nos portos da Costa da Mina, a companhia holandesa W.I.C. (Companhia das Índias Ocidentais) monopolizava as mercadorias européias e somente permitia, como mercadoria de troca, o tabaco baiano, o que marginalizava desses portos os comerciantes do Rio de Janeiro. (p.257)

Observa, ainda, Alencastro que, graças ao tabaco, os termos da dependência econômica que liga os comerciantes aos produtores escravagistas são virados pelo avesso, uma vez que estes últimos, "agindo como oligopólio para a oferta de tabaco se tornam compradores preferenciais – um quase-oligopsônio – dos africanos importados". (p.267)

Entretanto, como os tumbeiros baianos, ao freqüentarem os portos africanos, escapam ao controle das autoridades portuguesas, estas procuram refrear de todos os modos possíveis os movimentos dessas embarcações, visando dirigir a procura por negros para os portos sob controle metropolitano (p.267). Por seu lado, os negreiros do Rio de Janeiro trocam por escravos nos portos angolanos, submetidos (até certo ponto! FPCN) ao controle português, uma ampla gama de mercadorias de troca brasileiras e européias. (p.268)

Conforme Alencastro, ao comentar as conseqüências da expansão territorial do Brasil-colônia, este "não respira senão através dos pulmões de que dispõe na África", devendo a metrópole, para consolidar a ocupação dos novos territórios e para incrementar a exploração colonial, "puncionar cada vez mais seus territórios africanos". Porisso, impedido de processar em seu território a reprodução da sua força de trabalho, "o metabolismo brasileiro deve entreter relações orgânicas com a África". (p.272)

A ocorrência, no primeiro quartel do século XVIII, do contrabando de ouro e de diamantes brasileiros para a Costa da Mina – onde eram vendidos e trocados por negros, em volumes que, conforme um relatório da época, montavam em pelo menos duas arrobas de ouro em pó para cada um dos doze navios da Bahia que demandavam aqueles portos anualmente – levou a Coroa metropolitana a tomar a decisão de reagrupar em Angola, onde o controle do tráfico era maior, a procura por escravos originária do Brasil. Isto pode ser claramente compulsado através de carta régia enviada, em 31 de Agosto de 1730, ao Conde de Sabugosa, Governador da Bahia, determinando que fossem encontrados meios para "abastecer o Brasil de escravos sem para isso depender da Costa da Mina, extraindo-os do Cabo Verde, Cacheo, Angola, Madagascar e Moçambique". Em consequência dos esforços feitos neste sentido pelos portugueses a partir da década dos 30 do século XVIII, como pode ser visto na Tabela 1, vai haver uma tendência de que, sustentadamente, as exportações para o Brasil de escravos angolanos passem a superar as dos da Costa da Mina. (p.274a-276b)

Tabela 1
Importações brasileiras de escravos segundo sua origem (1701-1810)

PERÍODO	PROCEDÊNCIA					
	COSTA DA MINA	%	ANGOLA	%	TOTAL	%
1701-10	83.700	54,5	70.000	45,5	153.700	100
1711-20	83.700	60,2	55.300	39,8	139.000	100
1721-30	79.200	54,1	67.100	45,9	146.300	100
1731-40	56.800	34,2	109.300	65,8	166.100	100
1741-50	55.000	29,7	130.100	70,3	185.100	100
1751-60	45.900	27,1	123.500	72,9	169.400	100
1761-70	38.700	23,5	125.900	76,5	164.600	100
1771-80	29.800	18,5	131.500	81,5	161.300	100
1781-90	24.200	13,6	153.900	86,4	178.100	100
1791-1800	53.600	24,2	168.000	75,8	221.600	100
1801-10	54.900	26,6	151.300	73,4	206.200	100
TOTAL	605.500	32,0	1.285.900	68,0	1.891.400	100

Fonte: Luiz Felipe de Alencastro, "*Le Commerce des Vivants:...*", p.276b

- Notas:
1. Para compor esta tabela, Luiz Felipe de Alencastro se baseou em dados extraídos de múltiplas fontes: Maurício Goulart, Correia Lopes, D. Birmingham e Philip D. Curtin.
 2. São considerados como provenientes de Angola todos os deportados não procedentes da Costa da Mina.

A consequência desse aumento do número de negros traficados de Angola para o Brasil logo se faz sentir. Segundo Alencastro, em razão da celeridade do crescimento da demanda atlântica de escravos, "as fazendas coloniais angolanas constituídas no século XVII estagnam e se desintegram. Breve, do lado brasileiro tudo se faz **pelo** trabalho escravo, enquanto que em Angola tudo se desfaz **por causa** do comércio de escravos."(p.283)

Pierre Verger, em sua primorosa e profusamente documentada obra sobre o tráfico negreiro efetivado pelos baianos no Golfo do Benin, atribuiu à perda pelos portugueses, para os batavos, do castelo de São Jorge da Mina, em 1637, o desarvore da economia portuguesa, fato este que provocou, especialmente após a descoberta das minas de ouro no final do século XVII, uma subversão total nas trocas entre Portugal e uma extensa faixa da costa africana. Observa ele que "enquanto no século XVI os portugueses obtinham ouro no Castelo de São Jorge da Mina contra escravos trazidos por eles do Congo, já no século XVIII, eram escravos que eles [neste caso os comerciantes portugueses instalados na Bahia] iam buscar contra ouro fraudulentamente trazido do Brasil."³⁰

Ao fazer considerações introdutórias na edição brasileira de seu livro, resume Verger a temática abordada ao longo do mesmo. Aponta ele, inicialmente, que o tráfico de escravos promovido a partir da Bahia não seguia o clássico sistema das viagens triangulares, mas se dava "sob a forma de trocas recíprocas e complementares: tabaco contra escravos", estando a autorização dada pelos holandeses para traficar restrita a quatro portos situados ao longo da Costa do Daomé: Grande Popo, Uidá, Jaquim e Apá. Entre as condições colocadas pelos batavos para autorizar dito comércio, estava a obrigação do emprego exclusivo do tabaco baiano, o que privilegiava os baianos em detrimento da Metrópole e de outras regiões do Brasil-colônia não detentoras desse artigo. Mostra ele como o tabaco de terceira categoria – que implicava, pela sua má qualidade, em cuidados especiais no seu preparo –, rejeitado por Portugal, viria, dada a peculiaridade dos seus aroma e sabor, a alcançar enorme sucesso nos portos da Costa da Mina, "a tal ponto que se tornara um artigo indispensável para o tráfico naqueles lugares". Ademais, pela imprescindibilidade do tabaco no trato de escravos daquela costa, necessitavam dele os holandeses para fazerem o seu próprio comércio, o que os levou a condicionar a permissão outorgada para tal comércio aos baianos à entrega de dez por cento de sua carga de tabaco. Mostra, ainda, o autor como, pela proibição holandesa do emprego de

30 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*, p.11.

mercadorias européias no trato negreiro, Lisboa foi marginalizada do circuito de trocas instituído pelos baianos na Costa da Mina (tabaco por escravos), daí resultando uma viva contradição de interesses entre comerciantes baianos e os da metrópole, que traz no seu seio "**os primeiros germes da futura independência do Brasil**" (grifado por mim FPCN).³¹

Segue Verger apontando o fracasso da metrópole em sua tentativa de desviar os negociantes baianos para o tráfico nas suas conquistas da Guiné, do Congo e de Angola. Em sentido oposto, o que se assiste é uma marcada progressão do tráfico dos baianos na Costa da Mina (dominada pelos holandeses), como pode ser avaliado na tabela 2.

Tabela 2
Número de navios baianos envolvidos no tráfico da Costa da Mina e no de Angola (1681 - 1710)

PERÍODO	COSTA DA MINA	ANGOLA
1681-1685	11	5
1686-1690	32	3
1691-1695	49	6
1696-1700	60	2
1701-1705	102	1
1706-1710	114	0
TOTAL	368	17

Fonte: Pierre Verger - *Fluxo e Refluxo...*, p. 12 - 13

Na visão de Luís Viana Filho, " para os negros da Costa da Mina nada se equiparava ao fumo. Era o 'primus inter pares' "³². E continua ele: " Transformara-se num gênero de primeira necessidade, imprescindível. Por ele se regulava o mercado, entre os cabos Lopo e Monte. A sua maior oferta fazia subir o preço dos negros, e a sua escassez os depreciava. No intercâmbio negreiro valia ouro. (...) Escravos tinha quem fumo levava. Era a lei no comércio da Costa da Mina. No tráfico com essa região africana as equações só conheciam dois fatores: negros e fumo. As relações entre as duas 'mercadorias' eram estreitas, inseparáveis mesmo".³³

31 idem, p.12.

32 Luís Viana Filho, *O Negro na Bahia*, p.104

33 idem, p.104.

Conclui esse autor, depois de inúmeras considerações: "Vê-se, portanto, que as estreitas relações havidas entre a Bahia e a Costa da Mina repousavam em sólidas bases econômicas. A Bahia tinha fumo e queria escravos. A Costa da Mina tinha escravos e queria fumo. O entendimento foi fácil e duradouro. De tal modo se entrelaçaram as duas 'mercadorias' – escravos sudaneses e tabaco – que a sorte de uma dependia do destino da outra."³⁴

São, por outro lado, interessantes as opiniões, apresentadas a seguir, de alguns pesquisadores angolanos, que permitem possa ser compulsada a extensão da submissão de Angola aos interesses da burguesia comercial sediada no Brasil-colônia.

Carlos Couto afirma a este respeito: " A exclusividade do comércio de escravos, e a subordinação de Angola a favor da civilização brasílica, a partir da segunda metade do século XVII , tem explicado, por outro lado, (...) a estagnação econômica e social da província, por largo espaço de tempo"³⁵. E, mais para a frente, lastima ele que, "não obstante alguns esforços envidados pelo Reino [Portugal], chega-se ao termo do século XVIII com uma situação ' mutatis mutandis', igual à que prevalecia em meados do século. Quer isto significar que a ausência de carreiras marítimas regulares entre a Metrópole e Angola continua a ser flagrante, e o domínio do comércio não pôde, por conseguinte, ser desalojado do Brasil "³⁶. Aliás, esta situação se estendeu até meados do século XIX, enquanto perdurou o tráfico clandestino para o Brasil.

Para Angela Fuentes, "por espaço de dois séculos, até 1820, data do triunfo do constitucionalismo, ela será unicamente serva do Brasil – 'ruin condição daquela época que à consciência contemporânea repugnava profundamente' é certo, mas nem por isso menos verdadeira e menos real, impossível de desprezar, portanto".³⁷

Ainda mais enfática é a posição dos pesquisadores do Centro de Estudos de Angola, a cuja *História de Angola* se dá especial destaque no tópico seguinte.

34 cf. idem, p.107.

35 Carlos Couto - op. cit., p.21.

36 idem, ps. 31 e 32.

37 Angela Fuentes, *O Comércio de Angola: Suporte Económico da Colónia durante a Primeira Fase do seu Desenvolvimento*, p.33. A citação intermediária é de Jaime Cortezão.

6- Uma pitoresca apreciação *ex-post* dos angolanos sobre a dominação brasileira em Angola

A visão *a posteriori* que têm os angolanos da hegemonia comercial brasileira em Angola pode ser sentida através da leitura do livro *História de Angola*, da Editora Afrontamento, de autoria do Grupo de Trabalho História e Tecnologia do Centro de Estudos Angolanos e cujos direitos de cópia eram do MPLA.

Trata-se de uma obra bastante curiosa e interessante, redigida em frases curtas. Seus autores, preocupados – dados o cunho ideológico e a intenção proselitista do livro – em tornar o texto acessível ao maior número possível de pessoas, em um país em que o nível médio de escolaridade é baixíssimo e o índice de analfabetismo é bastante elevado, dão às idéias que pretendem disseminar uma certa conotação de ingenuidade, chegando, em certos momentos, às raias do primarismo.

Escrito com o escopo de servir à causa revolucionária – como veículo de divulgação da forma como se manifestaram as pressões colonialista e imperialista sofridas pelo povo angolano da parte dos portugueses e brasileiros – busca o livro conscientizar a população de Angola da necessidade do engajamento popular nos movimentos organizados para libertar o país do domínio dos monopólios internacionais que nele agiam através dos monopólios e dos interesses imperialistas portugueses.

É uma obra cujo conteúdo se encontra eivado de viéses derivados da busca de proselitismo ideológico, que apresenta diversos erros de interpretação e que denota um acesso restrito dos pesquisadores que a redigiram a fontes formais de informação sobre o passado de Angola, o que, aliás, no que tange aos dois últimos aspectos, é reconhecido pelos autores, que disso se desculpam.

Usam os autores, ao longo da obra, certas formas de expressão muito curiosas. Por exemplo, as razias que eram efetuadas para a captura de mercadoria humana para os barcos negreiros são reiteradamente designadas por " Guerras de Kuata ! Kuata !".³⁸

³⁸ " Kuata " é uma palavra em quimbundo, que, segundo Aires da Mata Machado Filho, em *O Negro e o Garimpo em Minas Gerais* (p.120), corresponde ao verbo pegar. Desse modo, as " Guerras de Kuata ! Kuata ! " seriam " Guerras de Pega ! Pega ! ". Sobre a palavra "kuata", ver também Nei Lopes, *Bantos, Malês e Identidade Negra*, p.172-175.

Conforme Luiz Felipe de Alencastro, em sua tese de doutorado (1986), as razias (que ele denomina "guerras do sertão") funcionavam como um mecanismo de ajuste dos mercados, corrigindo eventuais desequilíbrios entre a oferta e a procura de negros, sendo desencadeadas sempre que escasseavam os escravos nos portos de embarque. A venda das presas resultantes dessas guerras "faz baixar o preços dos escravos nas feiras, abrindo um novo ciclo de consumo das mercadorias de troca no interior". Dessa

Aspectos interessantes sobre a organização administrativa dos reinos africanos, sobre a estrutura social, sobre os costumes tribais, etc., são apresentados com frequência.

Em certas passagens do livro são apresentadas interpretações etimológicas, como, por exemplo: " No século XVI, o principal ponto onde se fazia comércio de escravos tinha sido a Mbanza Mpumbo. A Mbanza Mpumbo ficava situada na província de Nsundi do reino do Congo. É desta palavra Mpumbo que saiu a palavra Pumbeiro, que depois se transformou em Pombeiro. Daí por diante, todos os lugares onde se 'resgatavam' ou recrutavam escravos chamavam-se ' Pombos ' ".³⁹

Nas transcrições apresentadas a seguir, pode-se ver a forma como são encaradas pelos autores as intervenções brasileiras em Angola, ao longo dos séculos XVII e XVIII:

" Portugal, Angola e o Brasil formavam o triângulo português daquele tempo. Mas Angola era um dos melhores locais da África para arranjar escravos e o Brasil era a melhor terra da América para as plantações de açúcar e também tinha minas muito ricas. Por isso, pouco a pouco, o Brasil se tornava muito poderoso. Mais poderoso do que Portugal. Assim os colonos brasileiros começavam a não precisar de Portugal para enriquecerem. Portugal era até uma dificuldade para os brasileiros que tinham que pagar à coroa portuguesa grandes impostos. Pouco a pouco, o comércio entre Angola e Portugal começava a parar. Mas havia cada vez mais comércio entre Angola e o Brasil. Cada vez mais o Brasil cobijava Angola." (p.80).

" O comandante da esquadra, Salvador Correia de Sá, ficou em Luanda como Governador. Quando ele saiu, veio do Brasil outro Governador. Daí por diante, a administração da colônia de Angola estava nas mãos dos brasileiros. Todo o comércio se fazia com o Brasil. Portugal não tinha quase comércio com Angola. Os portos de Luanda e Benguela estavam fechados a todos os navios estrangeiros. Nesses portos havia muito movimento de navios brasileiros. O porto de Luanda era frequentado por 30 a 40 navios todos os anos. Desses navios, só 2 ou 3 é que eram portugueses. Os outros eram todos brasileiros. Angola era então mais uma colônia do Brasil do que colônia de Portugal. No entanto, o Brasil era ainda colônia de Portugal." (p.82)

" A situação dos comerciantes não tinha melhorado com a vinda dos portugueses. O comércio externo continuava na mesma, nas mãos dos brasileiros. Nada se fazia sem o acordo dos brasileiros. Tudo o que ia de Portugal para Angola tinha que passar primeiro pelo Brasil. Os jesuítas, que estavam na colônia [em Angola] desde 1575 e

forma, as "guerras do sertão" e o comércio se constituem "na sístole e na diástole da presença portuguesa em Angola". Por serem os prisioneiros passíveis de troca, com os europeus, por "mercadorias mortas capazes de serem indefinidamente estocadas, os cativos podem ser 'criados' em número ilimitado pelas etnias guerreiras" (p.288-290).

³⁹ Centro de Estudos Angolanos, *História de Angola*, p.77. Sobre a origem da palavra " pombeiro ", Kátia de Queirós Mattoso, em *Ser Escravo no Brasil* (p.40), tem outra interpretação. Para ela, " a etimologia do nome (...) faz lembrar o pombo-correio, ave com anel, portadora de mensagem, que torna fielmente ao pombal abandonado ".

que tinham grandes interesses económicos no Brasil, eram os fiscais do Brasil em Angola. Eles obrigavam o governo a curvar-se diante da vontade do Brasil." (p.83)

"... a economia era feita de acordo com o tal triângulo de que já falámos. Nesse triângulo havia três partes: Brasil, Portugal e Angola. O Brasil ganhava fortunas com o seu comércio com Angola. Portugal cobrava seus impostos à economia do Brasil e acumulava dinheiro da venda do açúcar e do ouro brasileiros. Angola pagava tudo; Angola era explorada; Angola era a terra dos escravos".(p.105)

" Enquanto os escravos estavam à espera de navio e durante a viagem para o Brasil, era preciso dar-lhes comida. A princípio, essa comida vinha toda do Brasil. Os armadores compravam no Brasil peixe seco, carne seca, farinha de mandioca, etc. , vinham para Angola com esses alimentos e davam de comer aos escravos. Isso ficava caro aos armadores. Então, começou a aparecer em Angola a indústria de pesca e de peixe seco. Essa indústria era principalmente para produzir uma parte do alimento dos escravos. Com essa indústria, o alimento ficava mais barato e os armadores ganhavam mais ." (p.106)

" O Brasil não deixava que os colonos produzissem muito em Angola, por que queria continuar a mandar os seus produtos ." (p.106)

" ... em 1796, Luanda era ainda o terceiro porto importador do Rio de Janeiro no Brasil e Benguela era o sexto. Importava-se o açúcar, aguardente, arroz, farinha de trigo, carne seca, tabaco, toucinho, farinha de mandioca, feijão, etc. . No meio do século XIX, a maior parte destas importações desapareceu ".(p.109)

7- Considerações finais

Pelo que se pôde ver ao longo do presente trabalho, revela-se o tráfico negreiro, praticado nas costas africanas pelos comerciantes portugueses radicados nos portos brasileiros, desde meados do século XVII, como uma importante fonte de acumulação autóctone de capital mercantil, dados o grande número de desdobramentos que acarreta, em termos de atividades produtivas a ele encadeadas – para trás, em paralelo e para a frente, dentro e fora do Brasil-colônia –, e o montante dos recursos que ele, direta e indiretamente, mobiliza.

Encobertos pelo manto protetor do tráfico de escravos, os negociantes do Brasil buscavam, por todos os meios a seu alcance, formas de burlar o " exclusivo " metropolitano. Ao se infiltrar pelas brechas a contragosto deixadas pela coroa portuguesa no " pacto colonial ", a burguesia comercial instalada nos principais portos brasileiros interpretou um destacado papel no processo moroso, porém contínuo, em que se consolidaram as condições que conduziram o Brasil a se independer de Portugal.

Referências bibliográficas

- AGUIAR, M. Pinto de. *Aspectos da Economia Colonial*. Salvador: Livraria Progresso Editora, 1957.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Le Commerce des Vivants: Traite de esclaves et "Pax Lusitana" dans l'Atlantique Sud*. Paris: 1986. 659p. Tese (Doutorado em História) - Université de Paris X.
- ANAIS DA BIBLIOTECA NACIONAL. Rio de Janeiro: Volumes XXVII (1905), XXXI (1909) e XXXII (1910).
- CALDAS, José Antonio. Notícia Geral desta Capitania da Bahia desde o seu Descobrimento até o Presente Anno de 1759. **In:** *Revista do Instituto Geographico e Historico da Bahia*, n. 57, 1931. p. 5-444.
- CENTRO DE ESTUDOS ANGOLANOS. *História de Angola*. Porto: Edições Afrontamento, 1965.
- COUTINHO, J. J. da Cunha Azeredo. *Ensaio Econômico sobre o Comércio de Portugal e sua Colônias*. **In:** *Obras Econômicas de J. J. da Cunha Azeredo Coutinho*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1966. p. 55-172.
- COUTO, Carlos. O Pacto Colonial e a Interferência Brasileira no Domínio das Relações Econômicas entre Angola e o Reino no Século XVIII. **In:** *Estudos Históricos*, Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Marília, n. 10, 1971. p. 21-32.
- FUENTES, Angela. O Comércio de Angola: Suporte Econômico da Colônia durante a Primeira Fase do seu Desenvolvimento. **In:** *Boletim do Instituto de Angola*, n. 3, 1954. p. 29-44.
- LOPES, Nei. *Bantos, Malês e Identidade Negra*. Rio de Janeiro: Forense, 1988.
- MACHADO FILHO, Aires da Mata. *O Negro e o Garimpo em Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.
- MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser Escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777 - 1808)*. São Paulo: Hucitec, 1979.
- . *O Brasil nos Quadros do Antigo Sistema Colonial*. **In:** MOTA, Carlos Guilherme (Org). *Brasil em Perspectiva*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1976. p. 47-63.
- . *Estrutura e Dinâmica do Antigo Sistema Colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- OLIVEIRA, Francisco de & ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Engenho de Sempre. **In:** *Novos Estudos*. São Paulo: CEBRAP, n. 24, Julho de 1989. p. 193-202.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1963.
- RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: Outro horizonte*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964. 2 vols.

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*. São Paulo: Corrupio, 1987.

VIANA FILHO, Luís. *O Negro na Bahia*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988.

WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: Cia. Editora Americana, 1975.